

MEMORIA

Parc Empresarial Aldaia



PONT DELS CAVALLS

PLAN DE MOVILIDAD Sostenible



Julio 2024

para la implantación del
PARQUE COMARCAL DE INNOVACIÓN
"Pont dels Cavalls" de Aldaia

PROMUEVE:

**UTE Parque Empresarial
Aldaia**

COORDINA:



ASISTENCIA TÉCNICA:



Equipo redactor:

Andrea Escrivà – Ingeniera Agrónoma. Coordinadora del proyecto

Esther Casal – Arquitecta

Juan Antonio Hernández – Arquitecto

Júlia Escrivà – Ambientóloga

Carolina Burriel – Grado en Geografía y Medio Ambiente

Eduardo Amer - Economista

Jorge Anento – Biólogo

Eva Checa – Ingeniera Técnica Industrial



ACRÓNIMOS Y ABREVIATURAS:

AM – Área Metropolitana

ATMV – Autoridad de Transporte Metropolitano de València

AU – Agente urbanizador

C/D – Carga/Descarga

DGT – Dirección General de Tráfico

ET – Estudio de Tráfico

FGV – Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana

ICV – Instituto Cartográfico Valenciano

IDAE – Instituto para la Diversificación y Ahorro de la Energía

IMD – Intensidad Media Diaria

INE – Instituto Nacional de Estadística

ITE – Institute of Transportation Engineers

IV- Infraestructura Verde

IVACE – Instituto Valenciano de la Competitividad Empresarial

PLV – Parque Logístico de Valencia

PGOU – Plan General de Ordenación Urbana

PMOME – Plan de Movilidad del Área Metropolitana de València

PMR – Persona con Movilidad Reducida

PMS – Plan de Movilidad Sostenible

PMUS – Plan de Movilidad Urbana Sostenible

VMP – Vehículos de Movilidad Personal

ÍNDICE MEMORIA

I. INTRODUCCIÓN	6
I.1. APROXIMACIÓN	6
I.2. MARCO NORMATIVO	8
I.3. ANTECEDENTES Y CONDICIONANTES	10
I.3.1. Escala supramunicipal.....	10
I.3.2. Escala municipal.....	15
I.3.3. Escala sectorial.....	17
I.4. JUSTIFICACIÓN DEL DOCUMENTO	20
I.5. OBJETIVOS Y METODOLOGÍA.....	21
I.5.1. Objetivos generales.....	21
I.5.2. Metodología.....	22
I.6. ÁMBITO DE ESTUDIO	23
II. ANÁLISIS	25
II.1. CONTEXTO TERRITORIAL Y SOCIOECONÓMICO.....	25
II.1.1. Situación	25
II.1.2. Planeamiento urbanístico	26
II.1.3. Plan Parcial para el Parque Comercial de la Innovación	27
II.1.4. Otras actividades en el entorno.....	28
II.1.5. Principales infraestructuras lineales.....	32
II.1.6. Infraestructura verde	33
II.1.7. Zonas verdes previstas.....	36
II.2. MOVILIDAD ACTUAL.....	37
II.2.1. Caracterización de la movilidad.....	37
II.2.2. Vehículo privado motorizado	40
II.2.3. Transporte colectivo.....	44
II.2.4. Modos de desplazamiento no motorizados.....	57
II.3. MOVILIDAD PREVISTA.....	67
II.3.1. Caracterización de la movilidad.....	67
II.3.2. Vehículo privado motorizado	74
II.3.3. Servicio de transporte colectivo.....	79
II.3.4. Modos de desplazamiento no motorizados.....	91
II.3.5. Balance del consumo energético y emisiones de GEI	98
II.3.6. Contaminación acústica	100

III. DIAGNÓSTICO	101
III.1. DIAGNOSIS SECTORIAL.....	101
III.1.1. Caracterización de la movilidad	101
III.1.2. Movilidad en vehículo privado motorizado	101
III.1.3. Movilidad en transporte colectivo.....	101
III.1.4. Movilidad en modos no motorizados.....	102
III.2. SÍNTESIS DE LA MOVILIDAD	103
IV. PLAN DE ACCIÓN.....	104
IV.1. MARCO ESTRATÉGICO Y OBJETIVOS ESPECÍFICOS.....	104
IV.2. ÁMBITOS Y LÍNEAS ESTRATÉGICAS.....	105
IV.2.1. Relación entre ámbitos y acciones.....	105
IV.3. ACCIONES	106
IV.3.1. Movilidad ciclopeatonal y diseño del espacio público.....	106
IV.3.2. Movilidad en transporte colectivo	122
IV.3.3. Movilidad en transporte privado motorizado	127
IV.3.4. Gestión de la demanda	133
IV.4. PROGRAMA E INVERSIONES.....	139
V. SEGUIMIENTO Y EVALUACIÓN DEL PLAN	141
VI. CONCLUSIONES.....	147

DOCUMENTOS ANEXOS

I – ANEXO CARTOGRÁFICO

II – ESTUDIO DE TRÁFICO

I. INTRODUCCIÓN

I.1. APROXIMACIÓN

Parque comarcal de Innovación de Aldaia

El auge del comercio electrónico y la expansión de la distribución comercial ha convertido la actividad logística en la clave del crecimiento de estos sectores económicos. Ello ha provocado una gran demanda de suelos preparados para el desarrollo de grandes instalaciones logísticas y actividades innovadoras ubicadas en zonas muy bien comunicadas y próximas a las grandes concentraciones de población.

Todo ello ha ocasionado que exista gran demanda (de ámbito supramunicipal) de empresas que pretendan ubicar sus plataformas logísticas e industriales en esta área estratégica en torno a la A-3. Las empresas necesitan suelos adecuados para el desarrollo de actividades innovadoras, logísticas, e industriales dotados de las infraestructuras necesarias para este tipo de actividades. Se requieren parques industriales de baja densidad de ocupación, de parcelas de grandes dimensiones, que permitan la construcción de grandes almacenes automatizados (de gran altura +30 m), con todas las infraestructuras de comunicación y ambientales necesarias y con grandes zonas verdes.

En el caso concreto de Aldaia, cabe destacar si cabe aún más, la excelente conectividad de Aldaia con los grandes ejes de comunicación. El término se encuentra bordeado por la A3 y la CV36 (Autovía que comunica la AP-7 con la autovía de Torrent-Picanya). Ello le permite un acceso inmejorable a:

- La Autovía a Madrid
- A la Ap-7 (By-Pas)
- Al puerto de Valencia y a Terminal de Carga de ADIF
- Al aeropuerto

Por todo lo expuesto el Ayuntamiento de Aldaia se anticipa a esta situación y comienza a trabajar en la línea de preparar terreno para un Parque Industrial mediante modificaciones de alcance limitado a su Plan General.

Tras una primera tramitación iniciada en 2005 que se suspende en 2016 por diferentes motivos, En 2018 se inicia una nueva tramitación de Evaluación Ambiental y Territorial Estratégica.

En el contexto de esta tramitación, en diciembre de 2021 se declara el ámbito de la Homologación Modificativa y Plan Parcial del Sector "Parque Empresarial Pont dels Cavalls" como "Parque Comarcal de Innovación", a los efectos de las directrices 111, 123 y 114 de la Estrategia Territorial de la Comunidad Valenciana, con una superficie bruta máxima de 1.000.000 de metros cuadrados.

El 10 de diciembre de 2021 en pleno del Consell acuerda la declaración del parque empresarial Pont dels Cavalls como **Parque Comarcal de Innovación de Aldaia** en los términos que establece la Estrategia Territorial de la Comunidad Valenciana (ETCV).

Movilidad sostenible en áreas industriales y logísticas

El transporte de mercancías es un servicio indispensable para la sociedad, debido a su relevancia en el sostenimiento de la actividad económica y en la satisfacción de las necesidades de la ciudadanía, siendo una responsabilidad de las administraciones garantizar su eficacia y continuidad en condiciones que minimicen los impactos negativos sobre el medio ambiente, tanto en lo referido a la logística de distribución como a la cadena de suministro y la provisión de productos básicos a la ciudadanía.

Sin embargo, desde el punto de vista de los desplazamientos, los parques empresariales generan problemas de movilidad dada su habitual localización periférica y relativamente aislada respecto a los núcleos urbanos, aunque cerca de algún corredor viario. Estas circunstancias convierten al automóvil en el modo de transporte más atractivo.

La accesibilidad hasta los polígonos industriales y empresariales ha sido y continúa siendo uno de los principales problemas del funcionamiento de los entornos metropolitanos, incluso en ciudades medias o pequeñas. A pesar del crecimiento exponencial durante años de las infraestructuras viarias de alta capacidad, la problemática persiste y se hace cada vez más grave.

Este modelo de movilidad actual al trabajo trae consigo una serie de consecuencias, entre las que cabe destacar:

- **Aumento de la accidentalidad “in itinere”.** Según el Informe *Estadísticas de Accidentes de Trabajo en la Comunitat Valenciana* elaborado por el Servicio de Programas de Actuación y Estadística, Servicios Centrales. Instituto Valenciano de Seguridad y Salud en el Trabajo (INVASSAT) durante el año 2019 en la Comunitat Valenciana se registraron un total de 52.400 accidentes con baja en jornada de trabajo, con un aumento de 3.636 casos en relación con el mismo periodo del año anterior y que representa un incremento del 7,5%. En lo que respecta a los sectores, la distribución del total de los accidentes es la siguiente: el sector Agrario con 3.926 casos representa un 7,5%, la Industria con 11.496 casos representa un 21,9%, la Construcción con 7.533 casos representa un 14,4% y los Servicios con 29.445 casos representa un 56,2%. Aunque existen datos más actualizados, se considera que los años 2020 y 2021 son años anómalos debido al impacto de la pandemia sobre los hábitos de movilidad.
- **Exclusión laboral:** Dificultades para acceder al mercado de trabajo de aquellos trabajadores/as que no dispongan ni de vehículo ni de carnet de conducir, puesto que el coche es la única alternativa para acceder a los centros de trabajo, debido a la falta de medios de transporte público.
- **Contaminación ambiental:** Mayores emisiones de gases a la atmósfera. En los últimos años, el Sector del Transporte representa en España alrededor del 28% de las emisiones de CO₂ a la atmósfera. Los numerosos desplazamientos al puesto de trabajo contribuyen al incremento de los niveles de contaminación, y se ha convertido en uno de los principales responsables de las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI), causante del cambio climático.
- **Impacto económico,** puesto que el desplazamiento con automóvil privado es más caro que con medios de transporte colectivo, en bicicleta o a pie.
- **Impacto territorial** debido a un enorme consumo del suelo con la finalidad de satisfacer las necesidades de movilidad mediante el uso de vehículo privado.

Parece evidente que la solución no pasa por seguir ampliando las infraestructuras para el vehículo privado, sino en políticas de fomento del transporte colectivo y público, de fomento de la movilidad activa o de gestión de los desplazamientos, que den respuesta a

las necesidades de movimiento para que el personal, de modo que puedan desplazarse a sus puestos de trabajo de manera más sostenible y segura, al tiempo que sus centros de trabajo no pierdan en competitividad.

Este modelo ha empezado a cambiar con la implantación de nuevos conceptos que apoyan una movilidad más sostenible como son las medidas de prioridad al transporte público colectivo, el diseño de Zonas de Bajas Emisiones (ZBE), la integración de los objetivos ambientales en una adecuada planificación de infraestructuras o la formación e información a la ciudadanía. Además, la funcionalidad y la organización de la mayoría de los sistemas de movilidad dependen en un alto porcentaje del transporte y, por ello, es del todo necesario adoptar estrategias que, sin mermar el funcionamiento y la organización urbana e interurbana, permitan resolver los problemas que hoy se manifiestan de manera tan contundente. Las estrategias de movilidad deben abordar no sólo los problemas de la congestión, sino también el de las variables que la acompañan, es decir, la solución debe ser integral y coherente en todos los términos asumiendo la complejidad que ello supone.

I.2. MARCO NORMATIVO

Ley 6/2011 de Movilidad en la Comunitat Valenciana

A nivel autonómico, la Generalitat Valenciana publicaba en 2011 la Ley 6/2011 de Movilidad en la Comunitat Valenciana, convirtiéndose así en la primera autonomía que adaptaba el reglamento 1370/2007 de la Unión Europea sobre los servicios de transporte por ferrocarril y carretera y avanzaba en la asunción de competencias previstas en la reforma del estatuto de Autonomía de 2006.

Esta ley tiene por objeto regular las diversas competencias en materia de movilidad y en particular;

1. Establecer los criterios generales destinados a promover la movilidad en el marco del mayor respeto posible por la seguridad, los recursos energéticos y la calidad del entorno urbano y del medio ambiente.
2. Regular los instrumentos de planificación necesarios en orden a alcanzar los objetivos antes señalados.
3. Regular el servicio público de transporte terrestre de viajeros y el servicio de taxi.
4. Regular las infraestructuras de transporte, así como las logísticas.

En lo que se refiere a la implantación de nuevas áreas generadoras de movilidad el texto, en su artículo 12, reza:

1. La implantación de aquellos usos, servicios o unidades residenciales particularmente relevantes en relación con su capacidad de generación o atracción de demanda de desplazamientos será precedida de la formulación de un plan de movilidad, cuyo alcance dependerá del instrumento urbanístico necesario para su desarrollo y de la colindancia o no con núcleos urbanos existentes

[...]

4. Los planes de movilidad referentes a las implantaciones señaladas en el punto anterior **evaluarán la demanda asociada a la nueva implantación**, incluyendo la perspectiva de **accesibilidad universal**, e indicarán las soluciones en orden a atenderlas debidamente bajo los principios de la existencia, en todo caso, de una **conexión peatonal-ciclista con los núcleos urbanos próximos y una participación adecuada del transporte público** en relación con el conjunto de modos motorizados.

6. El plan de movilidad propondrá las soluciones adecuadas para la conexión al sistema de transporte público que deberá ser accesible sea mediante la modificación o prolongación de servicios ya existentes o mediante un análisis técnico de accesibilidad al entorno, bien mediante la creación de servicios alimentadores, estacionamientos disuasorios y otras medidas similares. Las propuestas del plan **incluirán las necesidades infraestructurales inherentes a tales actuaciones y una evaluación tanto de sus costes como de las compensaciones de prestación de servicio público inherentes en el caso de que éstas fueran necesarias, que en ambos casos correrán por cuenta del promotor de la nueva implantación.**

7. El plan de movilidad incluirá, **en los casos de ámbitos con distancias internas entre sus elementos de más de 1.000 metros o pendientes superiores al 5% en una parte significativa de su viario, aquellas soluciones específicas para los desplazamientos internos, para poder asegurar la habitabilidad de tales ámbitos a las personas que no dispongan de vehículo privado.**

8. Corresponde a la conselleria competente en materia de transporte la aprobación de los planes de movilidad previstos en este artículo, aprobación que será previa al otorgamiento de la licencia o aprobación del proyecto o instrumento de ordenación que posibilite el desarrollo de la implantación.

I.3. ANTECEDENTES Y CONDICIONANTES

Para el caso de estudio existen diferentes documentos de planificación estratégica de la movilidad que, pese a no contar con eficacia normativa, inciden o condicionan los desplazamientos en el ámbito del Parque Empresarial. Del mismo modo, se cuenta con algunos documentos o estudios previos que se han realizado sobre el ámbito de intervención. Por la escala de los instrumentos que se referirán, se han agrupado en documentos de grado supramunicipal (intermunicipal, metropolitano, autonómico o estatal), local y parcial.

I.3.1. Escala supramunicipal

Proyecto de ley estatal de Movilidad Sostenible

En el momento de redactar el presente documento el Proyecto de Ley de Movilidad Sostenible está a la espera de iniciar su tramitación en el Congreso. En el texto preliminar se aprecia contenido directamente relacionado con el objeto de estudio y que, mediante el presente plan, se ha pretendido dar cumplimiento.

El articulado del *TÍTULO VI. MEJORA DE LA COMPETITIVIDAD EN EL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS Y LA LOGÍSTICA* es la principal referencia en materia logística. Se recogen a continuación los artículos con algún grado de incidencia:

Artículo 93. Transporte de mercancías

El transporte de mercancías es un servicio indispensable para la sociedad, debido a su relevancia en el sostenimiento de la actividad económica y en la satisfacción de las necesidades de la ciudadanía, siendo obligación de las administraciones garantizar su eficacia y continuidad en condiciones que minimicen los impactos negativos sobre el medio ambiente, tanto en lo referido a la logística de distribución como a la cadena de suministro y la provisión de productos básicos a la ciudadanía.

Artículo 94. Nodos logísticos de importancia estratégica

1. Tendrán la consideración de nodos logísticos de importancia estratégica aquellos que vertebran la red de terminales intermodales y logísticas del país, considerando para ello el volumen de carga que gestionan, su localización territorial, su dimensión internacional o su alto potencial para el desarrollo del sistema logístico y de transportes de España.

2. Podrá declararse nodo logístico de importancia estratégica aquel que se encuentre en servicio o en fase de proyecto o ampliación y que cumpla, al menos, con las siguientes características:

- a) Que haya sido declarado de interés general conforme a la normativa sectorial de aplicación de ámbito estatal.
- b) Que cuente con la infraestructura adecuada para que se realice transferencia modal de mercancías.
- c) Que, con independencia de su modelo de gestión, esté abierto a todos los operadores de forma no discriminatoria.

- d) Que el intercambio de mercancías que se realice en el mismo sea significativo o su localización sea estratégica, en los términos en que se establezca reglamentariamente.
- e) Que cumplan con los umbrales y criterios de rentabilidad que se determinen reglamentariamente.

3. La declaración de nodo logístico de importancia estratégica se realizará mediante Acuerdo de Consejo de Ministros, a propuesta del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

4. Los nodos logísticos de importancia estratégica serán considerados prioritarios en el desarrollo de las políticas de infraestructura y movilidad sostenible.

Artículo 95. Nodos logísticos de interés autonómico

Las Comunidades Autónomas podrán establecer las condiciones que deban regir la declaración de nodos logísticos de interés autonómico y declarar aquellos que cumplan estos criterios.

Artículo 96. Coordinación entre administraciones para la mejora de la cadena logística

1. A través de los mecanismos establecidos en el Sistema Nacional de Movilidad Sostenible, las administraciones públicas colaborarán para facilitar la implantación progresiva y coordinada de una red de nodos logísticos jerarquizados, intermodales y digitalizados que permitan una mejora de la eficiencia de las cadenas logísticas.

2. Dentro del Plan de Trabajo Bienal de la Conferencia Territorial de Movilidad y Transportes al que se hace referencia en el Artículo 11, se incluirá la elaboración y actualización de un catálogo de nodos logísticos intermodales, incluyendo los servicios que se prestan en los mismos. Este catálogo deberá recoger, al menos, los nodos logísticos de importancia estratégica y los nodos logísticos de interés autonómico que se hayan declarado.

Por otro lado, en la SECCIÓN 1ª. INSTRUMENTOS DE PLANIFICACIÓN del CAPÍTULO II. PLANIFICACIÓN Y GESTIÓN DE LA MOVILIDAD del TÍTULO II. FOMENTO DE LA MOVILIDAD también se hace referencia a la planificación de la movilidad a nivel estatal, autonómica, local y para grandes centros de actividad.

Artículo 25. Planes de movilidad sostenible para grandes centros de actividad

1. Los Ministerios de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, y de Trabajo y Economía Social, previo informe de la Conferencia Territorial de Movilidad y Transportes, establecerán conjuntamente los criterios para identificar los grandes centros de actividad que deban disponer de planes de movilidad sostenible.

Para la fijación de los criterios se tendrán en cuenta, al menos: la superficie del centro de actividad, el número de empresas y personas trabajadoras afectadas por turno de trabajo, y la movilidad en días y horas punta y fechas determinadas.

2. Una vez fijados los criterios anteriores, estos serán publicados por el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. Dentro del plazo de dieciocho meses desde su publicación, los grandes centros de actividad obligados deberán aprobar el correspondiente Plan de movilidad sostenible, que deberá revisarse, al menos, cada cinco años y designar un gestor de movilidad del centro de actividad.

Corresponderá a las comunidades autónomas establecer las medidas necesarias para asegurar el cumplimiento de esta obligación.

3. Las Comunidades Autónomas podrán establecer una relación de otros grandes centros de actividad no incluidos en el apartado 1 que también deban, o a los que se les recomiende, disponer de un plan de movilidad sostenible. (...)

Estrategia Territorial de la Comunitat Valenciana

La Estrategia Territorial de la Comunitat Valenciana es el instrumento que establece los objetivos, metas, principios y directrices para la ordenación del territorio de la Comunitat Valenciana y cuya finalidad es la consecución de un territorio más competitivo en lo económico, más respetuoso en lo ambiental y más integrador en lo social.

La estrategia define un modelo territorial de futuro consensuado con el conjunto de agentes sociales públicos y privados de la Comunitat Valenciana, que será el marco de referencia para la toma de decisiones que tengan un reflejo en el territorio.

Se trata de un instrumento de dinamización territorial, que identifica y analiza las oportunidades que ofrece el territorio y desarrolla un conjunto de propuestas y directrices para su aprovechamiento, desde la compatibilización del desarrollo económico con la conservación y mejora de los valores ambientales, paisajísticos y culturales del territorio.

El texto incorpora todas las actuaciones sectoriales de la Generalitat que tienen una proyección sobre el territorio, integrándolas de forma adecuada para obtener efectos sinérgicos de su visión conjunta y orientándolas hacia la consecución de un mayor beneficio colectivo y una mejor eficiencia en el uso del territorio.

Entre los objetivos analizados, destaca para el objeto de estudio el Objetivo 16. Convertir a la Comunidad Valenciana en la principal plataforma logística del Mediterráneo

Con el desarrollo del Parque Comarcal se pretende hacer partícipe a Aldaia y municipios colindantes de la APUESTA LOGÍSTICA promovida en el eje central metropolitano y que no podrían llevarse a cabo sin la implicación de esta nueva zona.

Como Parque comarcal de innovación que;

-Se ubicará en la Red de infraestructuras logísticas: El eje Madrid-Valencia, gran volumen de transporte de mercancías y además se trata de un eje que se pretende potenciar dentro del Plan de Infraestructuras estratégicas de la Comunidad.

-Permite la conexión de nodos logísticos ya existentes: Configurándose como un importante complemento a la red ya existente de Valencia (Fuente de San Luis), Sagunto (Parc Sagunt), Ribarroja (Parque logístico de Ribarroja) y Utiel.

Plan de Movilidad del Área Metropolitana de València

El inicio de la redacción del PMOME en el 2018 suponía un hito muy importante en la planificación de la movilidad del Área Metropolitana ya que debía *servir de unificador de las diferentes políticas de movilidad de cada Ayuntamiento, a la vez que pone el foco de atención en los problemas de carácter metropolitano, que exceden las competencias municipales, y que son los que ocasionan una mayor dependencia de los desplazamientos en modos mecanizados, en especial el vehículo privado.*

La versión preliminar del PMOME establecía los siguientes objetivos específicos;

Objetivos específicos del PMOME (resumen)

Objetivo 1	Promover un sistema territorial que minimice la necesidad de desplazamientos a la vez que potencie aquéllos de corta distancia; y para aquéllos que deban realizarse necesariamente por modos mecanizados, se priorizarán los que sean más sostenibles.
Objetivo 2	Establecer un estándar de servicio de transporte público en todo el Área Metropolitana, en función de las necesidades de la población, flujos esperados y la maximización del beneficio. Se preparará un plan de servicios, tanto en autobús como en modos ferroviarios, de modo que se alcancen unos índices de cobertura de la red que hagan del transporte público una opción real a los desplazamientos de mayor distancia.
Objetivo 3	Potenciar las conexiones metropolitanas de corta distancia, entre las diversas unidades funcionales del Área Metropolitana, de modo que la división administrativa no sea impedimento de conseguir desplazamientos más sostenibles.
Objetivo 4	Generalizar la implantación de zonas 30 y de calles de convivencia, de modo homogéneo y coordinado entre los municipios del área, para conseguir una reducción efectiva de la velocidad de circulación en aquellas relaciones O-D de corta distancia.
Objetivo 5	Conseguir una red de transporte público completamente accesible y una movilidad sin costuras que asegure la posibilidad de desplazarse por todo el Área a toda la ciudadanía.
Objetivo 6	Establecer una política coordinada de tarificación del acceso al centro de Valencia y de circulación por el Área Metropolitana, en vehículo privado, así como del estacionamiento en destino en las principales zonas atractoras.
Objetivo 7	Establecer un marco circulatorio homogéneo en todos los municipios del Área, con una red de estacionamiento, carga y descarga de alcance metropolitano.
Objetivo 8	Apostar por la descarbonización del sistema de transporte, en los modos mecanizados, y potenciar los modos no motorizados, con ínfimo consumo energético.
Objetivo 9	Establecer un marco regulatorio común para los nuevos servicios de

	Movilidad como Servicio (Mobility as a Service), así como una política de transporte público en la que las empresas de transporte público continúen detentando la gestión de la movilidad, en coordinación con los nuevos actores que puedan surgir. Apostar por una gestión activa de las vías de circulación y de las zonas de embarque/ desembarque en las aceras, en un escenario de progresiva automatización de los vehículos. Asegurar la disponibilidad y acceso a los datos de movilidad que las nuevas tecnologías permitan obtener, a los organismos de gestión de la movilidad.
Objetivo 10	Facilitar un documento de planificación estratégica a la nueva Autoridad Única del Transporte en el área que facilite la integración modal, tarifaria y administrativa en beneficio de las formas de desplazamiento más sostenibles para los ciudadanos.
Objetivo 11	Facilitar criterios de movilidad sostenible para una política urbanística y territorial que apueste por la ciudad compacta mediterránea, con barrios y distritos equilibrados en términos de residencia, empleo, terciario y equipamientos. Revisar ratios de dotación de estacionamiento, densidades mínimas de población y niveles de accesibilidad, dentro de la planificación urbana.
Objetivo 12	Promover la más amplia participación ciudadana en la elaboración y posterior gestión del PMoMe.
Objetivo 13	Informar y educar a la población, especialmente a los más jóvenes, en las ventajas de desarrollar hábitos de movilidad más sostenibles.

El PMOME es una parte fundamental del Programa UNEIX, que es un documento estratégico de la Generalitat que define las principales líneas estratégicas de actuación a seguir y a desarrollar en materia de movilidad, infraestructuras y servicios de transporte en el período 2018-2029.

El PMOME recoge y asume un plan de acción que presenta algunas medidas con incidencia directa sobre el ámbito de estudio.

I.3.2. Escala municipal

PMUS Aldaia (2020)

En 2020 se redacta Plan de Movilidad Urbana Sostenible del municipio de Aldaia, que se aprueba por acuerdo del Pleno el 30/11/2022. Los objetivos generales dispuestos en el PMUS son:

- Garantizar la accesibilidad de todos al lugar de trabajo y a los servicios, en igualdad de condiciones, con independencia del modo de desplazamiento empleado;
- Aumentar la eficiencia y la efectividad del transporte de pasajeros y de mercancías;
- Mejorar la seguridad vial y ciudadana;
- Reducir la contaminación, las emisiones de gases de efecto invernadero y el ruido;
- Reducir el consumo energético y mejorar la eficiencia energética
- Hacer más atractivo el entorno urbano y mejorar la calidad de vida de los ciudadanos.

El PMUS centra su análisis y diagnóstico principalmente en el ámbito urbano del término municipal, sin embargo, en las medidas de mejora se propone la redacción de planes específicos de movilidad para zonas industriales y áreas de grandes centros de actividad.

Plan director para la Movilidad Ciclista en el Municipio de Aldaia

El Plan director para la Movilidad Ciclista de Aldaia pone de manifiesto que el municipio no dispone de un servicio público de préstamos de bicicletas de calidad que lo conecte con el resto del área metropolitana, a pesar de su importante ubicación en la primera corona, en una zona de más de 90.000 habitantes (considerando también las poblaciones de Alaquàs y Xirivella), a pocos kilómetros de Valencia y otras áreas urbanas de gran atracción de viajes como Torrent, Quart de Poblet, Manises y Paterna. El citado Plan, presentado durante el año 2008, plantea los siguientes objetivos:

- Planificar las actuaciones necesarias para fomentar el uso de la bicicleta como modo de transporte sostenible en el municipio de Aldaia y coordinar estas acciones con el resto de municipios de la comarca de l'Horta Oest.
- Establecer una política municipal de la bicicleta.
- Dar a la bicicleta un papel significativo en la movilidad cotidiana.
- Contribuir a la mejora de la calidad ambiental.
- Favorecer hábitos saludables por parte de la población.
- Propiciar la recuperación del espacio público.

Para la consecución de los citados objetivos el Plan de Director de Movilidad Ciclista abordó los siguientes aspectos:

- Realización de un diagnóstico de la situación actual en materia de movilidad ciclista.
- Análisis de la demanda estimada.
- Diseño de una red de vías ciclables.

- Red de aparcabicicletas de uso público.
- Medidas de calmado del tráfico.
- Definición de estrategias de intermodalidad.
- Puesta en marcha de un sistema de alquiler de bicicleta pública.

En el marco del desarrollo de las actuaciones propuestas en el citado Plan se han desarrollado diversas actuaciones entre las que destacan la unión del núcleo urbano de Aldaia con el Centro Comercial Bonaire (2011) o el desarrollo de campañas específicas informativas para el fomento de la movilidad ciclista (cartelería).

Plan de transporte a los polígonos industriales

En el año 2012 se redactaba el Plan de Transporte de los polígonos industriales de EL POU, LA LLOMA Y CEMENTERI VELL enmarcados dentro del Plan de Acción de la Estrategia de Ahorro y Eficiencia energética (PAE4+) 2008-2012, en la línea T22B-Estudios de Planes de Transporte para Empresas.

Los objetivos del plan eran:

- Racionalizar el uso del automóvil, fomentando por una parte el uso del coche compartido y, por otra, realizando una gestión de las plazas de aparcamiento en la zona industrial, de forma que se asegure un número suficiente sin que suponga un incentivo del uso individual del coche.
- Fomentar el uso de otros medios de transporte blandos, como la bicicleta o los desplazamientos a pie, siempre que las distancias sean asumibles.
- Mejorar los accesos al polígono, así como la señalización externa e interna, implantando sistemas de información actualizada en distintas zonas del polígono.
- Mejorar la seguridad vial, peatonal y ciclista.
- Conseguir que administraciones y empresas alcancen acuerdos para lograr soluciones integrales que faciliten la consecución de una movilidad más sostenible al puesto de trabajo.
- Iniciar una campaña de divulgación a favor del uso de los transportes más sostenibles como medio de acceso al trabajo.

Entre las propuestas de mejora en términos de sostenibilidad se encontraba: la implantación de carril bici y establecimiento de bases aparcabicicletas, la mejora del transporte público adaptando horarios mejorando la accesibilidad en las paradas o el fomento del coche compartido.

I.3.3. Escala sectorial

Asesoramiento para el desarrollo de una propuesta de delimitación y ordenación del parque comarcal de innovación Pont dels Cavalls del municipio de Aldaia.

El objeto del documento consistía en sintetizar el trabajo desarrollado por un equipo de profesores de la Universitat Politècnica de València (UPV), para la materialización de una propuesta de delimitación y ordenación del Parque Comarcal de Innovación 'Pont dels Cavalls' (PCI-PC), por encargo del Ayuntamiento de Aldaia.

El equipo de la UPV consideró establecer unas condiciones de proyecto que, entre otras adicionales, sirvieran de guía. Se resumen a continuación:

1. Conseguir la calificación del PCI-PC como Área Industrial Avanzada, de acuerdo con la Ley de Gestión, Modernización y Promoción de Áreas Industriales de la Comunitat Valenciana (LGMPAICV)
2. Situar el PCI-PC en condiciones para la acreditación con otros sellos de calidad reconocidos (GBCe 'Green Building Council', CEPE 'Polígono Empresarial de Calidad', ...).
3. Promover la calidad del espacio público como referencia singular frente a los polígonos industriales tradicionales, que permita a las empresas instaladas potenciar su imagen de marca y al PCI-PC acreditar la categoría de innovador.
4. Incorporar una estructura viaria jerarquizada que ordene y facilite la funcionalidad general de los diferentes tipos de movilidad y la orientación de vehículos y personas desde cualquier acceso principal al PCI-PC.
5. Prever una adecuada estructura de ordenación, que permita futuras ampliaciones, con la mejor integración territorial.
6. Establecer, para esta fase, tres puertas principales de acceso, que permitan las mejores condiciones de seguridad, accesibilidad y conexión con la A7 y la A3, así como facilitarla con otros enlaces, infraestructuras y núcleos territoriales.
7. Configurar una actuación atractiva para actividades de tiempo libre o terciarias, del entorno residencial próximo (Aldaia, Alaquàs, Torrent, ...), que revierta la imagen deteriorada creada por instalaciones próximas que han limitado el potencial de este ámbito territorial.
8. Facilitar el uso y disfrute de los recorridos perimetrales e interiores del PCI-PC para la población de Aldaia y de núcleos residenciales próximos, mediante el diseño de viales amplios, que permitan la incorporación de una adecuada red de carril bici y unos recorridos peatonales atractivos y seguros.
9. Potenciar la presencia del canal Júcar-Túria como activo paisajístico y de calidad ambiental, incorporándolo a la zona verde, como fachada de imagen exterior representativa del conjunto del PCI-PC.
10. Acondicionar el margen del canal Júcar-Túria y vincularlo a las instalaciones industriales próximas con una actuación que comprenda accesos, zona verde y equipamientos.

11. Caracterizar la identidad diferencial del parque con zonas verdes singulares, con vegetación autóctona, como parte de la identidad y tradición del entorno.
12. Integrar el cementerio y su posible ampliación en la estructura de zonas verdes, servicios y equipamientos del PCI-PC, como elemento de identidad en la fachada al canal y puerta de acceso natural desde el núcleo residencial de Aldaia mediante una vía que incorpore un carril bici/peatonal seguro.
13. Facilitar las condiciones para el traslado de empresas desde la zona adyacente al núcleo residencial de Aldaia al PCI-PC, con una reserva adecuada de parcelas que permitan albergar proyectos de innovación en un marco dotado de infraestructuras de vanguardia y especiales condiciones ambientales.
14. Establecer en las ordenanzas de edificación la correcta regulación de la imagen exterior de las parcelas a través de estándares urbanísticos similares a los utilizados en modelos de referencia reconocidos.



Esquema general de inserción territorial y accesos. Fuente: "ASESORAMIENTO PARA EL DESARROLLO DE UNA PROPUESTA DE DELIMITACIÓN Y ORDENACIÓN DEL PARQUE COMARCAL DE INNOVACIÓN PONT DELS CAVALLS DEL MUNICIPIO DE ALDAIA"

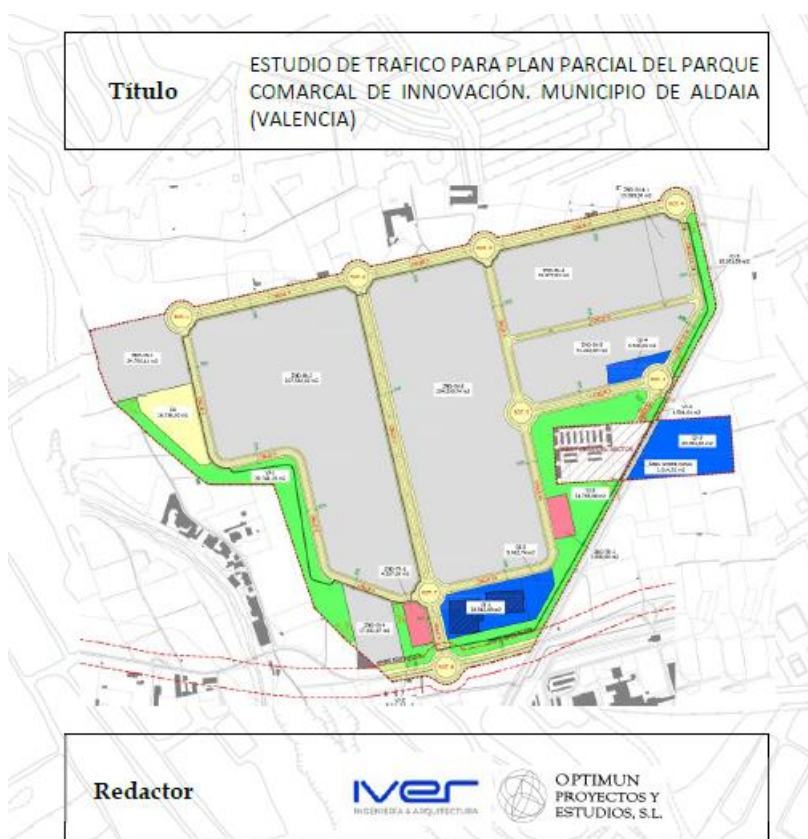
Estudio de tráfico para el Plan Parcial del Parque Comarcal de la Innovación

El objetivo de este estudio era analizar el impacto en las infraestructuras viarias de un nuevo desarrollo urbanístico que genera nuevos desplazamientos que afectan en mayor o menor medida al estado actual de funcionamiento de las infraestructuras.

En este sentido, en el documento se analizaban distintos elementos de tráfico destacando como elementos principales los siguientes:

- La variación de los flujos de tráfico en los viales principales.
- Los niveles de servicio de las carreteras afectadas.
- Proponer soluciones en caso de ser necesarias en las carreteras afectadas.

El documento estudiaba el estado actual del tráfico en el ámbito frente a un escenario futuro en el que se implantaba la actuación y evaluaba, en este segundo caso, la incidencia del tráfico asociado a dicho desarrollo urbanístico sobre las vías de acceso existentes.



Portada del Estudio de Tráfico para el Plan Parcial del Parque Comarcal de Innovación

I.4. JUSTIFICACIÓN DEL DOCUMENTO

El presente plan se enmarca como un documento necesario en el proceso de tramitación del Plan Parcial del Sector “Pont dels Cavalls”. De forma sucinta, a continuación, se recogen algunos antecedentes relevantes, en lo que respecta a los informes de movilidad, acontecidos durante la tramitación del sector:

- El 08/03/2018, el Servicio de Movilidad Urbana (SMU), a petición del Servicio de Evaluación Ambiental y Territorial Estratégica, y con objeto de elaborar el documento de alcance, emite informe desfavorable por la inexistencia de plan de movilidad que recogiera la nueva implantación urbanística.
- El 18/05/2022, el Ayuntamiento de Aldaia comunica al SMU los últimos trámites que ha realizado para la aprobación del PMUS y solicita el informe previo a la directora general en movilidad para proceder a su aprobación definitiva.
- El 25/10/2022, el Ayuntamiento de Aldaia solicita al SMU que emita informe a la versión preliminar del Plan Parcial del Sector “Parque empresarial Pont dels Cavalls” y a su documentación asociada con objeto de obtener declaración ambiental y territorial estratégica (DATE).
- El 19/12/2022, el jefe del SMU informa desfavorablemente la Homologación Modificativa y el Plan Parcial del Sector “Parque Empresarial Pont dels Cavalls” hasta que se redacte y apruebe un plan de movilidad según lo recogido en la Ley 6/2011 de movilidad de la CV, que introduzca formas sostenibles de desplazamiento en esta nueva área generadora de alta movilidad.

En este sentido, todos los aspectos del plan aseguran la coherencia con el proyecto urbanístico asociado y en ningún caso las actuaciones propuestas afectan negativamente el mencionado proyecto, que será el marco de referencia para el estudio de movilidad.

I.5. OBJETIVOS Y METODOLOGÍA

I.5.1. Objetivos generales

Los principales objetivos del plan de movilidad se desprenden de los requerimientos exigidos en la legislación autonómica anteriormente citada, se traducen en los siguientes ítems:

- Identificar los principales parámetros que configuran la movilidad actual y futura en el ámbito de estudio
- Analizar la movilidad generada y atraída por la implantación urbanística que se pretende desarrollar
- Realizar un diagnóstico de la movilidad en el ámbito incluyendo la accesibilidad universal
- Analizar la potencialidad y accesibilidad del transporte público y estudiar la modificación o prolongación de servicios ya existentes
- Analizar la potencialidad de la movilidad ciclopeatonal y estudiar las conexiones con los núcleos urbanos más próximos.
- Estudiar la implantación de medidas para gestionar la demanda con objeto de reducir el número de desplazamientos y emisiones de gases de efecto invernadero
- Proponer acciones encaminadas a minimizar el uso del vehículo privado motorizado para los desplazamientos atraídos derivados de la implantación del nuevo desarrollo urbanístico y evaluar sus costes
- Analizar las condiciones físicas y urbanísticas de la implantación y promover, en su caso, soluciones que aseguren la posibilidad de desplazamientos internos sin necesidad de utilizar el vehículo privado motorizado

I.5.2. Metodología

Fase I	Análisis del ámbito de estudio Recopilación bibliográfica de la información existente sobre el marco normativo, administrativo, territorial y socioeconómico del ámbito de estudio y su entorno y su incardinación con las directrices del proyecto urbanístico que se pretende implantar
Fase II	Análisis de la movilidad en el escenario actual Caracterización de la movilidad, así como estudio de la oferta de transporte y servicios de movilidad existentes, infraestructuras disponibles para los desplazamientos no motorizados, infraestructuras viarias, etc.
Fase III	Análisis de la movilidad prevista Cálculo de la movilidad prevista y caracterización según casos asimilables. Caracterización de las diferentes movilidades generadas y atraídas. El estudio se lleva a cabo de forma sectorial, analizando los diferentes ámbitos de movilidad de forma individual.
Fase IV	Diagnóstico de la movilidad Del análisis de los datos recopilados y analizados se extraen una serie de conclusiones precisas que establecen una visión global del conjunto de la movilidad en ámbito y se abren las primeras consideraciones y objetivos propositivos de cara a corregir los problemas de movilidad, accesibilidad y calidad medioambiental.
Fase V	Objetivos específicos y plan de acción Se marcan los ámbitos de intervención y se especifican las medidas concretas necesarias para la consecución de los objetivos y de los escenarios mejora. Asimismo, se hace una aproximación del coste de las medidas
Fase VI	Seguimiento y evaluación Para que se cumplan los objetivos y medidas recogidas en el Plan de Movilidad es necesario que el documento tenga un carácter abierto en el que se contemple el seguimiento futuro una vez se encuentre en funcionamiento, así como la evaluación de las medidas y el cumplimiento de los objetivos iniciales.

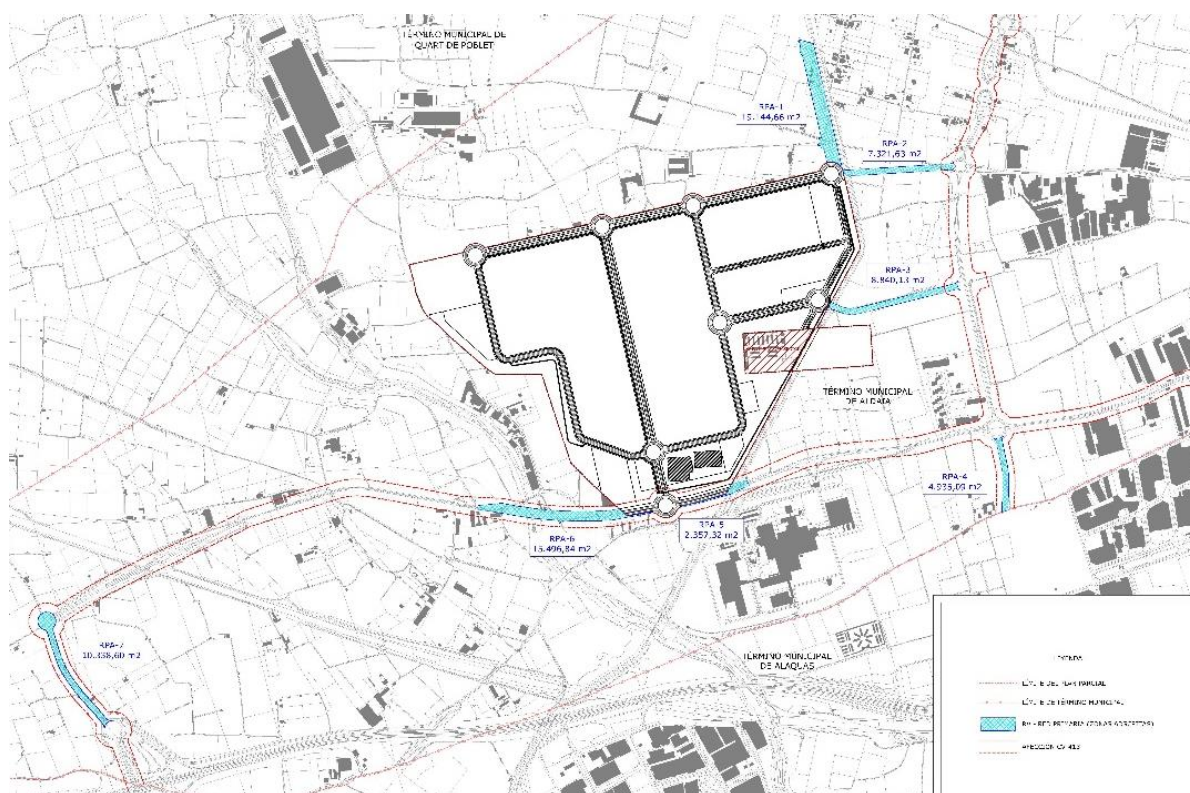
I.6. ÁMBITO DE ESTUDIO

El Parque Comarcal de Innovación de Aldaia se sitúa en el Término Municipal de Aldaia.

El Plan Parcial en el que se enmarca el presente estudio de movilidad reclasifica como suelo urbanizable cien hectáreas (100ha) de superficie de suelo de carácter rústico. El proyecto queda delimitado por una serie de elementos geográficos que son:

- Norte: Suelo no urbanizable en el PGOU vigente del término municipal de Aldaia
- Sur: Carretera CV-41
- Este: Canal trasvase Xúquer-Turia
- Oeste: Margen del Barranco del Poyo y Barranco de los Caballos (en adelante Barranco del Poyo)

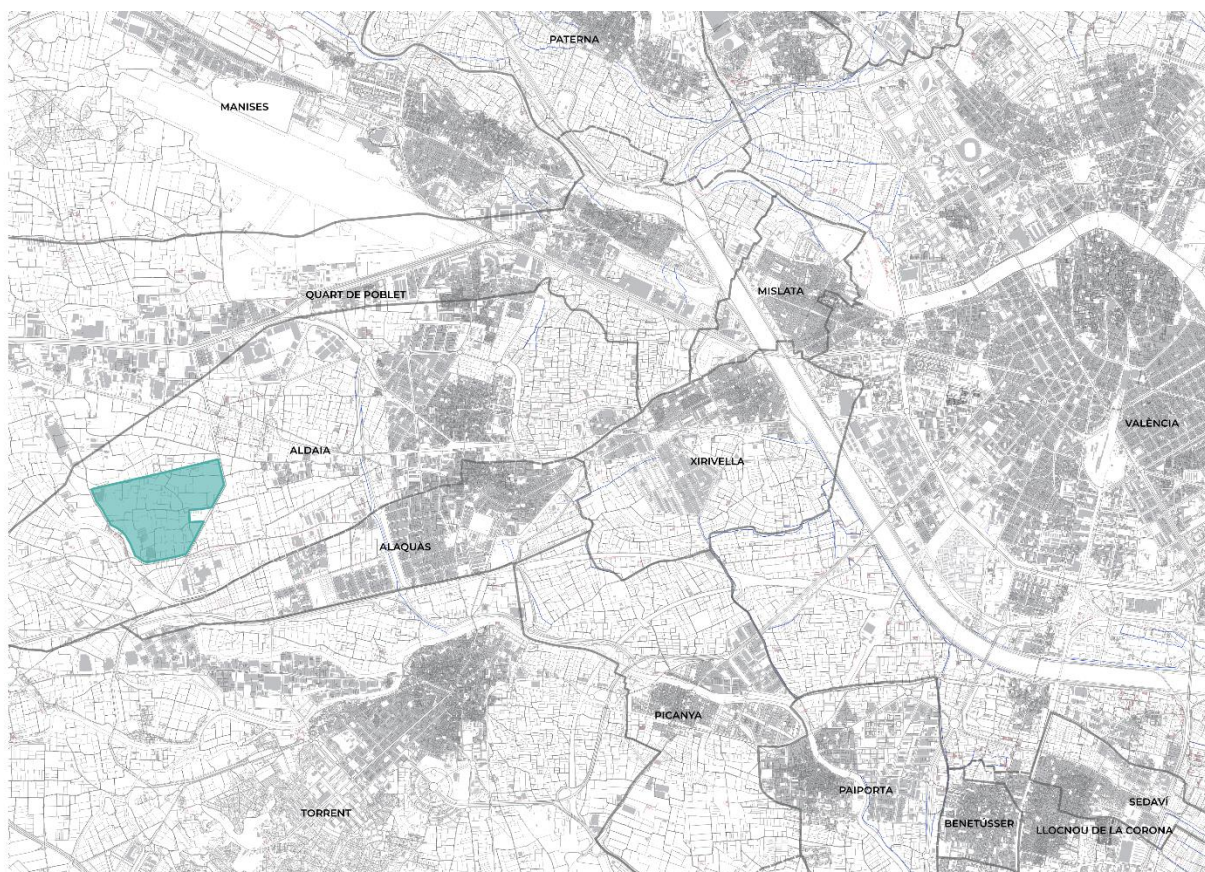
El desarrollo del plan urbanístico conlleva, a su vez, la ejecución de una serie de viales (algunos adscritos a la actuación y otros no) que conectan este nuevo suelo urbanizado con los viales adyacentes y que tienen una incidencia en el tráfico.



Situación y superficies adscritas. Fuente: Plan Parcial

Sin embargo, el estudio de la movilidad se debe realizar desde una escala superior de análisis para entender las relaciones de movilidad del sector en su contexto local, supramunicipal y metropolitano.

En este sentido, más allá de evaluar los accesos viales al sector, se estudiarán las conexiones ciclopeatonales con los núcleos urbanos más próximos, así como el servicio de transporte público existente y previsto en la zona.



Implantación del Parque en su contexto metropolitano. Fuente: Elaboración propia

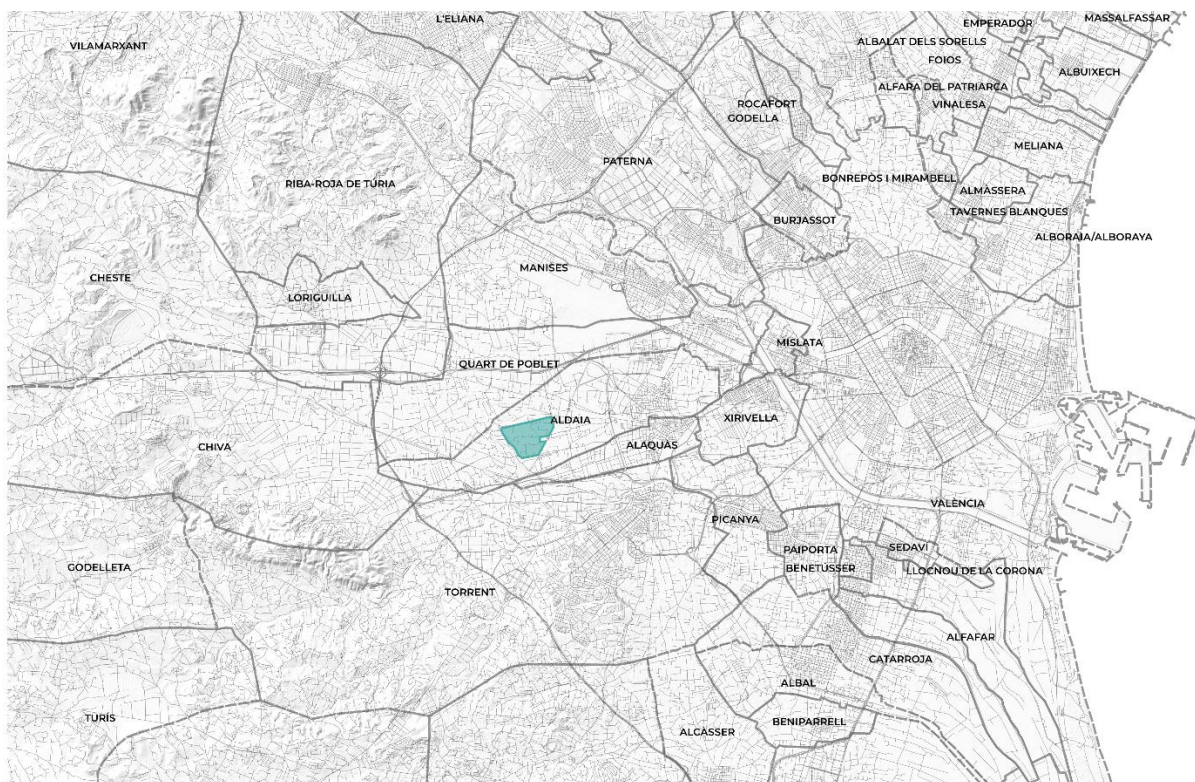
II. ANÁLISIS

II.1. CONTEXTO TERRITORIAL Y SOCIOECONÓMICO

II.1.1. Situación

El municipio de Aldaia forma parte del Área Metropolitana de Valencia (primera corona), quedando la ciudad de València al Este. El municipio se integra en un conjunto urbano compuesto por los municipios de Aldaia, Alaquàs, Quart de Poblet, Xirivella, Torrent, Picanya, Mislata, Paterna y Manises, estas poblaciones tienen una fuerte vinculación entre sí, y con la capital, que se sitúa a escasos 8 km de ésta.

La extensión del TM de Aldaia es de 16'1 km², correspondiendo 1'31 km² a la zona urbana, con un marcado eje Este/Oeste. Forma parte de la Mancomunitat de l'Horta Sud, y pertenece a la Comarca de l'Horta Oest, situada en la zona entre la Huerta de Valencia y la Plana de Quart, hasta las estribaciones de la Sierra Perenxisa.



Localización del sector y el municipio. Fuente: Elaboración propia

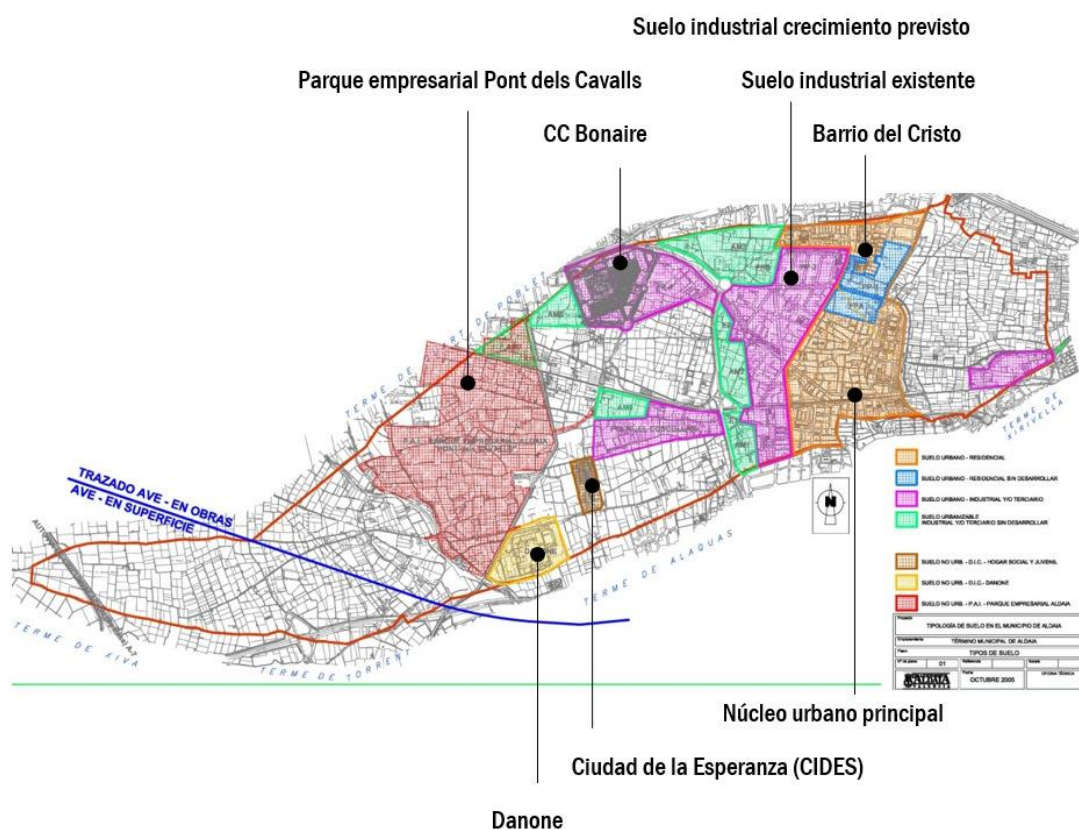
II.1.2. Planeamiento urbanístico

El Plan Parcial al que se vincula el presente plan de movilidad tiene por objeto la Ordenación Estructural del conjunto del ámbito, tratándose de una reclasificación de los terrenos actualmente clasificados por el Plan General de Aldaia, como Suelo No Urbanizable Rústico Ordinario (en nomenclatura de la legislación urbanística actual, Suelo No Urbanizable Común), y la Ordenación Pormenorizada del Sector de Suelo Industrial y Logístico delimitado.

El Plan se formula de acuerdo con el Ordenamiento Urbanístico de rango superior, así como a los contenidos del Planeamiento que ampara o es objeto de modificación por el presente documento:

- Real Decreto Legislativo 7/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Suelo y Rehabilitación Urbana.
- Decreto Legislativo 1/2021, de 18 de junio, del Consell, de aprobación del Texto Refundido de la Ley de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Paisaje.
- Plan General de Ordenación Urbana de Aldaia, aprobado definitivamente 5/01/1990.

La Conselleria de Política Territorial, Obras Públicas y Movilidad el pasado diciembre de 2021 declaró el ámbito de la Homologación Modificativa y Plan Parcial del sector “Parque Empresarial Pont dels Cavalls” del municipio de Aldaia como “Parque Comarcal de Innovación” a los efectos de las directrices 111,123 y 114 de la ETCV, con una superficie bruta máxima de 1.000.000 de metros cuadrados, sin que la declaración prejuzgue el resultado final de la evaluación ambiental del plan y de los proyectos.



II.1.3. Plan Parcial para el Parque Comercial de la Innovación

El principal uso del desarrollo industrial planificado es el **logístico**. A partir de este condicionante principal, el diseño de la Ordenación se ha desarrollado teniendo en cuenta las restricciones establecidas, tanto geográficas, como legislativas y el resto de condicionantes descritos anteriormente, hasta completar el millón de metros disponible. El diseño de la ordenación parte desde la CV-413 de manera ascendente con los límites del barranco del Poyo y el canal Júcar-Túria.

Según lo que se recoge en la memoria del EATE del proyecto, el diseño de la Ordenación, y la materialización de la Urbanización y las Infraestructuras y Servicios, se ha basado en soluciones avanzadas. Los aspectos y objetivos fundamentales por los que se ha regido el desarrollo planteado son los siguientes:

- El ámbito ha sido aprobado como **Parque Comarcal de Innovación**, por lo que se busca innovación no solo en la industria sino en el propio diseño y ejecución de la urbanización, optimizando de manera eficaz y eficiente los recursos disponibles.
- El Parque Comarcal dispondrá de **grandes zonas verdes**, integrándolas con el paisaje existente y poniendo en valor la Infraestructura Verde.
- **Alineación** con los Objetivos de la **ETCV**.
- Reconocimiento como ámbito con elevado potencial territorial y económico en instrumentos de ordenación territorial supramunicipales.
- Los **accesos** al Parque Empresarial serán fáciles tanto para vehículos como peatones y medios de transporte alternativos desde cualquiera de las diferentes vías de acceso con amplias rotondas. Contará también con **espacio intermodal**.
- El **diseño es sencillo y rectangular** de todas sus parcelas permitiendo la implantación de cualquier industria, actividad y empresa de servicios.

La asignación del equipamiento agrupado en la zona este colindante al cementerio de Aldaia como a los servicios existentes de Iberdrola e Hidrocantábrico, mejorando el acceso a los mismos y posicionándolos en zonas menos aisladas que en la actualidad. La mejor accesibilidad y aumento del tránsito en la zona, aumenta la seguridad para el personal trabajador y visitante. En el diseño presentado, los equipamientos se ajustarían a este linde este facilitando las labores de mantenimiento.

Es primordial que los desplazamientos de vehículos sean lo más cortos posibles entre las distintas industrias y la vía principal de acceso al sector, por ello se opta por un diseño poligonal, siendo este el diseño que prima en el urbanismo actual eficiente.

Este diseño evita, de igual modo, el aislamiento de determinadas zonas que pudieran resultar degradadas por no poder generar parcelas del tamaño suficiente para que se ajusten a las necesidades actuales.

Además, para el diseño del límite longitudinal norte, se ha tenido en cuenta la optimización de un futuro desarrollo industrial en la zona norte, pudiendo generar parcelas de gran tamaño utilizando eficazmente el espacio disponible.

SUPERFICIE SEGÚN USO	
SUELO PRIVADO	
ZONA EDIFICABLE	SUPERFICIE m²
ZND-IN-1	32.575,82
ZND-IN-2	207.583,02
ZND-IN-3	205.839,39
ZND-IN-4	90.425,81
ZND-IN-5	29.675,80
ZND-IN-5.1	15.020,47
ZND-IN-6 (industria semiconsolidado, no computa)	14.601,30
ZND-TR-1	4.937,08
ZND-TR-2	5.832,60
QI*-1 Infraestructura-Servicio Urbano Privado	20.912,89
TOTAL SUELO PRIVADO	627.404,18 m²
SUELO DOTACIONAL	
RED PRIMARIA	238.752,04
SUP. RED PRIMARIA INSCRITA	174.351,09
SUP. INSCRITA COMUNICACIONES	46.182,18
SUP. INSCRITA ZONAS VERDES Y ESPACIOS LIBRES	128.168,91
SUP. INSCRITA EQUIPAMIENTOS	
SUP. RED PRIMARIA ADSCRITA	64.400,95
SUP. ADSCRITA COMUNICACIONES	64.400,95
SUP. ADSCRITA ZONAS VERDES	
SUP. ADSCRITA EQUIPAMIENTOS	
RED SECUNDARIA	198.235,64
COMUNICACIONES	148.944,89
RED VIARIA CV	121.393,93
APARCAMIENTOS CA	27.550,96
CA-1	17.038,48
CA-2	10.512,48
ZONAS VERDES Y ESPACIOS LIBRES	0,00
EQUIPAMIENTOS	49.290,75
QM-1	7.604,46
QM-2 AMPLIACIÓN CEMENTERIO	17.094,47
QM-3	20.540,82
QM-4	4.051,00
TOTAL DOTACIONES PÚBLICAS	436.987,68 m²
TOTAL DOTACIONES PÚBLICAS INSCRITAS	372.586,73 m²
TOTAL SECTOR	999.990,91

Superficie según uso. Fuente: Memoria EATE del Parque Comarcal de Innovación de Aldaia

II.1.4. Otras actividades en el entorno

En este apartado se describirá el estado actual de los terrenos situados en el Parque Comarcal de Innovación (ámbito en el que se ejecutarán las obras de urbanización), considerando los siguientes aspectos: usos presentes en el suelo, vegetación, edificaciones, construcciones e infraestructuras existentes.

II.1.4.1. Usos actuales del suelo

En la actualidad, las parcelas situadas en el Parque Comarcal están destinadas a usos agrícolas de regadío (cítricos y hortalizas, principalmente). Se trata de una agricultura de monocultivo, produciéndose una gran estacionalidad tanto en los trabajos agrícolas como en las extracciones de agua.

La mitad este del ámbito y la zona ubicada hasta el enlace de la autovía CV-36 está ocupada por fincas ahora improductivas, que sus propietarios han dejado de explotar. En estas parcelas ha crecido vegetación agreste (matorral), y las acequias de riego están anuladas y en estado de degradación. Se pueden ver tocones de los naranjos talados y predomina la vegetación ruderal. En las fotografías aéreas antiguas y/o en los planos catastrales históricos se puede reconocer el anterior uso agrícola de estas propiedades.

En el ámbito también existen edificaciones, construcciones e instalaciones que se detallan en apartados posteriores. Los usos presentes en el suelo del ámbito del Parque Comarcal y su entorno, se reflejan en uno de los planos de información del Plan Parcial.

En el ámbito de intervención y su entorno se localizan construcciones, instalaciones y actividades que cabe destacar por su incidencia en la movilidad:

1 - Nuevo Cementerio de Aldaia

Cementerio plenamente funcional en 2022. Existe un Servicio Municipal gratuito de autobuses todos los domingos por la mañana con salida desde la C/ Pablo Iglesias.



2 – Fábrica de Danone y anexas

En plena producción, con 210 trabajadores/as en la empresa principal y alrededor 100 personas más vinculadas a las empresas anexas así como a los servicios externos.

No cuentan con Plan de Movilidad o ningún tipo de transporte especial para el personal empleado.



3 - Iberdrola e hidrocantábrico

Forma parte de los servicios existentes y en la nueva ordenación se mantiene



4 – Maora Ceramic

Fábrica de cerámica artesana con más de cien años de experiencia dedicados a la fabricación artesanal del barro cocido, en plena producción.



5 – Granja porcina

Se trata de una granja de ganado porcino prácticamente sin actividad y con la intención de abandonar totalmente la actividad, por lo que se desmantelará y demolerá.



6 – Planta de Aglomerado Asfáltico

Instalaciones de la mercantil Becsa destinadas a la fabricación de aglomerado asfáltico, autorizada desde 1995. Recientemente se ha aprobado la Declaración de Interés Comunitario de regularización para la autorización del uso de estacionamiento de maquinaria y vehículos pesados.



II.1.5. Principales infraestructuras lineales

II.1.5.1. Infraestructuras lineales de transporte

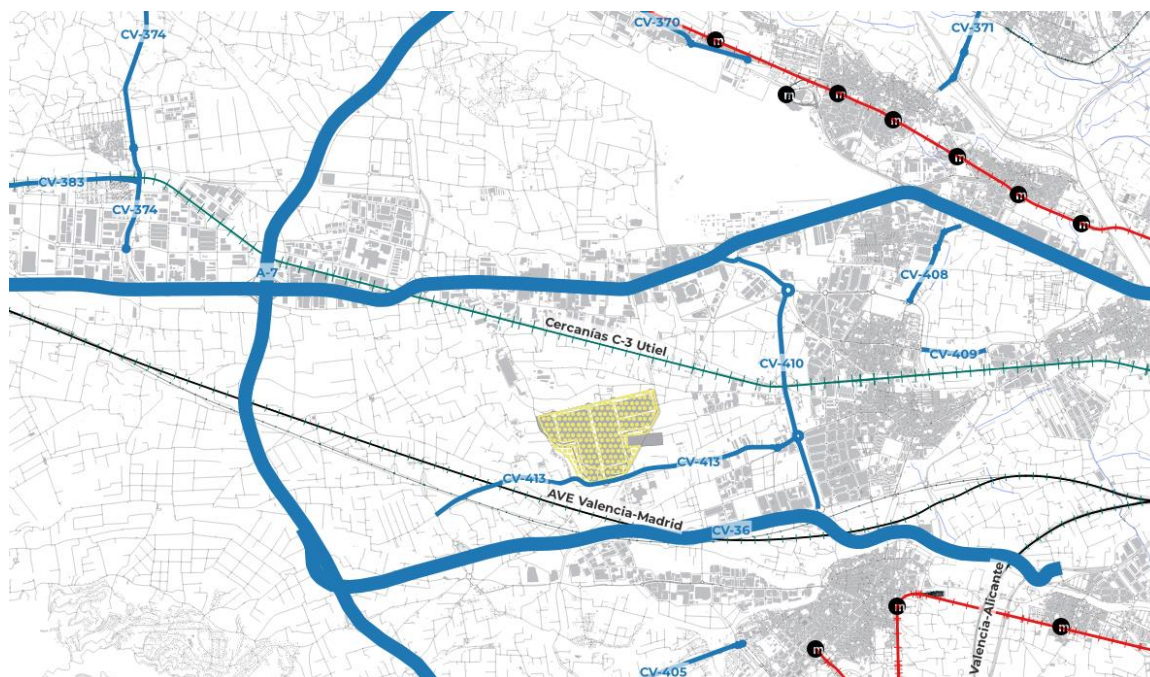
Las principales carreteras que se localizan en el entorno del ámbito de intervención son:

- **A3:** es una de las seis autovías radiales del estado, uniendo Madrid y València. Forma parte de la Ruta Europea 901
- **CV-36:** conocida como Autovía de Torrente, pertenece a la red autonómicas de carreteras de la comunidad Valenciana. Une la ciudad de València con la A-7 Autovía del Mediterráneo por Torrente.
- **CV-33:** es una vía rápida desdoblada perteneciente a la Red autonómica. Enlaza la CV-36 a la altura de Torrente con la pista de Silla, actual V-31. Se considera autovía
- **CV-413:** se trata de una carretera de la red local cuya titularidad es la Diputación de València. Enlaza la CV-410 (ronda de Aldaia-Alaquàs) con el Camí de l'Oliveral, que a su vez enlaza con la CV-36.

Por otro lado, las principales vías de ferrocarril que se localizan en el entorno son:

- **Línea C3 de Cercanías:** recorre 85 km a lo largo de la provincia de Valencia, entre las estaciones de València-Nord y Utiel. Efectúa parada en el núcleo urbano de Aldaia.
- **Líneas del AVE Madrid-Levante:** es una vía electrificada de ancho internacional que inicia su recorrido en Madrid-Chamartín y finaliza en Castellón de la Plana, efectuando parada en València-Joaquín Sorolla

Estas infraestructuras se describen con más detalle en los siguientes apartados.



Principales infraestructuras lineales. Fuente: Elaboración propia

II.1.5.2. Infraestructuras hidráulicas

1 - Barranco del Poyo

Barranco del Poyo Existe un cauce de agua superficial denominado Barranco del Poyo (que desemboca en la Albufera de Valencia). Su cauce permanece seco normalmente, y solo lleva agua tras las lluvias importantes (generalmente en otoño). En su corto paso por el término municipal de Aldaia, lleva una pequeña corriente de aguas negras, vertidas por industrias situadas aguas arriba.



2 - Canal Júcar - Túrria

El Canal Júcar-Turria transcurre tangencialmente por el término municipal de Aldaia, Y resulta de gran influencia para esta localidad, ya que sus aguas se usan para regadío, complementando el riego con agua subterránea.



3 - Red de riego

Como resultado del uso actual de las parcelas, existe además una red de acequias de riego, de fábrica de ladrillo que actualmente dan servicio a los campos de cultivo integrados dentro del sector.



II.1.6. Infraestructura verde

La Infraestructura Verde es el sistema territorial básico compuesto por los ámbitos y lugares de mayor valor ambiental, cultural, agrícola y paisajístico; las áreas críticas del territorio, cuya transformación implica riesgos o costes ambientales para la comunidad; los corredores ecológicos y conexiones funcionales que ponen en relación todos los elementos anteriores (art. 4 del TRLOTUP). También se extenderá a los suelos urbanos y urbanizables, comprendiendo, como mínimo, los espacios libres y las zonas verdes públicas más relevantes, así como los itinerarios que permitan su conexión.

Los espacios que conforman la Infraestructura Verde son (Directriz 38 ETCV y art. 5 del TRLOTUP):

- a) Los espacios que integran la Red Natura 2000 en la Comunitat Valenciana, seleccionados o declarados de conformidad con lo establecido en la legislación del Estado sobre el patrimonio natural y la biodiversidad.
- b) Los espacios naturales protegidos, declarados como tales de acuerdo con la legislación sobre espacios naturales protegidos de la Comunitat Valenciana.
- c) Las áreas protegidas por instrumentos internacionales en la legislación del Estado sobre el patrimonio natural y la biodiversidad.
- d) Los ecosistemas húmedos y masas de aguas, continentales y superficiales, así como los espacios adyacentes a los mismos que contribuyan a formar paisajes de elevado valor que tengan al agua como su elemento articulador.
- e) Los espacios de la zona marina cuya delimitación, ordenación y gestión deba hacerse de forma conjunta con los terrenos litorales a los que se encuentren asociados, teniendo en cuenta lo dispuesto por la legislación y la planificación sectoriales, la Estrategia Territorial de la Comunitat Valenciana y los instrumentos que la desarrollan.
- f) Los espacios costeros de interés ambiental y cultural que, no estando incluidos en los supuestos anteriores, se hayan recogido en el planeamiento urbanístico, en la Estrategia Territorial de la Comunitat Valenciana o en los instrumentos que la desarrollan, o en los planes y proyectos promovidos por la administración sectorial con competencias en materia de costas.
- g) Los montes de dominio público y de utilidad pública o protectores que se encuentren incluidos en el correspondiente catálogo, las áreas de suelo forestal de protección, según la normativa sectorial aplicable, y los terrenos necesarios o convenientes para mantener la funcionalidad de las zonas forestales protegidas.
- h) Las áreas agrícolas que, por su elevada capacidad agrológica, por su funcionalidad respecto de los riesgos del territorio, por conformar un paisaje cultural identitario de la Comunitat Valenciana, o por ser soporte de productos agropecuarios de excelencia, sean adecuadas para su incorporación a la infraestructura verde y así lo establezca la planificación territorial, urbanística o sectorial.
- i) Los espacios de interés paisajístico incluidos o declarados como tales en la Estrategia Territorial de la Comunitat Valenciana, en los instrumentos que la desarrollan, o los incorporados a la planificación a partir de los instrumentos propios de la ordenación y gestión paisajística que se definen en el artículo siguiente.
- j) Los espacios de elevado valor cultural que tengan esa consideración en aplicación de la normativa sectorial de protección del patrimonio cultural, artístico o histórico, incluyendo sus entornos de protección.
- k) Las zonas críticas por la posible incidencia de riesgos naturales, directos e inducidos, de carácter significativo, que estén delimitados y caracterizados por la

normativa de desarrollo de la presente ley, por la Estrategia Territorial de la Comunitat Valenciana o por los instrumentos que la desarrollen.

A continuación, se muestra una imagen de la infraestructura verde, a escala regional, con los principales elementos identificados en el ámbito de estudio, como son los cauces y barrancos y vías pecuarias. El barranco del Poyo constituye un corredor territorial de tipo fluvial que conecta los paisajes de Chera con la Albufera. Por otro lado, se identifican algunas vías pecuarias en el ámbito, donde destacan la Vereda del Camino de Turís que delimita por el sur el ámbito y la Colada Camino de Hornillos, que circula de forma paralela al barranco a su paso por el municipio de Aldaia.

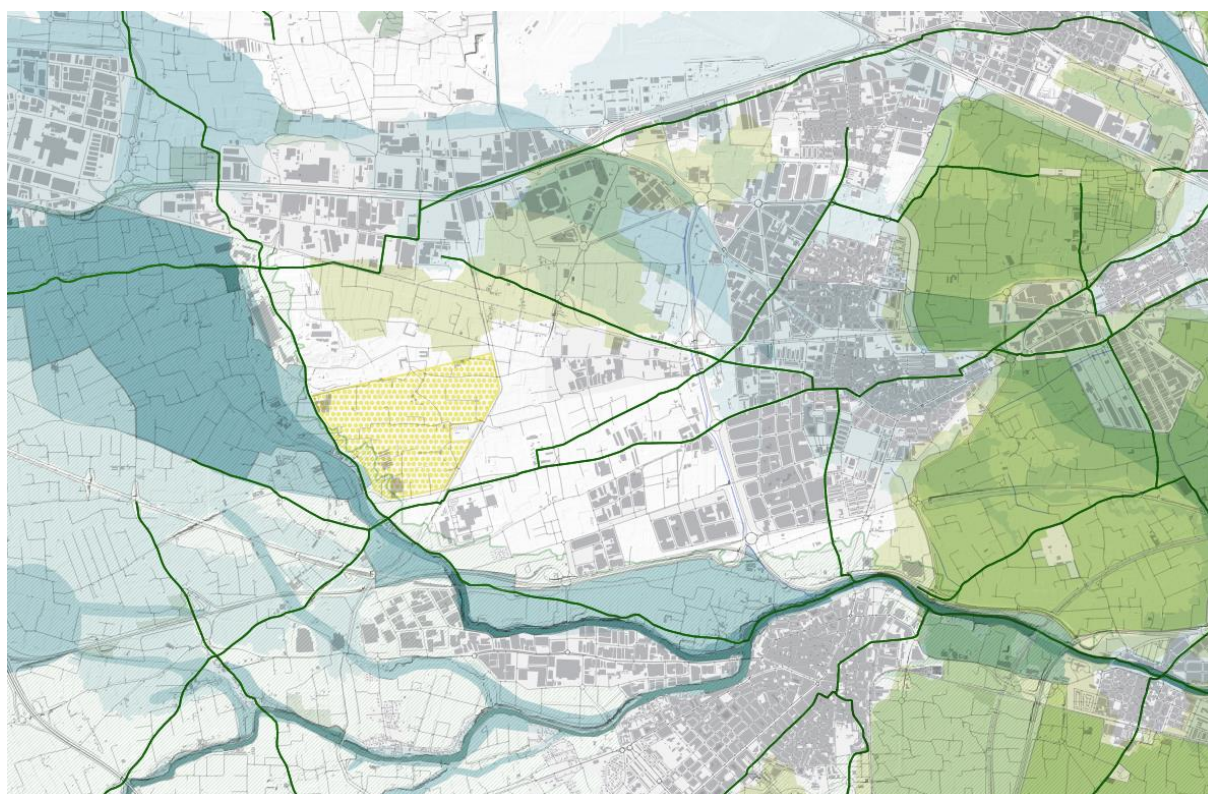


Figura 1. Infraestructura verde regional. Fuente: Elaboración propia

II.1.7. Zonas verdes previstas

De la circunstancia de apoyarse la delimitación del sector en elementos geográficos lineales (barranco, canal, carretera) deriva la solución de la disposición y configuración de las zonas verdes. Se proyectan con un carácter fundamentalmente lineal por diversas razones:

- Disponer una **barrera vegetal entre el elemento de borde que actúe como camuflaje visual de este respecto de la nueva zona urbana y viceversa**. El mismo efecto se persigue entre las zonas de reserva para equipamientos y el resto del sector.
- Formar una barrera vegetal entre el medio circundante y el sector como hito de reconocimiento paisajístico (el compartimento territorial guardado en la memoria y reconocido en el paisaje panorámico).
- **Proyectar zonas verdes** con una planta fácil de mantener y de vigilar, basadas en el arbolado de alineación y en donde sea difícil que se forme la espesura boscosa.



Zonas Verdes del sector. Fuente: Plan Parcial

II.2. MOVILIDAD ACTUAL

II.2.1. Caracterización de la movilidad

Para realizar una aproximación a las pautas de movilidad en el ámbito de estudio se han utilizado los datos disponibles en el PMUS de Aldaia que, a su vez, explota la encuesta domiciliaria de movilidad realizada por la Generalitat Valenciana en el marco de los trabajos del Plan de Movilidad Metropolitana de Valencia (PMoMe). Dicha encuesta, realizada entre enero y marzo de 2018, incluye 293 entrevistas telefónicas (CATI) a residentes de Aldaia de 5 o más años de edad. Así como otras tantas de residentes de otros municipios del área metropolitana de Valencia que realizan viajes con origen o destino en Aldaia.

Origen y destino de los viajes

Según la encuesta del PMoMe, cada día se realizan 113.971 viajes con origen o destino en Aldaia, de los cuales 41.940 son internos al municipio (36,8%).

No todos estos desplazamientos los realizan residentes de Aldaia. Si tenemos solo en cuenta a éstos, el número de viajes con origen o destino en Aldaia asciende a 77.673, de los que 41.853 viajes son internos al municipio (53,9%).

El 46,1% restantes se reparte entre más de una veintena de municipios, que componen el área de influencia de Aldaia, destacando los casos de:

	Total
València	9.954
Alaquàs	1.619
Quart de Poblet	1.169
Manises	9
Torrent	39
Paterna	601

Municipios de origen de los principales desplazamiento a Aldaia. Fuente: PMUS Aldaia

Considerando todos los viajes diarios realizados por los residentes de Aldaia (80.335), y teniendo en cuenta que la población de Aldaia en 2018 ascendía a 31.492 habitantes, esto arroja una cifra de 2,6 desplazamientos por habitante y día. Sin embargo, hay que tener en cuenta que sólo se ha encuestado a la población mayor de 5 años y que, de acuerdo con la encuesta del PMoMe, un 14% de la población encuestada no realiza ningún tipo de desplazamiento, con lo que el número de viajes promedio por habitante que se desplaza es de 3,1 viajes/día.

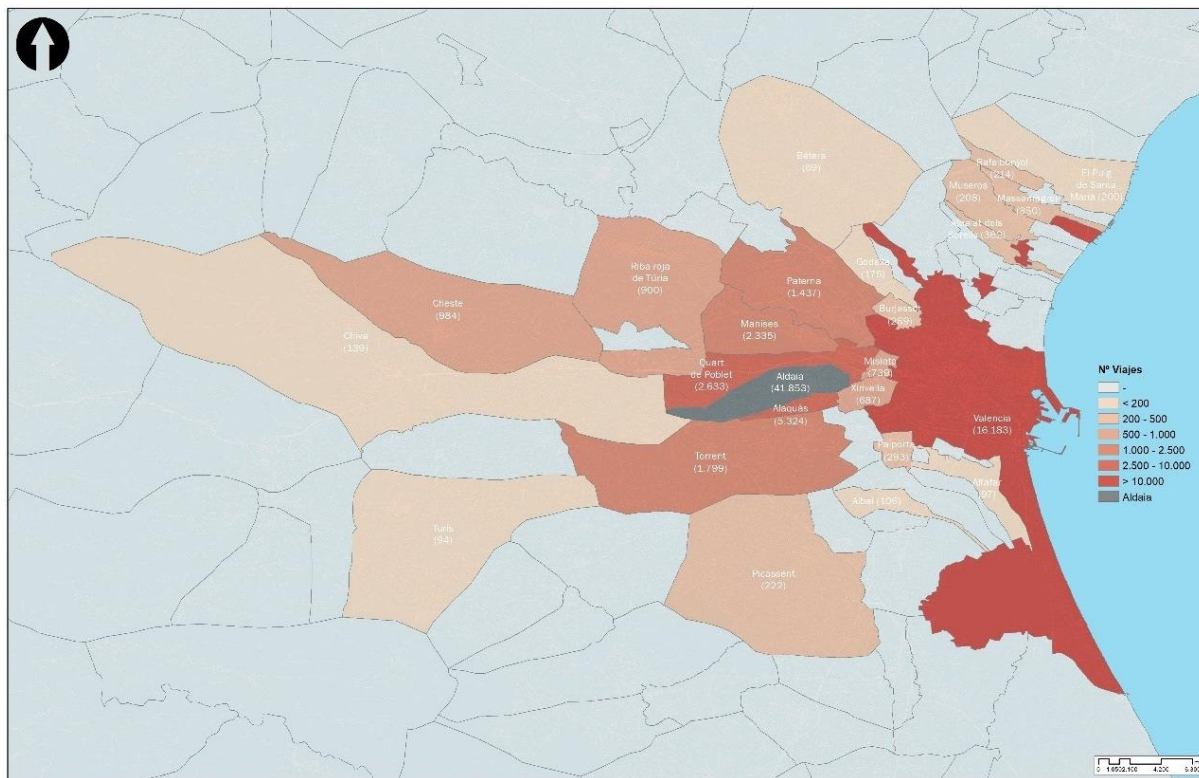


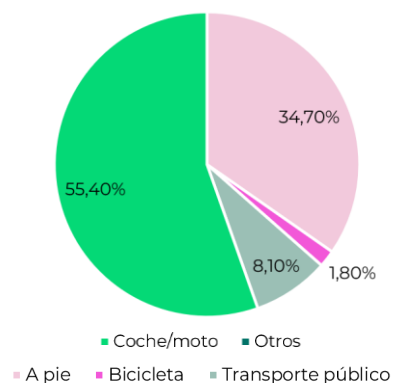
Figura 2. Origen/Destino de los viajes en conexión con Aldaia. Fuente: PMUS Aldaia

Reparto modal

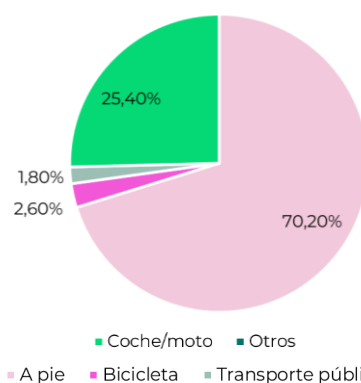
El análisis de la forma en que se realizan estos desplazamientos revela una clara diferencia entre los viajes internos y externos al municipio. Mientras que en el caso de los primeros, en consonancia con las dimensiones de Aldaia, la gran mayoría de los viajes se realizan a pie (70,2% del total). En el caso de los desplazamientos externos el automóvil particular es, con diferencia, el principal modo de transporte (72,8%).

Analizados en su conjunto, el balance es favorable al uso del coche y la moto, que aglutina el 55,4% del total de los viajes con origen o destino en Aldaia. Seguido de los desplazamientos a pie (34,7%). Siendo mucho más reducidos los porcentajes de reparto del transporte público y la bicicleta, modos con un bajo índice de uso en Aldaia.

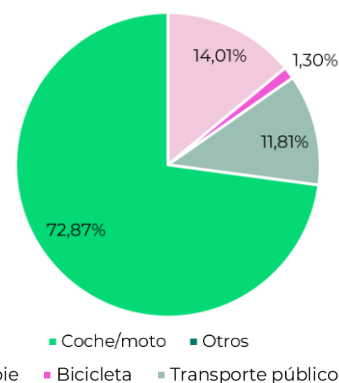
Reparto modal: viajes con origen o destino en Aldaia



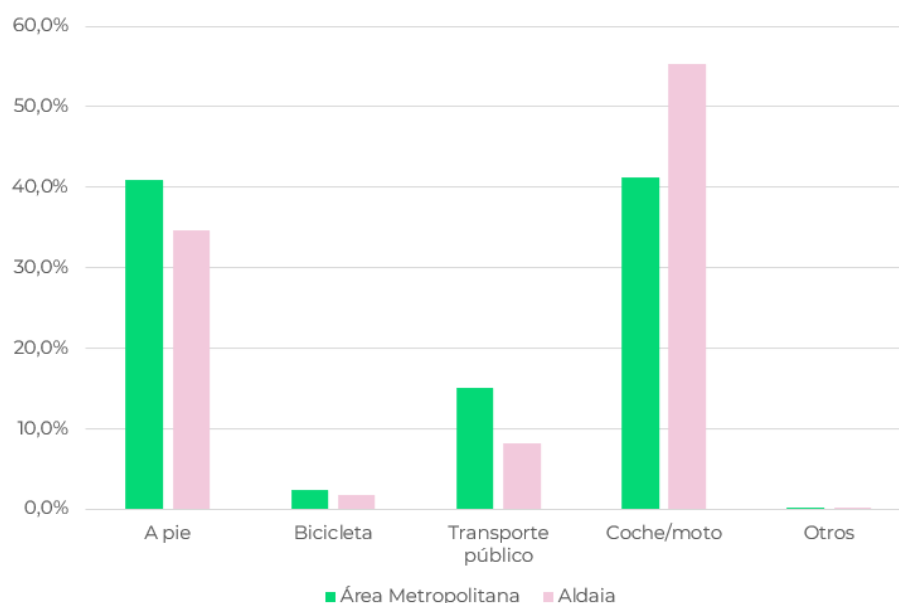
Reparto modal: viajes internos a Aldaia



Reparto modal: viajes externos a Aldaia



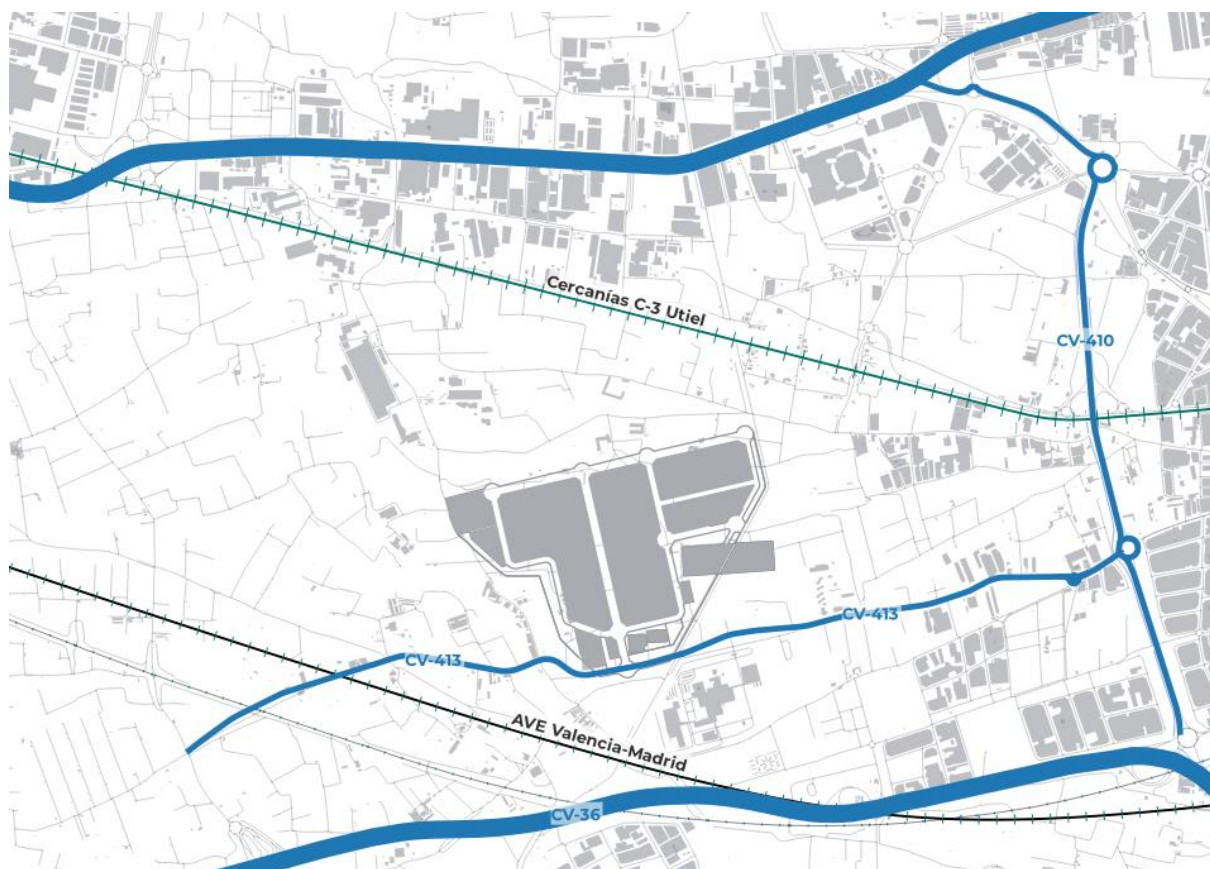
Esta pauta difiere ligeramente de la observada para el conjunto del área metropolitana de Valencia, donde el uso del coche es algo más moderado y se realizan más desplazamientos a pie. Si bien, donde mayores diferencias se encuentran es en el uso del transporte público, que es mucho menor en Aldaia que en el resto del área metropolitana. También el uso de la bicicleta está menos arraigado en Aldaia.



II.2.2. Vehículo privado motorizado

En el presente apartado se analizará la oferta y demanda de vehículo privado motorizado en las inmediaciones del ámbito de estudio estudiando para ello las infraestructuras viarias y el estado del tráfico.

Para ello, se abordará de forma sucinta aquello que previamente se ha analizado de forma más concreta en el “ESTUDIO DE TRÁFICO PARA PLAN PARCIAL DEL PARQUE COMARCAL DE INNOVACIÓN” (en adelante ET) redactado por OPTIMUN proyectos y estudios S.L.



Principales vías de acceso. Fuente: elaboración propia

II.2.2.1. Estructura viaria

Vías de acceso

Los accesos al ámbito de estudio desde el exterior del municipio se realizan por el norte desde la autovía A-3, y por el sur desde la CV-36

- A-3: también conocida como *Autovía del Este* es una de las seis autovías radiales nacionales y conecta las ciudades de València y Madrid. A su paso por la altura del ámbito de estudio cuenta con una IMD total de 62.960 y un porcentaje de vehículos pesados del 17,2%
- CV-36: también conocida como Autovía de Torrente, pertenece a la red autonómica de carreteras y une la ciudad de València con la A-7. A su paso por la altura del ámbito de estudio cuenta con una IMD total de 27.070 y un porcentaje de vehículos pesados del 7,6%.



A3 a la altura del ámbito de estudio



Desvío en la A3 para incorporarse en los ramales que conectan con la zona de estudio



CV-36 a la altura del ámbito de estudio



Desvío en la CV-36 para incorporarse a los ramales que conectan con la zona de estudio

Red primaria interna

En el entorno de la actuación nos encontramos con una carretera principal, la CV-413 en su PK 2+500 aproximadamente. La mencionada carretera CV-413 depende administrativamente de la Diputación Provincial de Valencia.

Además de la carretera CV-413, en el entorno directo de la nueva implantación nos encontramos con el Corredor Industrial Subcomarcal, carretera que se desarrolla de norte a sur desde la glorieta existente en la actual CV-413 en su PK 1+300 hasta la glorieta que conecta con el Camí de les encreullades.

Como elementos de intersección no semafORIZADA a contemplar en la red primaria nos encontramos con 3 glorietas existentes y una prevista en la nueva implantación que hará las funciones de entrada/salida principal del parque empresarial.

Red secundaria interna

Como red secundaria de tráfico nos encontramos con dos carreteras principales, por un lado, la carretera CV-36 y por otro la carretera CV-33. Ambas carreteras dependen administrativamente de la Generalitat Valenciana.

La carretera CV-36 se desarrolla de manera paralela a la carretera CV-413 de este a oeste. Conecta con la carretera CV-413 en su PK 10+600 a través de un enlace tipo con dos glorietas a modo de pesas siendo este punto el PK 4+500 de la CV-413. La carretera CV-33 se desarrolla de manera perpendicular a la carretera CV-413 de norte a sur. Conecta con la carretera CV-413 en su PK 2+300 a través de una glorieta siendo este punto el PK 0+000 de la CV-413.



CV-413 en su PK 0+400 sentido oeste. Fuente: ET



CV-413 en su PK 1+150 sentido oeste hacia Glorieta en CV-413 en su PK 1+250. Fuente: ET



Corredor Ind. sentido norte. Fuente: ET



Ramal GL en Corredor Ind. sentido norte. Fuente: ET

II.2.2.2. Funcionamiento de las infraestructuras. tráfico

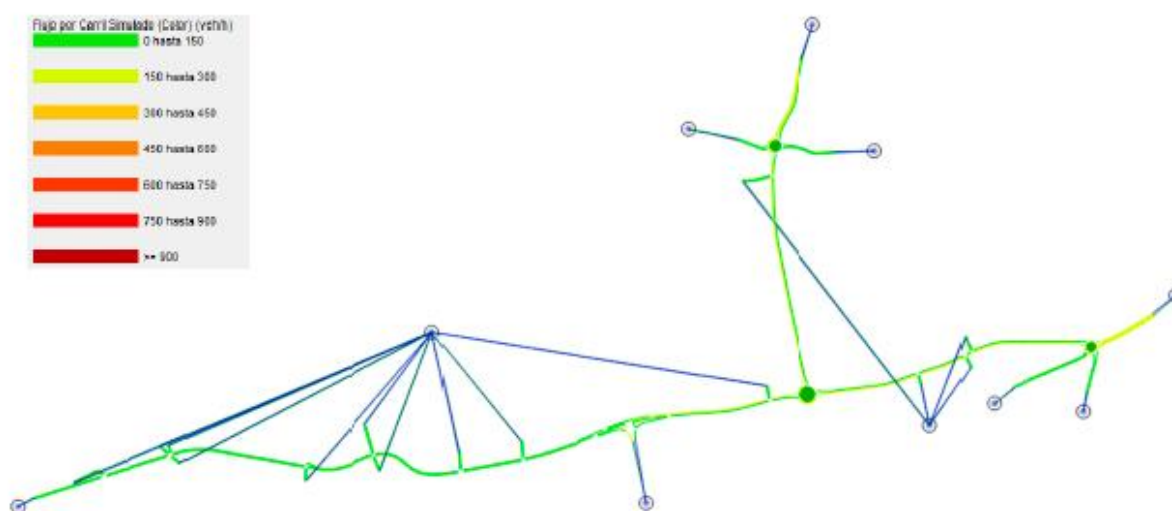
En el ET, se analizan en detalle distintos aspectos del tráfico viario como la *variación de los flujos de tráfico en los viales principales* o los *niveles de servicio de las carreteras afectadas*.

En el estudio se analizaron los siguientes elementos:

- CV-413.- Carretera principal del estudio.
- GL 01.- Glorieta situada en CV-413 en su PK aproximado 1+250.
- GL 02.- Glorieta situada en Corredor Ind.
- GL 03.- Glorieta situada en CV-413 en su PK aproximado 0+250.
- Corredor Ind. Subcomarcal.- Carretera que conecta con CV-413 entre GL 01 y GL 02.
- Glorieta en CV-33

El estudio realiza siete puntos de aforo en la hora punta y expande los resultados a un día concreto utilizando la metodología de la NOTA DE SERVICIO 5/2014. A partir de esta información de campo y otra disponible de la red de carreteras autonómica y nacional se calculan los valores de IMD y IHP. Estos valores se toman como referencia tanto en los cálculos que se realizan en el estudio como en las simulaciones a realizar.

Con la información obtenida se realiza una simulación mediante el modelo Aimsun. El valor más representativo en el modelo es el Flujo. Este valor sirve principalmente para observar el funcionamiento y validar el modelo según lo observado en los trabajos de campo. Del mismo modo, la simulación aporta otro un gran número de resultados como los consumos, los tiempos o los niveles de servicio (también conocido como nivel de saturación).



Flujos en la red actual. Fuente: ESTUDIO DE TRÁFICO PARA PLAN PARCIAL DEL PARQUE COMARCAL DE INNOVACIÓN

II.2.2.3. Conclusiones vehículo privado

De acuerdo con el mencionado estudio, el estado actual de las infraestructuras viarias se puede resumir en que;

- Los valores de IMD son acordes con las infraestructuras existentes.
- La capacidad de entrada a las glorietsas en ningún caso se ve comprometida a partir de los volúmenes de tráfico y la simulación realizada.
- En ningún momento el valor de capacidad compromete el valor de 500 vehículos tomado como valor de referencia óptimo.
- El nivel de servicio obtenido es adecuado en todos los elementos calculados, tanto carreteras como intersecciones.

II.2.3. Transporte colectivo

El sistema de transporte público de Aldaia se compone del servicio de la línea C-3 de Cercanías RENFE, así como de nueve líneas de autobús operadas por FERNANBUS, integradas en la red de MetroBus de Valencia. En ambos casos, se trata de servicios de tipo interurbano, que dan respuesta a las necesidades de movilidad metropolitana y comarcal de la población de Aldaia. Pero, no existe un servicio de transporte urbano en el municipio, siendo este tipo de movilidad cubierto, parcialmente, por el servicio interurbano de autobuses. Además, el sistema se completa con el servicio de Taxi y los servicios de transporte discrecionales asociados a determinados centros escolares y laborales del municipio.

Esta oferta ha sido ampliada recientemente y todavía se encuentra en pleno proceso de cambio, particularmente en el caso de la oferta de servicios de autobús interurbano, como resultado del nuevo proyecto de servicio público de transporte de viajeros por carretera CV-106, València Metropolitana Oeste, en fase de licitación por la Conselleria de Vivienda, Obras Públicas y Vertebración del Territorio de la Generalitat Valenciana en el momento de la redacción del presente documento. A continuación, se describen las principales características de estos servicios en relación con el ámbito de estudio.

II.2.3.1. Autobús interurbano

Oferta

Las líneas que se encuentran activas en el municipio de Aldaia son las que se adjuntan en las fichas siguientes.

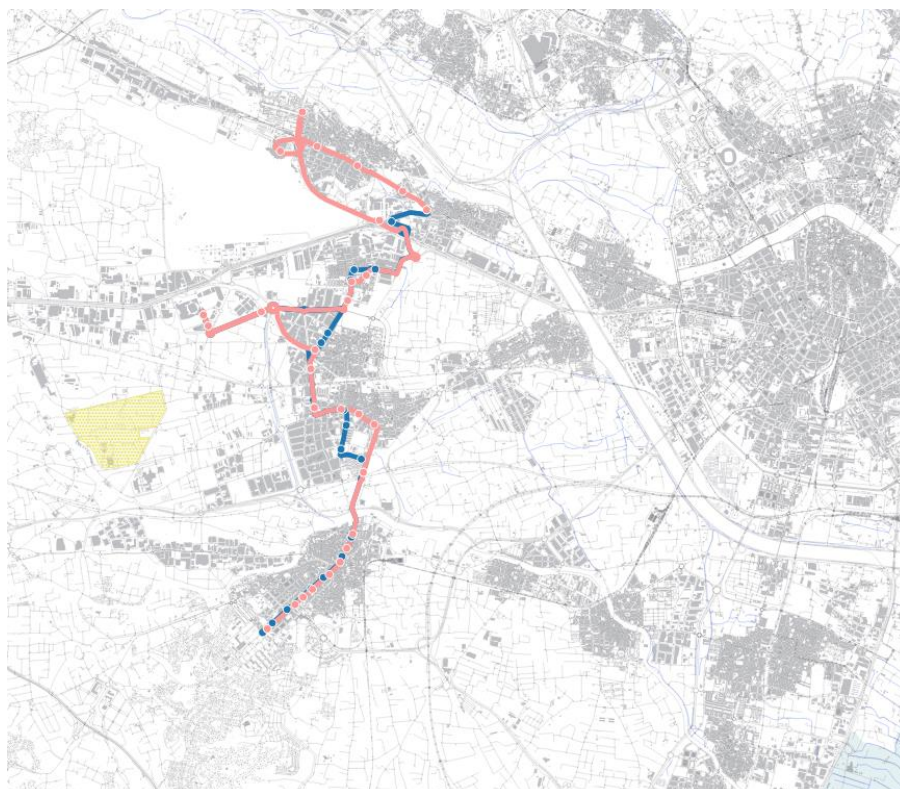
Como se ha comentado anteriormente, el servicio interurbano de autobús ha sido ampliado recientemente. Desde hace menos de un año se han realizado las siguientes modificaciones:

- Desdoble de la línea 106, apareciendo una nueva línea 106B que no llega hasta el aeropuerto de Manises.
- Desdoble de la línea 160, apareciendo una nueva línea 160B que no llega hasta el Centro Comercial Bonaire.
- Desdoble de la línea 161, apareciendo una nueva línea 161B que no llega hasta Quart de Poblet y una tercera 161C que no llega hasta el Barri del Crist.

Línea 106A

Torrent - Alaquas -
Aldaia - C.C. Bon
Aire - Barrio del
Cristo - Aeroport -
Manises - Quart de
Poblet

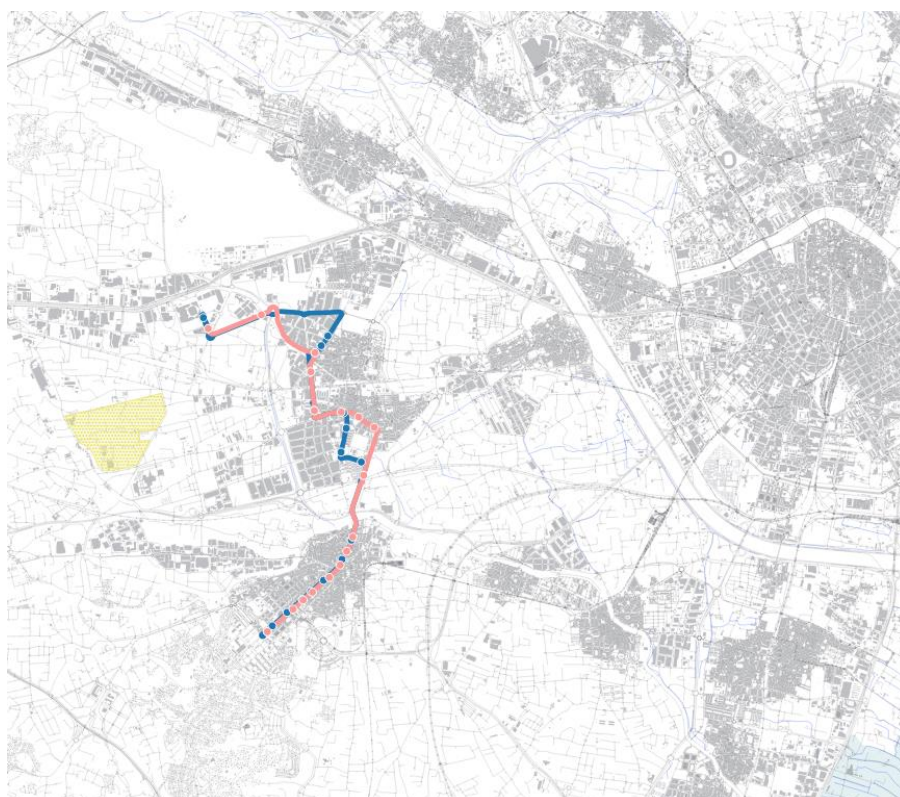
- Paradas Ida
- Paradas Vuelta
- Recorrido Ida
- Recorrido Vuelta
- Parque Empresarial previsto



Línea 106B

Torrent - Alaquas -
Aldaia - C.C. Bon
Aire

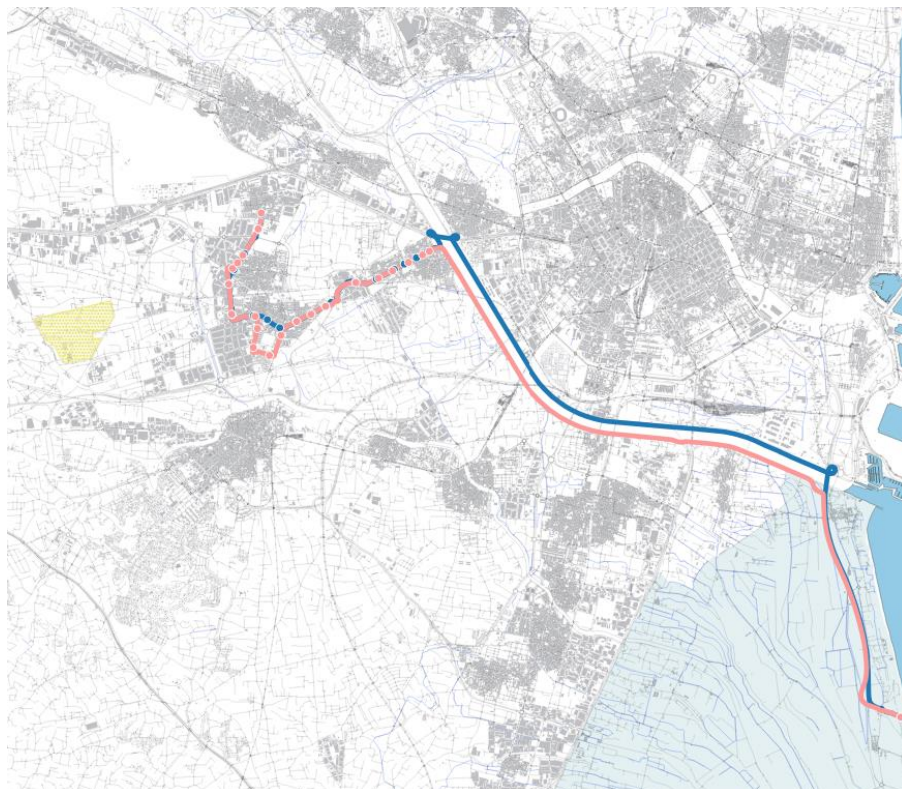
- Paradas Ida
- Paradas Vuelta
- Recorrido Ida
- Recorrido Vuelta
- Parque Empresarial previsto



Línea 107

Aldaia - Playa El
saler

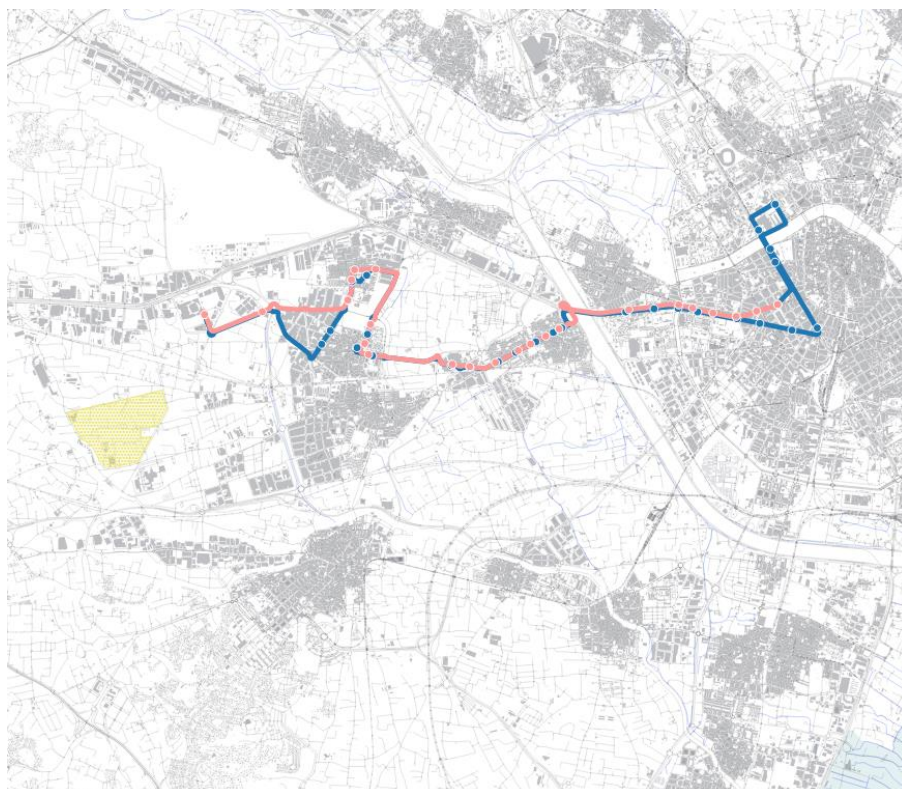
- Paradas Ida
- Paradas Vuelta
- Recorrido Ida
- Recorrido Vuelta
- Parque Empresarial
previsto



Línea 160A

València - Barrio de la Luz - Xirivella - Aldaia - Barrio del Cristo - C.C. Bonaire

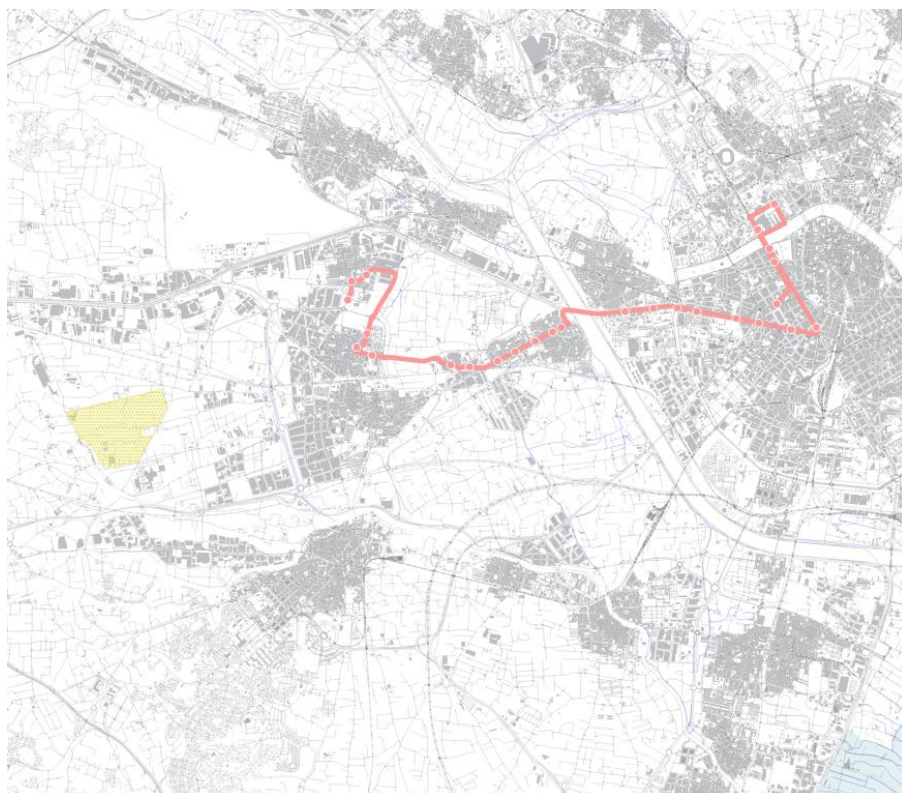
- Paradas Ida
- Paradas Vuelta
- Recorrido Ida
- Recorrido Vuelta
- Parque Empresarial previsto



Línea 160B

València - Barrio de la Luz - Xirivella - Aldaia - Barrio del Cristo - C.C. Bonaire

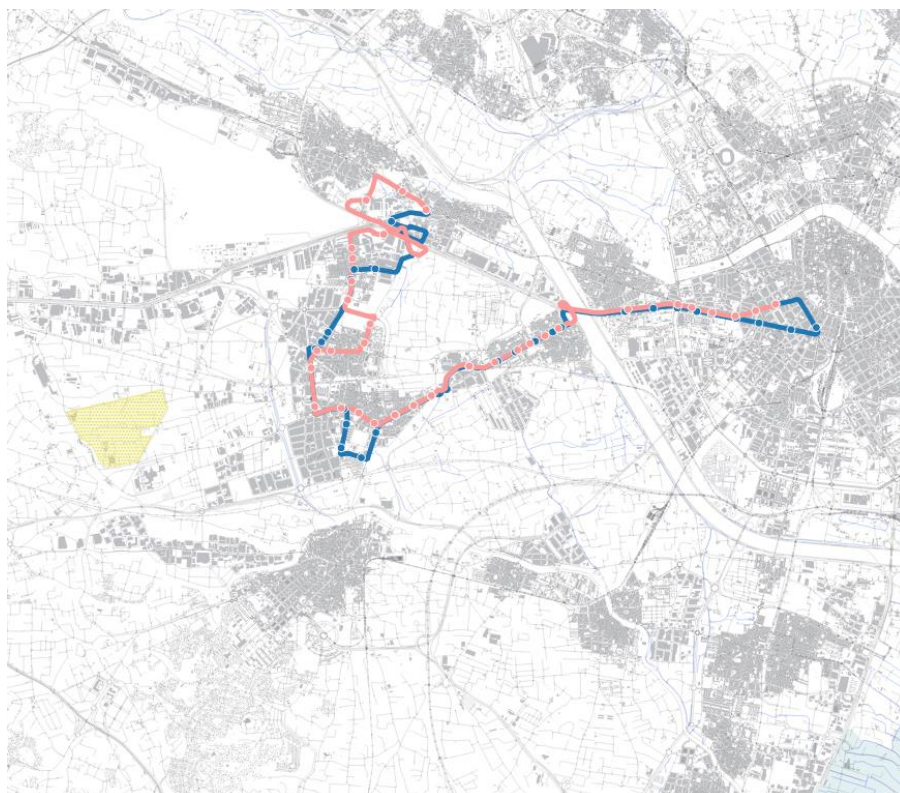
- Paradas Ida
- Paradas Vuelta
- Recorrido Ida
- Recorrido Vuelta
- Parque Empresarial previsto



Línea 161A

València - Barrio de la Luz - Xirivella - Alaquàs - Aldaia - Barrio del cristo - Quart de Poblet

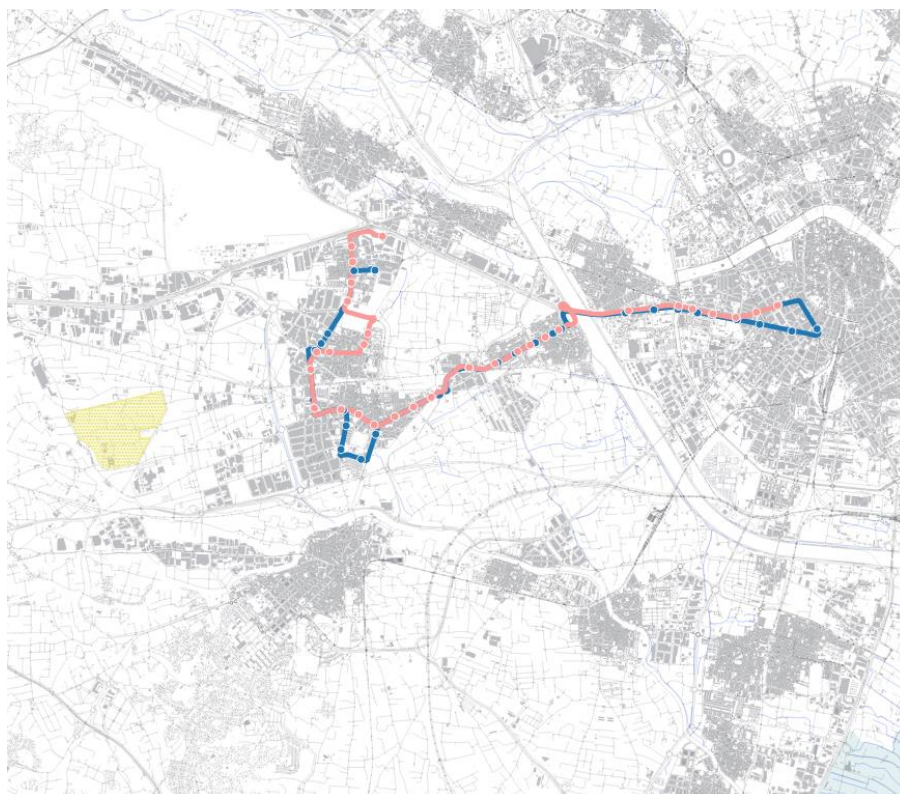
- Paradas Ida
- Paradas Vuelta
- Recorrido Ida
- Recorrido Vuelta
- Parque Empresarial previsto



Línea 161B

València - Barrio de la Luz - Xirivella - Alaquàs - Aldaia - Barrio del cristo

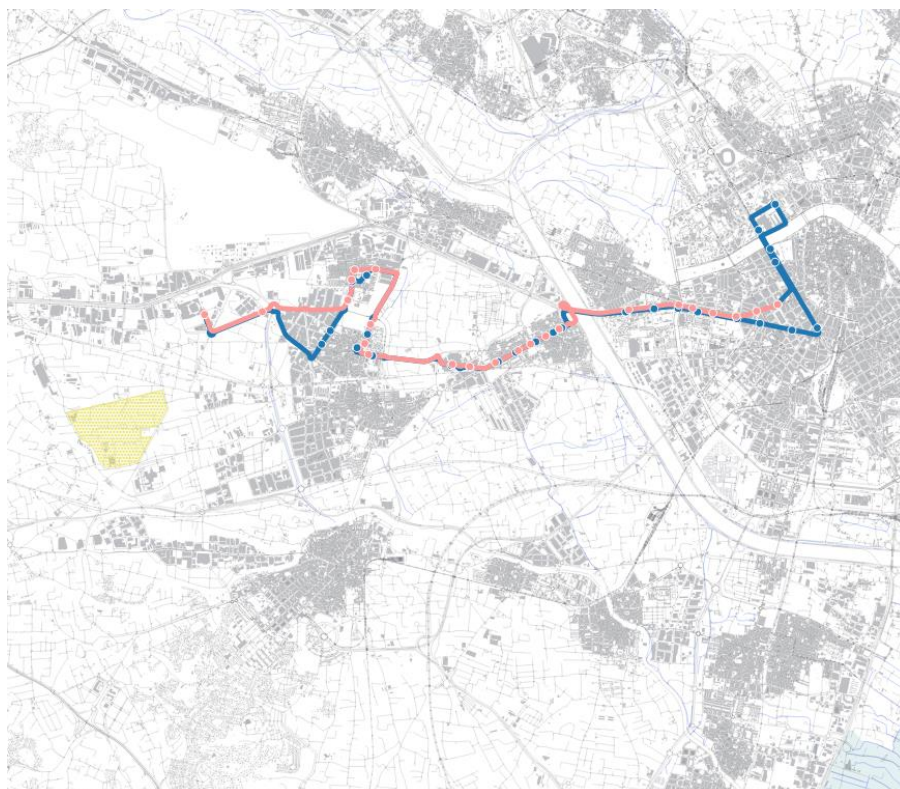
- Paradas Ida
- Paradas Vuelta
- Recorrido Ida
- Recorrido Vuelta
- Parque Empresarial previsto



Línea 161C

València - Barrio de la Luz - Xirivella - Alaquàs - Aldaia

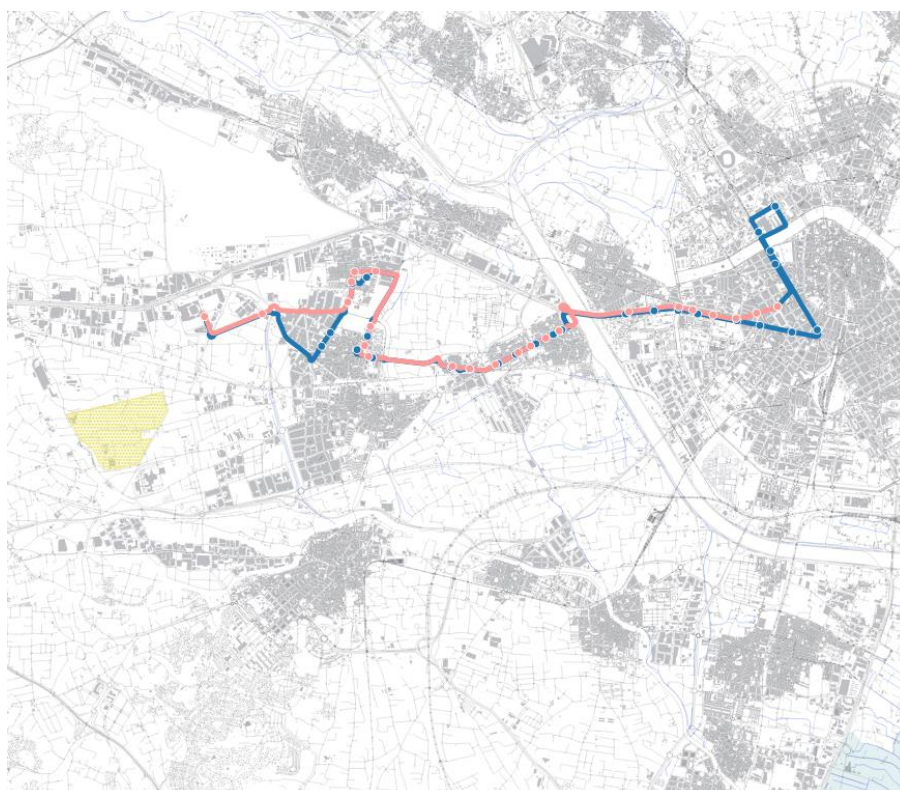
- Paradas Ida
- Paradas Vuelta
- Recorrido Ida
- Recorrido Vuelta
- Parque Empresarial previsto



Línea 162

Aldaia – Salt de l'Aigua

- Paradas Ida
- Paradas Vuelta
- Recorrido Ida
- Recorrido Vuelta
- Parque Empresarial previsto



Demanda

Se aprecia que el recorrido de estas líneas y la disposición de sus paradas ofrece una buena cobertura territorial, con un 50% de la población de Aldaia con una parada de autobús a menos de 150 metros de su domicilio (2,5 minutos andando). Cifra que asciende hasta el 86% cuando el radio de acción considerado es de 300 metros (5 minutos andando). Además, se observa cómo una gran mayoría de los equipamientos y servicios municipales se sitúan dentro de su ámbito de servicio del sistema de autobús.

Sin embargo, también se observa que el trazado de ninguna de las líneas existentes circula de forma tangente o cercana al ámbito de estudio. Ninguna de las paradas queda dentro de la cobertura de paradas.



Cobertura Autobús. Fuente: Elaboración propia

Como se ha comentado anteriormente, debido a los desdoblamientos recientes de las líneas 106, 160 y 161, no se cuenta con la totalidad de los datos de pasajeros para el último año de servicio.

Viajes 2022	
Línea 106. Torrent- Bonaire	447.711
Línea 107. Aldaia – Playa del Saler	2.536
Línea 160. Valencia – C. C. Bonaire	1.413.582
Línea 161. Quart – València	1.568.061
Línea 162. Aldaia – Salt de l'Aigua	11.065

Viajes en el 2022. Fuente: Elaboración propia en base a la información del AMTV

Accesibilidad al sistema

En relación con la accesibilidad, por un lado, la flota de autobuses de FERNANBUS dispone de una rampa que lo hace accesible a personas con discapacidad. Mientras que algunas paradas cuentan con una plataforma de subida/bajada que facilita la aproximación de los vehículos, mejorando con ello su accesibilidad. Si bien, la propia configuración y diseño del entorno de las paradas o la ocupación del espacio reservado para el autobús por otros vehículos, dificulta en ocasiones que se pueda realizar la aproximación necesaria al bordillo para poder utilizarla. También se ha referido la frecuencia con la que dichas rampas se encuentran inoperativas por problemas de funcionamiento.

II.2.3.2. Transporte especial de pasajeros

Cerca del entorno del ámbito de actuación discurre una línea lanzadera recientemente promovida por la Autoridad de Transporte Metropolitano de Valencia (ATMV).

Lanzadera València – Base Aérea – l'Oliveral – La Reva

La línea de Autobús lanzadera desde la ciudad de València a la zona industrial de Riba-roja da servicio a varios polígonos industriales del área metropolitana de València, entre ellos a los parques empresariales de l'Oliveral y La Reva.

La línea València-Riba-roja circula durante los días laborables y tiene cuatro salidas diarias desde la capital y cinco desde Riba-roja que operan dos vehículos de 80 plazas. El recorrido tiene 22 paradas desde la primera ubicada en el número 9 de la Gran Vía Ramón y Cajal de València hasta la última en el cruce las calles Mas de Baló y Mas de l'Oliveral, frente a Kartimed.

A pesar de que la línea circula por la A3, el servicio no cuenta con parada próxima al ámbito de estudio. Por otro lado, existen quejas por parte de los/as usuarios/as ya que el número de paradas que realiza la lanzadera es abundante y, consecuentemente, resulta elevado el tiempo empleado para el recorrido.



Paradas de la lanzadera Fuente: ATMV

Por otro lado, los horarios de las expediciones de la lanzadera no coinciden con las jornadas laborales previstas por la principal empresa operadora en el futuro parque logístico.

HORARI HIVERN I ESTIU						
LABORALS						
EXPEDICIÓ	València	Riba-roja de Túria		Riba-roja de Túria		València
	València	Quart de Poblet	Riba-roja de Túria	Riba-roja de Túria	Quart de Poblet	València
	Gran via Ramon i Cajal, 20	Base Aldaia C/3, Esp. C/8 (ONN, Air Nordrum)	C/ Mas del Bato - C/ Mas de L'Oliveral	C/ Mas del Bato - C/ Mas de L'Oliveral	Base Aldaia C/3, Esp. C/8 (ONN, Air Nordrum)	Gran via Ramon i Cajal, 20
1	6:45	7:03	7:30	7:30	-	8:15
2	7:45	8:03	8:30	14:30	15:03	15:20
3	8:15	8:33	9:00	-	-	-
4	15:30	15:48	16:15	16:30	17:03	17:20
5	-	-	-	17:00	17:33	17:50
6	-	-	-	18:35	-	19:20

Paradas de la lanzadera Fuente: ATMV

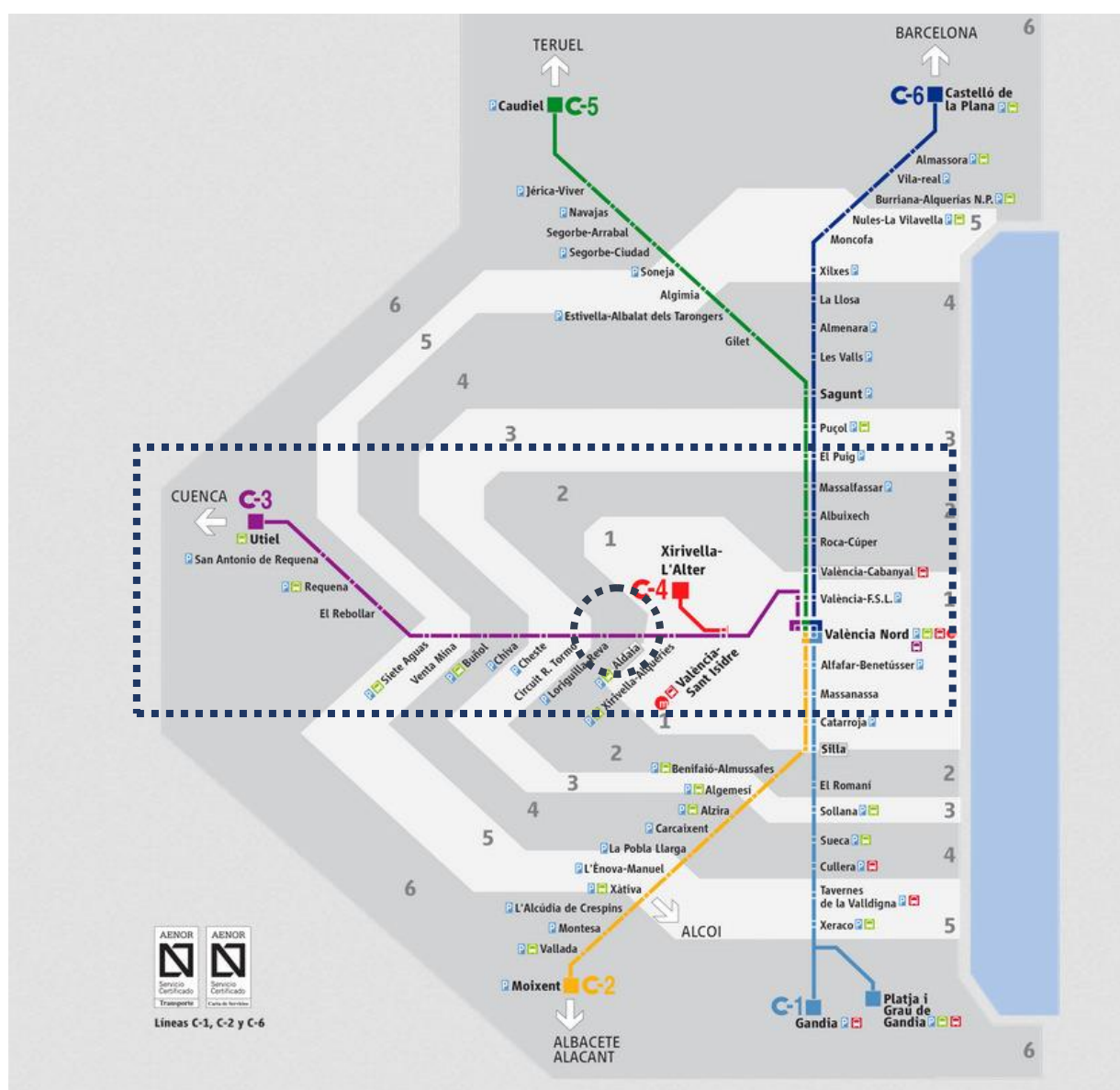
II.2.3.3. Transporte discrecional

Si bien no se trata de un transporte público en sentido estricto, dado que sus características se asemejan a las de los servicios de transporte público en autobús, conviene destacar que en Aldaia opera un buen número de servicios de transporte discrecional en autobús, asociados a centros educativos y empresas.

De hecho, tal y como revela la encuesta domiciliaria de movilidad del PMoMe, un 1,2% del total de los viajes con origen o destino en Aldaia se realizan de esta forma. Dato significativo, si se tiene en cuenta que, como se ha visto, el transporte en ferrocarril de cercanías no alcanza el 1%. No estando tampoco demasiado alejado del reparto modal del autobús regular, que se sitúa en torno al 5%. Se trata, por tanto, de un modo significativo, que dada la importancia relativa del sector industrial en Aldaia, cuenta con potencial de mejora, contribuyendo así a incrementar la eficiencia global del sistema de transportes.

II.2.3.4.Línea de cercanías

Aldaia cuenta con una parada de la línea C-3 de Cercanías, entre València-Nord y Utiel: Las líneas son conocidas como “Ferrocarril València-Cuenca-Madrid” por el servicio de tren convencional, recientemente desaparecido, que conectaba estas tres ciudades (y muchos núcleos urbanos intermedios y de menor tamaño)



Red de cercanías de Valencia. Fuente: FGV

Según se recoge en el PMUS de Aldaia, dadas las características de los sistemas ferroviarios, mucho menos flexibles que los de autobús, la cobertura territorial y condiciones de accesibilidad del servicio de cercanías de Aldaia es notablemente inferior al de MetroBus. Un 9,2% de la población del municipio se sitúa en un radio de cobertura de 250 metros (menos de 5 minutos a pie), si bien la cifra de población servida se sitúa en un 42,8% cuando el radio de acción se amplía 500 metros (unos 8 minutos andando).

De una forma simplificada, se podría distinguir entre las zonas de Aldaia situadas al norte del eje formado por las calles Mayor y Av. Blasco Ibáñez, cuya accesibilidad al servicio de cercanías es notablemente inferior a la de los residentes al sur de este eje. Siendo especialmente desfavorecida, en este sentido, la población residente en el Barrio del Cristo.

Siendo susceptible de mejora, no parece, sin embargo, que el principal problema para la utilización del servicio de cercanías sea el de la accesibilidad. Las condiciones de operación de la línea C-3 de cercanías limitan notablemente su eficiencia, reduciendo su atractivo para captar viajes:

- Frecuencia: al tratarse de una línea con vía única en buena parte de su recorrido, su capacidad viene definida por su cantón crítico, es decir, el tramo que más tiempo se tarda en recorrer, y en el que no pueden cruzarse los trenes (en el caso de la C-3, se trata del tramo comprendido entre Cheste y Loriguilla-Reva).
- Capacidad conectiva: antes de la llegada del AVE, el servicio de Cercanías de Aldaia conectaba directamente con la estación de Valencia-Nord, en el centro de la ciudad.
- Existiendo trenes lanzadera que realizaban este trayecto en aproximadamente 10 minutos. Con la llegada del AVE, al iniciarse las obras, se cortó el acceso a la estación de Valencia-Nord, pasando a ser la estación de término de la línea C-3 la de Valencia-Sant Isidre, al borde de la trama urbana de Valencia, con mucho menor potencial conectivo.
- Actualmente, desde esta estación, es posible continuar viaje hasta Valencia-Nord, pero el tiempo de viaje se incrementa en aproximadamente 20 minutos.
- Tiempo de viaje: al incremento de tiempo de viaje ya mencionado para acceder al centro de Valencia, se suma el hecho de que, al ser la C-3 una línea sin electrificar, su velocidad de servicio es inferior a la de los que operan por vía electrificada, por otra parte, lo más habitual en este tipo de servicios.

Como resultado de ello, la línea C-3 mantiene unos niveles de uso inferiores a los de hace años, antes de la llegada del AVE. Pero, sobre todo, muy inferiores a los que potencialmente tendría si viese su calidad de servicio mejorada.

El análisis de las pautas generales de movilidad en Aldaia revela que el tren de Cercanías es empleado únicamente en el 1% del total de viajes con origen o destino en el municipio. Mientras que en el conjunto del Área Metropolitana este modo cubre aproximadamente el 4,7% de los viajes realizados diariamente.

De acuerdo con la encuesta de transporte público del PMoMe, la línea C-3 de Cercanías recibe un total de 2.202 viajes diarios, lo que representa un 4,9% del total de viajes en este modo en el conjunto del Área Metropolitana de Valencia. Muy por debajo de la demanda de uso de otros corredores como el de las líneas C-2, C-1 o C-6. La encuesta revela, además, que de ese número de viajes diarios, 842 tienen su origen o destino en Aldaia. Es decir, un 38,2% de los viajes diarios de esta línea. Esta cifra representa el 1,9% del total de viajes del sistema ferroviario de cercanías.

Por el contrario, el servicio cuenta con las quejas de los colectivos de personas con movilidad reducida, ya que no cuenta con vehículos adaptados en todas sus expediciones, sin que exista información sobre cuáles son los horarios en los que prestará servicio adaptado.

II.2.3.5. Servicio de taxi

Aldaia pertenece al “Área de Prestación Conjunta de Taxi Valencia” (APC), por lo que todas las licencias válidas para esta área, que engloba un total de 43 municipios del Área Metropolitana y que, según el Anuario estadístico de València, ascienden a 1042 (año 2017), pueden operar en igualdad de condiciones en todos los municipio de la misma, incluido Aldaia.

Actualmente sólo existe una parada de taxis en el municipio, situada en la calle Pablo Iglesias, en las proximidades de la plaza del Ayuntamiento de Aldaia.

Como se puede ver en la tabla de abajo, el número de paradas de taxi en relación al número de habitantes es sensiblemente inferior a la media del APC.

Población	Paradas	Taxis asignados	Paradas por 10.000 habitantes
Aldaia	1	5	0,3
Total del APC	133	1042	0,6

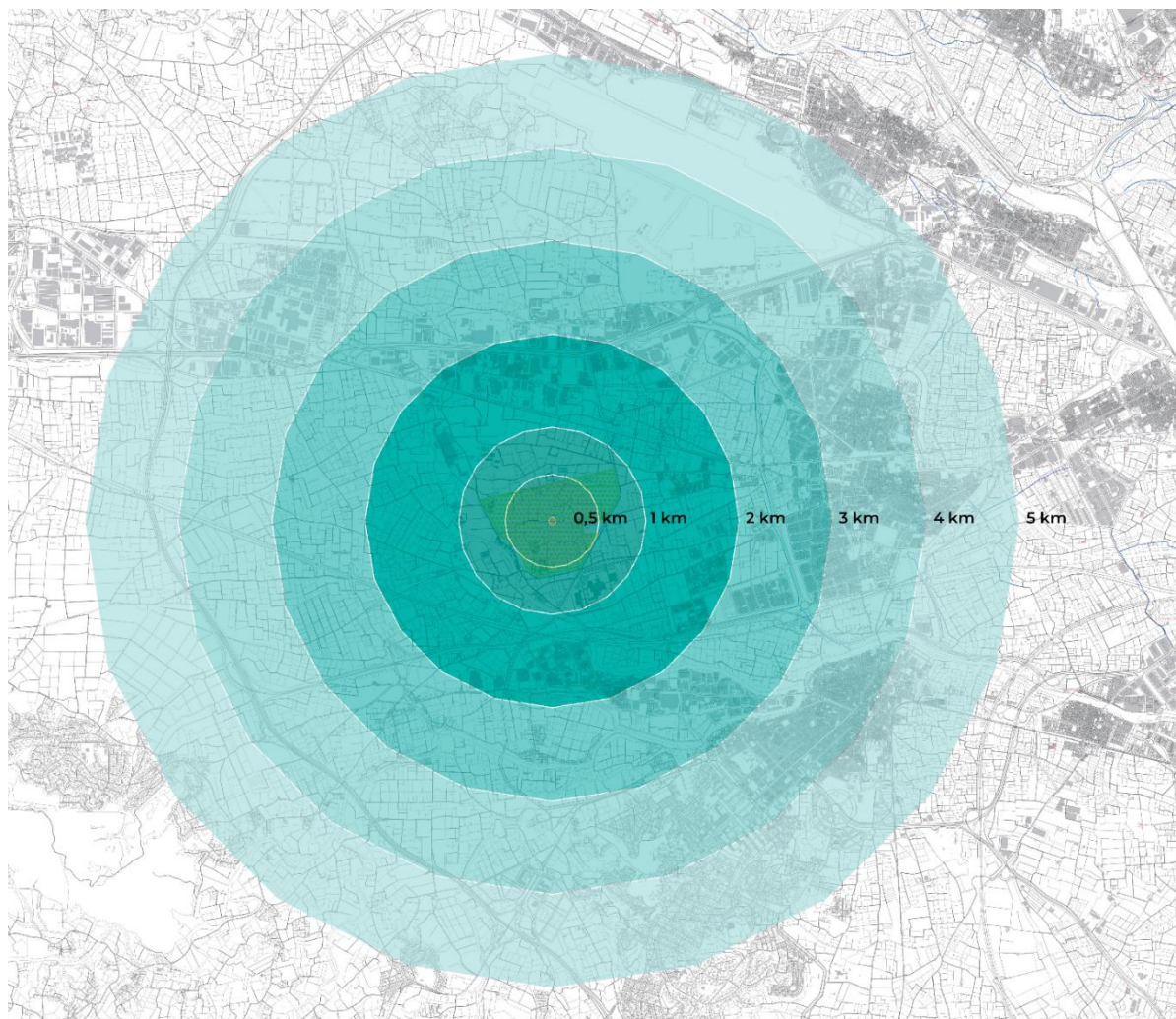
Servicio de taxi por municipio. Fuente: elaboración propia en base a la información del Estudio de la situación del Taxi en el APC de Valencia

II.2.4. Modos de desplazamiento no motorizados

Dentro de este apartado se incluye lo referente a la Movilidad Activa (desplazamientos caminando o en bicicleta) así como mediante Vehículos de Movilidad Personal (patinetes eléctricos, etc.).

II.2.4.1. Conectividad

El entorno donde se enclava el ámbito de estudio se sitúa en una zona de actual uso agrícola, así como con algunas industrias dispersas. Las zonas urbanas más cercanas son las correspondientes al núcleo urbano de Aldaia, desde donde se accede a través de algunos caminos rurales o a través de las carreteras mencionadas.



Distancias

0 – 1 km: bici 5' / a pie 15'
1 - 2 km: bici 10' / a pie 30'

2 - 3 km: bici 15' / a pie 45'
3 - 4 km: bici 20' / a pie 60'
4 - 5 km: bici 25' / a pie 75'

Accesibilidad peatonal al ámbito y tiempos de recorrido aproximados. Fuente: Elaboración propia

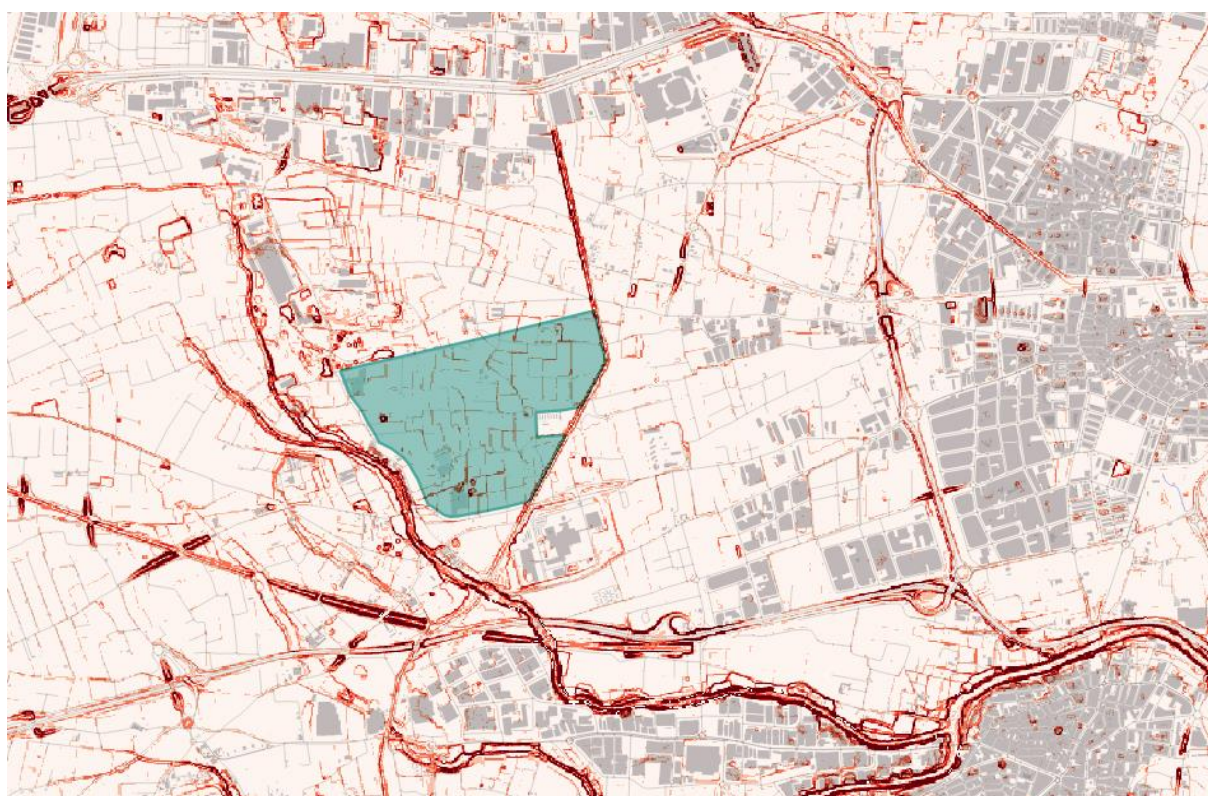
II.2.4.2. Condiciones físicas del entorno

II.2.4.2.1. Topografía

El caso urbano de Aldaia se encuentra a unos 45 metros sobre el nivel de mar. Su altura del municipio es de unos 90 metros, en el denominado zona de "Pla de Quart" (situado al oeste del sector), donde se unen los términos municipales de Quart y Aldaia.

Según se observa en el plano de abajo, las únicas pendientes elevadas que se detectan en el entorno del ámbito de estudio corresponden al cauce del barranco y canal así como a los terraplenes y pasos elevados de las infraestructuras de transporte.

Tras el análisis mediante un MDT y, de acuerdo a lo observado in situ, se concluye que el sector presenta una topografía muy suave sin detectarse pendientes superiores al 5%.



Pendientes



Pendientes en el ámbito de intervención. Fuente: elaboración propia

II.2.4.2.2. Barreras

Forman parte de las “barreras” elementos lineales en el territorio que impiden, dificultan o condicionan la movilidad de las personas. Las barreras pueden ser tanto físicas (impiden o dificultan el acceso) como “simbólicas” (fragmentan o delimitan áreas).

Vías del ferrocarril de cercanías

Se trata de la línea de cercanías C3 que atraviesa el término de Aldaia, constituye una de las principales barreras en el núcleo urbano de Aldaia, así como en los sistemas agrarios que aún se mantienen en la zona de estudio. Respecto al ámbito de estudio, las líneas discurren por el norte impidiendo la conexión directa con las zonas industriales de Quart de Poblet, Riba-roja y Loriguilla así como con el CC Bonaire.



Vías del tren y paso elevado de la CV-413



Vías del tren a la altura del Motor de Franco Tormo

En el entorno del ámbito de estudio se observan dos pasos elevados que salvan esta infraestructura, sin embargo, no disponen de espacio suficiente para la circulación peatonal de forma segura.



Paso rodado al final de C/ Colada d'Aragó



Paso rodado al final de Cam. Del Coscollar

Carretera A3

Como las vías del tren de cercanías, pero más alejada, la A-3 se sitúa al norte del ámbito de intervención. Cuenta con una pasarela peatonal que conecta ambas partes del eje industrial de Quart de Poblet.



Pasarela aérea peatonal desde la A3



Acceso a la pasarela aérea peatonal desde el borde norte de la A3



Acceso a la pasarela aérea peatonal desde el borde sur de la A3

Vías del AVE

Se trata de la línea de Alta Velocidad que conecta con la estación Joaquín Sorolla, cuenta con un tramo subterráneo a su paso por el núcleo urbano de Alaquàs, pero son aéreas en el entorno del ámbito de estudio. Discurre por el sur del ámbito dificultando la conexión en cota 0 con el municipio de Torrent y, concretamente, con su polígono industrial "El Mas del Jutge".



Vías del AVE a la altura del ámbito de actuación



Salida de las vías del AVE tras su recorrido subterráneo por Alaquàs

Carretera CV-36

Discurre de forma paralela a las líneas del AVE a su paso por el término de Alaquàs y Torrent separándose ligeramente hacia el sur cuando penetra en el término municipal de Aldaia. Las dos posibilidades de paso en las inmediaciones del ámbito coinciden con las que se han descrito en el apartado de las vías del AVE.



CV-36 a la altura del cementerio de Alaquàs



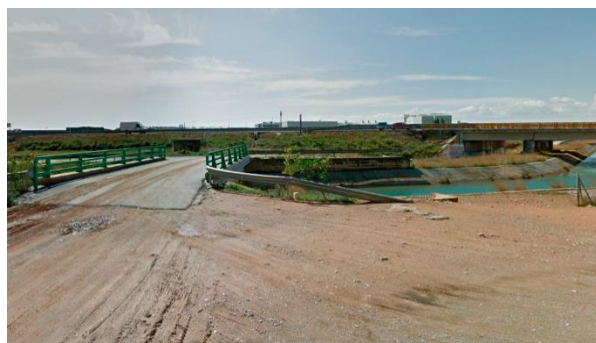
CV-36 en su cruce con las vías del AVE y el cauce del canal

Tanto esta infraestructura lineal como las vías del AVE se pueden cruzar a su paso por las inmediaciones del ámbito de estudio a través de dos puntos:

- un paso situado bajo las infraestructuras que conecta con el extremo oeste del Polígono El Mas del Jutge
- un paso aéreo que enlaza con la entrada principal de la A3 al Polígono El Mas del Jutge. En los viales no existe bordillo peatonal o carril ciclista.



Paso inferior



Paso inferior



Paso aéreo



Paso aéreo

Carretera CV-33

Se trata de una infraestructura de riego de sección trapezoidal que delimita el ámbito de estudio por el Este. Cuenta con caminos a ambas márgenes y numerosos pasos que las conectan, sin embargo, supone la discontinuidad de algunos caminos de menor entidad y genera una destacable irrupción en la continuidad paisajística y visual.



Rotonda en CV-33



Pasarela aérea en CV-33

Canal Xúquer Túria

Se trata de una infraestructura de riego de sección trapezoidal que delimita el ámbito de estudio por el Este. Cuenta con caminos a ambas márgenes y numerosos pasos que las conectan, sin embargo, supone la discontinuidad de algunos caminos de menor entidad y genera una destacable irrupción en la continuidad paisajística y visual.



Discontinuidad de caminos y parcelario rural



Canal en su paso al cementerio

II.2.4.3. Infraestructuras y servicios disponibles

Infraestructura ciclista

Como ya se ha visto al analizar las pautas de la movilidad de Aldaia, la movilidad ciclista es muy poco significativa (1,8% del total de viajes diarios), más si se tiene en cuenta el importante potencial de su territorio, cuyas dimensiones y condiciones físicas son muy favorables a este modo. Además de unas condiciones de partida adecuadas, el municipio dispone de infraestructura para la movilidad ciclista, con unos 11 km de vías ciclistas en su territorio. Si bien es cierto que dicha infraestructura adolece de una planificación global que haya pautado y dado coherencia a su desarrollo. Siendo, realmente, el resultado de una suma de iniciativas individuales y de alcance parcial desde diversas administraciones.

En ese sentido, por Aldaia discurren algunas de las *Ciclo-Rutas de la Xarxa de Itineraris No Motoritzats de la Comunitat Valenciana*, cuya funcionalidad es de tipo interurbana, dando soporte a relaciones de movilidad de ámbito comarcal. Por lo que este tipo de vías, impulsadas desde el ámbito de la Generalitat, no suelen abordar la conexión urbana. Ninguna de estas rutas discurre de forma cercana al ámbito de estudio, situándose en la franja Este del municipio. Por otro lado, con carácter más local, Aldaia cuenta con algunas vías ciclistas, asociadas a equipamientos de importancia del municipio, aunque aisladas entre sí, sin continuidad a lo largo de la trama urbana de la ciudad, que carece de una red de vías de uso exclusivo para la bicicleta o el acondicionamiento de su viario para la integración de la bicicleta en su esquema de movilidad:

Por su relación con el ámbito de estudio, se destaca la conexión con el CC Bonaire. Esta vía enlaza el núcleo de Aldaia con el Centro Comercial Bonaire, primero a través del camino del Coscollar y posteriormente a lo largo del viario del propio Centro Comercial.



Camí Coscollar



Carril bici junto a carretera (altura de Pymas Parket)



Cruce conflictivo del carril bici de un lado al otro de la carretera



Conexión carril bici en la Rotonda de Bonaire (frente a Burger King)

Recientemente, se han ejecutado algunos nuevos itinerarios de vías ciclistas en el entorno de determinados accesos a equipamientos educativos y deportivos. Por su cercanía y relación con el ámbito de estudio, destaca el tramo ejecutado en el Cam. Encreullades desde la Escoleta Llavoreta pasando por el IES Salvador Gadea, Aldi y hasta la Plaça de les Corts Valencianes.

Destaca negativamente la ubicación del carril bici en el eje central de la sección de la vía. Esta ubicación multiplica el número de intersecciones ciclistas con la calzada y la acera, aumentando la conflictividad e inseguridad del desplazamiento.



Camí Encreullades frente a Escoleta Llavoreta



Camí Encreullades frente a IES Salvador Gadea y ALDI



Rotonda frente a Aldi



Carrer Escultor Melitón Comes

Servicio metropolitano de bicicleta pública (MIBISI)

Por otro lado, Aldaia se integra en el Servicio Metropolitano de Bicicleta Publica de Valencia – MIBISI, actualmente presente en 10 municipios del área metropolitana de Valencia con una flota de 1.000 bicicletas distribuidas en 100 estaciones. En particular, Aldaia cuenta con 7 bases dentro de su término municipal, con una capacidad para 84 bicicletas.

Tras un aumento paulatino, tanto en el número de usuarios como de bicicletas, en 2018 se ha llegado a los 598 usuarios activos en Aldaia y, gracias a las 7 estaciones para su aparcamiento diseminadas por el municipio, se han logrado cubrir los tres principales núcleos urbanos.

El sistema, que funciona a través de una tarjeta sin contacto, permite dos modalidades de uso:

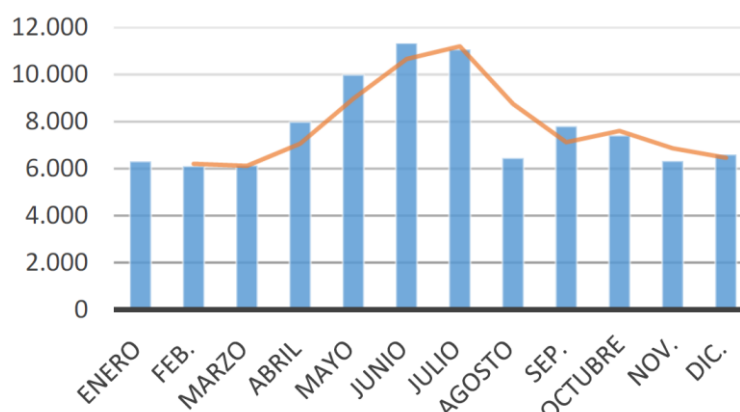
Abono anual de 12 €	Abono anual de 18 €
Los primeros 30 minutos de cada uso son gratuitos	Los primeros 120 minutos de cada uso son gratuitos
Número ilimitado de usos permitidos	Número ilimitado de usos permitidos
Del minuto 31 al 60 el coste es de 0,40€	
Del minuto 61 en adelante: 0,80€/hora o fracción	Del minuto 121 en adelante el coste es de 0,80€ / hora o fracción

Tarifas servicio MIBISI. Fuente: elaboración propia en base a la información del PMUS



Bases de MIBISI en Aldaia. Fuente: PMUS

Tal y como se aprecia en la siguiente gráfica, el uso del servicio MIBISI está muy condicionado a la climatología. Así, es en la época estival cuando se hace mayor número de usos de las bicicletas de préstamo. Entre los meses de mayo, junio, julio y agosto se concentra casi la mitad de los usos anuales del servicio, concretamente el 42%. Por su parte los meses que van de enero a abril concentran el 28% y desde septiembre a diciembre se concentran el 30% de los viajes.



Distribución mensual de los viajes de MIBISI en Aldaia (uso acumulado 2010-2018). Fuente: PMUS

Según la información disponible analizada en el PMUS, casi la mitad de los viajes que se realizan con las bicicletas de préstamo tienen un origen y destino en la en la misma bancada. Este tipo de uso aglutina el 40% de los viajes, mientras que el 60% restante se realiza entre diferentes bancadas dentro del propio municipio. Es decir, que apenas hay viajes que atraviesen por completo el municipio, empleándose este modo para desplazamientos muy cortos entre bancadas próximas.

Si ampliamos la mirada al uso comarcal que se hacía del servicio en 2014 el principal flujo del sistema MIBISI, tanto de origen como destino, se daba con el municipio de Alaquàs (359 viajes), seguido del municipio de Quart de Poblet (106 viajes).

La orientación de uso del servicio MIBISI, marcadamente intramunicipal, junto con la concentración de desplazamientos vinculados a las condiciones meteorológicas, nos indican que en Aldaia la concepción social que hay sobre el sistema de bicicleta compartida se vincula más con el uso lúdico y esporádico que como vehículo cotidiano de transporte.

II.3. MOVILIDAD PREVISTA

En el siguiente capítulo consiste en una aproximación a un escenario futuro en el que se implanta el Parque Empresarial anteriormente descrito, así como otras inversiones e infraestructuras previstas por el PMOME u otros planes con incidencia en la movilidad del entorno de estudio.

II.3.1. Caracterización de la movilidad

II.3.1.1. Método de cálculo de la demanda

Para caracterizar la movilidad generada por el desarrollo urbanístico previsto se ha utilizado como referencia el modelo y metodología propuesta en el ET, que se basa en la suposición de unos ratios de generación de viajes de acuerdo a los usos previstos, según las tablas del *Institute of Traffic Engineers* (en adelante ITE). Se han utilizado estas tablas de origen norteamericano en ausencia de ratios nacionales o autonómicos más ajustados. No obstante, estas ratios se muestran conservadores al aplicarlos en nuestro entorno sociocultural y están, por tanto, dentro del lado de la seguridad.

Dentro de la amplia gama de usos posibles que habilita el ITE y de acuerdo a las similitudes de las actividades previstas en el Parque Comarcal, se han seleccionado las siguientes ratios:

ITE 130 SUELO INDUSTRIAL

Las ratios correspondientes al código son los siguientes:

- Viajes / días = 4 viajes/día por cada 92,9 m².
- Viajes Hora Punta = = 9% del total de viajes generados en un día.
 - Reparto de desplazamientos en Hora Punta = IN 90 % / OUT 10 % del total.

ITE 495 RECREATIONAL COMMUNITY CENTER

Las ratios correspondientes al código son los siguientes:

- Viajes / días = 25 viajes/día por cada 92,9 m².
- Viajes Hora Punta = = 9% del total de viajes generados en un día.
 - Reparto de desplazamientos en Hora Punta = IN 90 % / OUT 10 % del total.

A los valores de desplazamientos arriba incluidos, en nuestro caso aplicaremos una reducción en función del uso real del suelo de cada una de las zonas. Esta reducción se efectúa por el motivo de que no toda la superficie construida en una zona es realmente lucrativa.

Para obtener el valor real de superficie lucrativa nos apoyamos en las indicaciones realizadas por los responsables técnicos del desarrollo con un conocimiento pleno de las industrias asignadas en cada una de las parcelas afectadas. Se estima un 64 % del total de superficie real lucrativa de cada uno de los metros en que se distribuye el sector.

Se debe de hacer referencia además de que en este caso tenemos dos usos de suelo distinto que en las horas punta no debería de ser coincidentes y en el estudio se

consideran al mismo tiempo, siendo este caso el más desfavorable posible al encontrarnos asignados los flujos de tráfico punta de distintos tipos de suelos.

II.3.1.2. Demanda prevista

Aplicando los datos de superficies incluidos en el estudio y correspondientes al suelo industrial mayoritario a los valores de ratio de desplazamientos del ITE 130 y al terciario el ITE 495, se obtienen los siguientes datos correspondientes a viajes generados en un día.

ITE 130 SUELO INDUSTRIAL - VIAJES/DÍA							
PARCELAS PRIVADAS	SUPERFICIE m ²	FACTOR SUELO REAL LUCRATIVO	SUP. APLICACIÓN m ²	SUP. EDIF. IMPLA. ACTUAL	SUP. GENERA DESPLAMIENTO	FACTOR	VIAJES GENERADOS
ZND-IN-1	32.575,82	0,64	20.848,52	0,00	20.848,52	4 viajes/92,9m ²	898
ZND-IN-2	207.583,02	0,64	132.853,13	0,00	132.853,13	4 viajes/92,9m ²	5.720
ZND-IN-3	205.839,39	0,64	131.737,21	0,00	131.737,21	4 viajes/92,9m ²	5.672
ZND-IN-4	90.425,81	0,64	57.872,52	0,00	57.872,52	4 viajes/92,9m ²	2.492
ZND-IN-5	29.675,80	0,64	18.992,51	0,00	18.992,51	4 viajes/92,9m ²	818
ZND-IN-5.1	15.020,47	0,64	9.613,10	0,00	9.613,10	4 viajes/92,9m ²	414
TOTAL	581.120,31 m²		371.917,00 m²		371.917,00 m²		16.014

ITE 495 RECREATIONAL COMMUNITY CENTER- VIAJES/DÍA							
PARCELAS PRIVADAS	SUPERFICIE m ²	FACTOR SUELO REAL LUCRATIVO	SUP. APLICACIÓN m ²	SUP. EDIF. IMPLA. ACTUAL	SUP. GENERA DESPLAMIENTO	FACTOR	VIAJES GENERADOS
ZND-TR-1	4.937,08	0,64	3.159,73	0,00	3.159,73	25 viajes/92,9m ²	850
ZND-TR-2	5.832,60	0,64	3.732,86	0,00	3.732,86	25 viajes/92,9m ²	1.005
TOTAL	10.769,68 m²		6.892,60 m²		6.892,60 m²		1.855

Finalmente se obtienen los resultados de viaje en hora punta:

ITE 130 SUELO INDUSTRIAL - VIAJES/HORA PUNTA					
PARCELAS PRIVADAS	VIAJES/DIA	FACTOR	VIAJES IHP	VIAJES IN	VIAJES OUT
ZND-IN-1	898	9%	81	73	8

ZND-IN-2	5.720	9%	515	463	51
ZND-IN-3	5.672	9%	510	459	51
ZND-IN-4	2.492	9%	224	202	22
ZND-IN-5	818	9%	74	66	7
ZND-IN-5.1	414	9%	37	34	4
TOTAL	16.014		1.441	1.297	144

ITE 495 RECREATIONAL COMMUNITY CENTER - VIAJES/HORA PUNTA					
PARCELAS PRIVADAS	SUPERFICIE m ²	FACTOR	VIAJES IHP	VIAJES IN	VIAJES OUT
ZND-TR-1	4.937,08	9%	444	400	44
ZND-TR-2	5.832,60	9%	525	472	52
TOTAL	10.769,68 m²		969	872	97

II.3.1.2.1. Desplazamientos del personal empleado

Partiendo de un parámetro habitual en zonas industriales de similares características de:

- 1 empleado / 150 m² edificios

Se obtiene el total de empleados/as de forma aproximada por cada una de las parcelas y en su conjunto:

NÚMERO DE EMPLEADOS PARQUE COMARCAL DE INNOVACIÓN							
PARCELAS PRIVADAS	SUPERFICIE m ²	FACTOR SUELO REAL LUCRATIVO	SUP. APLICACIÓN m ²	SUP. EDIF. IMPLA. ACTUAL	SUP. GENERA DESPLAMIENTO	FACTOR	VIAJES GENERADOS
ZND-IN-1	32.575,82	0,64	20.848,52	0,00	20.848,52	1 empleado/150m ²	139
ZND-IN-2	207.583,02	0,64	132.853,13	0,00	132.853,13	1 empleado/150m ²	886
ZND-IN-3	205.839,39	0,64	131.737,21	0,00	131.737,21	1 empleado/150m ²	878
ZND-IN-4	90.425,81	0,64	57.872,52	0,00	57.872,52	1 empleado/150m ²	386
ZND-IN-5	29.675,80	0,64	18.992,51	0,00	18.992,51	1 empleado/150m ²	127
ZND-IN-5.1	15.020,47	0,64	9.613,10	0,00	9.613,10	1 empleado/150m ²	64
TOTAL	581.120,31 m²		371.917,00 m²		371.917,00 m²		2.479

Teniendo en cuenta un supuesto conservador, donde al día se realizan 4 viajes de media por trabajador/a, uno de ida y otro de vuelta durante los dos períodos de afluencia, se obtiene un total de desplazamientos empleados de:

- Desplazamientos empleados/as -> $2.479 \times 4 = 9.916$ viajes/día

El valor 9.916 viajes/día obtenido corresponde con el 55,5% del total de viajes generados por el Parque Comarcal.

II.3.1.2.2. Desplazamientos de logística

Con el número de viajes previstos por empleados/as se puede establecer que el restante 44,5% se corresponden con los viajes propios de la actividad logística.

- Desplazamientos logística -> **7.951 viajes/día**

Sin embargo, estos desplazamientos no se tendrán en cuenta a la hora de evaluar las medidas del plan al ser inherentes de la propia actividad.

II.3.1.3. Caracterización de la movilidad en el escenario previsto

Como se ha comentado en el apartado anterior, para la caracterización de la movilidad generada por el desarrollo urbanístico se han tenido en cuenta los viajes generados y atraídos estimados en base a las ratios del ITE. Para ello, se ha obtenido el número de desplazamientos relacionados con la movilidad del personal trabajador y los viajes vinculados al suelo terciario y se han excluido del objeto del estudio los viajes relacionados con la propia actividad logística.

Sin embargo, para incluir y promover los modos de desplazamiento sostenibles, se ha de realizar un acercamiento más detallado a la caracterización de la movilidad prevista recogiendo el reparto modal, las pautas de desplazamiento, las franjas horarias, etc. Para ello, se han estudiado los datos cuantitativos de un estudio de movilidad realizado por el equipo redactor durante los meses de septiembre y octubre del 2022 en un parque logístico asimilable que se describe a continuación.

Caso asimilable: Parque Logístico de Valencia

El Parque Logístico de Valencia (en adelante PLV) se encuentra dentro de los límites jurisdiccionales de los ayuntamientos de Riba-roja de Túria y de Loriguilla, encontrándose a menos de 20 km de la capital y a escasos 4 km del ámbito de estudio.

El PLV se sitúa a 11 km al Sur del casco urbano de Riba-roja de Túria y a 5 km al Este del casco urbano de Loriguilla, mientras que el Parque Comarcal de Innovación de Aldaia se encuentra a escasos 4 km del núcleo de Aldaia y Alaquàs.

Realizando una comparativa de los usos y superficies de cada una de las áreas, se puede observar que ambos parques son muy similares en cuanto a uso.

	PLV	Parque Aldaia
Superficie industrial:	581.120,31 m ²	587.866 m ²
Superficie terciario:	10.769,68 m ²	9.937 m ²
Superficie equipamientos:	70.203,64 m ²	61.330 m ²
Zonas verdes:	128.168,91 m ²	109.325 m ²
Red Viaria:	167.576,11 m ²	194.457 m ²
Total	957.838,65 m²	992.038 m²

Comparativa de superficies. Fuente: Elaboración propia en base al PMS del PLV

En el citado plan de movilidad se realizaban una serie de encuestas para estudiar las variables de movilidad en el Parque. Uno de los datos analizados era el lugar de procedencia del personal trabajador, orientada a analizar los costes económicos y

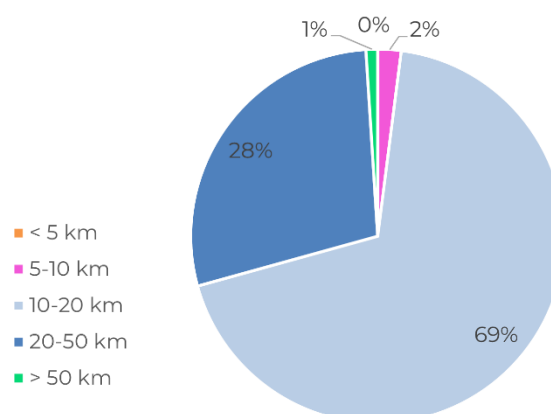
energéticos derivados de los desplazamientos hasta el puesto de trabajo. Además, el lugar de residencia condiciona el modo de acceso al polígono y arroja información sobre los modos potencialmente factibles de promocionar. Para el PLV, los resultados principales se recogen en la siguiente tabla:

	%	Distancia al PI
Bétera	5,05 %	26,7 km
Mislata	3,03 %	16,1 km
Quart de Poblet	4,04 %	12,2 km
Riba-roja del Túria	3,03 %	13,5 km
Sedaví	3,03 %	21,5 km
Torrent	3,03 %	15,1 km
València	45,45 %	18,4 km
Otros	33,33 %	-

Municipio de procedencia. Fuente: Elaboración propia en base al PMS del PLV

Distribución geográfica de los desplazamientos

Agrupando los lugares de residencia en rangos de distancia al parque logístico del caso asimilable, se obtiene que el 69% del personal recorre entre 10 y 20 km para alcanzar su puesto de trabajo, correspondiéndose con las personas que llegan desde València capital. Mientras tanto, solo el 1% recorre distancias inferiores a 5 km, que corresponderían a las personas que provienen de Loriguilla.



Distancias recorridas del personal trabajador. Fuente: Elaboración propia en base al PMS del PLV

Sin embargo, dado que el núcleo urbano de Aldaia y Alaquàs es considerablemente más grande y poblado que Loriguilla, se puede suponer que un mayor número de trabajadores/as del parque provendrán de estos dos municipios.

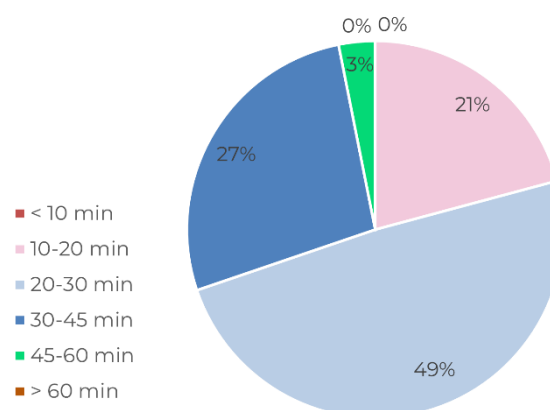
Además, el Parque Comarcal de Aldaia posee una superficie ampliamente superior de suelo destinado a equipamientos que en el caso asimilable, por lo que se puede presuponer que los porcentajes de desplazamientos totales procedentes de lugares a una distancia inferior a 5km (Aldaia y Alaquàs) serán superiores.

Tiempo empleado para los desplazamientos

Para conocer los rangos de tiempo empleados por el personal trabajador para llegar al puesto de trabajo, se agrupan en seis franjas horarias representativas.

Se puede observar que la mayor concentración coincide con el intervalo que abarca de los 20 a los 30 minutos, que alcanza el 45% del total de trabajadores/as, en su mayor parte procedentes de Valencia. En segundo lugar, se sitúa el grupo de trabajadores que emplea entre 30 y 45 minutos en llegar a su puesto de trabajo (25 %). La franja que tardan entre 10 y 20 minutos se encuentra en tercer lugar (19%) mientras que aquellos que tardan entre 45-60 minutos en desplazarse hasta el polígono alcanzan el 3%.

Para el Parque Comarcal de Aldaia, estos resultados se consideran asimilables y aportan información sobre los rangos de tiempo en los que se debería de situar el servicio público para ser competitivo frente al transporte privado.

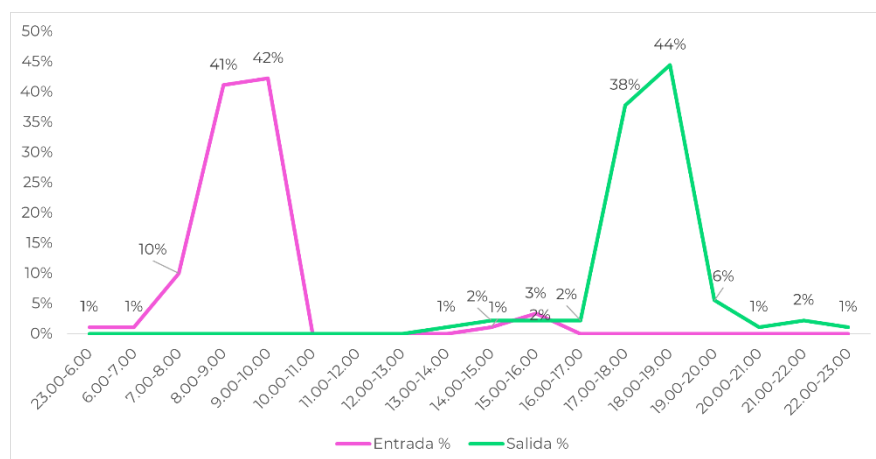


Tiempo empleado del personal trabajador. Fuente:
Elaboración propia en base al PMS del PLV

Distribución horaria de los desplazamientos

Al estudiar los datos extraídos de las encuestas del PLV se observa que la afluencia de trabajadores/as al polígono comienza a las 7 de la mañana con un 10% del total y continúa creciendo desde las 8 a las 10, momento en que el 83% ya han accedido al puesto de trabajo, siendo este el mayor pico de entrada de la mañana. Entre las 8 y las 9 acceden a su puesto de trabajo un 41% de los trabajadores del polígono, y entre las 9 y las 10 el 42%. El ritmo de afluencia desciende drásticamente a partir de la siguiente hora siendo un 0%, entre las 10 y las 11 de la mañana.

Las salidas de la tarde comienzan hacia las 17 h. Sin embargo, en el tramo horario de 18 a 19 horas se alcanza el máximo flujo de salida de la tarde, pues el 44% de los trabajadores abandona el polígono en esta franja horaria.



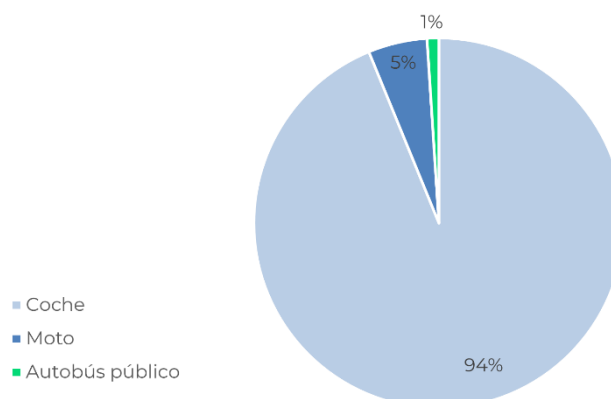
Distancias recorridas del personal trabajador. Fuente: PMS del PLV

Según la información que se conoce del Parque Empresarial de Aldaia, la principal empresa operadora centraría su actividad logística en el abastecimiento de una conocida cadena de supermercados. Es por ello, por lo que las jornadas del personal se podrían dividir en dos turnos situados en una franja horaria de entrada a las 22h y salida a las 14h.

Distribución modal

En cuanto al medio de transporte utilizado para acceder al PLV, se aprecia un gran predominio en su conjunto de medios motorizados, a saber: coche privado (94%) y motocicleta (5%). Ambos representan casi 9 de cada 10 trayectos que se realizan a o desde el PLV.

El hecho de no contar con servicio de transporte público accesible explica que esta modalidad de transporte no sea apenas empleada (1% en el caso del autobús público y ningún caso de metro registrado en la encuesta). Ocurre de forma similar con los desplazamientos a pie y en bicicleta (inexistentes), debido a dos factores clave: la lejanía de núcleos urbanos, y la ausencia de una infraestructura ciclista conectada con los núcleos urbanos principales.



Reparto modal. Fuente: PMS el PLV

II.3.2. Vehículo privado motorizado

II.3.2.1. Red viaria prevista

En el ámbito de actuación del Parque Comarcal se considera como nuevos elementos de la **Red Primaria** Inscrita los siguientes:

- Bulevar Norte-Sur de doble sentido de 36 m.
- CV-413 que se encuentra inmersa dentro del Sector.
- Zona verde perimetral que funciona como un corredor territorial, paisajístico y ambiental.

La Red primaria Adscrita está formada por varios ámbitos:

- Ejecución del vial de enlace hasta la rotonda situada en el Camino Encreullades. (RPA-1).
- Ejecución del vial ciclopeatonal desde el acceso al ámbito al este junto al cementerio municipal de Aldaia hasta el Polígono Industrial “El Coscollar” (RPA-2).
- Ejecución del vial de conexión hacia la CV-36, desde la rotonda situada en la CV-413 hasta el límite Norte del Sector VII perteneciente al municipio de Alaquàs (RPA-3).
- Sistema viario para completar el acceso al Sector desde la carretera CV-413, formado por la sustitución del puente sobre el Barranco (El Poyo, del Cavalls) y ampliación del paso superior del Canal Júcar-Turia (RPA-5) y (RPA-6).
- Adecuación de la carretera CV-413, de titularidad de la Diputación Provincial de Valencia desde la rotonda situada en la CV-413 en el límite con el sector VII de Alaquàs hasta el puente sobre el ferrocarril (RPA-4 y 7).
- Ejecución del vial de conexión por el Oeste, desde la CV-413 hasta la CV-36 (RPA-8).
- Las dos áreas identificadas en los Planos de Ordenación como “accesos DICs” deben ser acondicionados a la par que el resto de la carretera si a la hora de la ejecución de las obras no hubiesen sido acondicionados dentro de las DICs, ya que de otra forma se originaría un problema de seguridad vial derivado del cambio de sección transversal en la carretera. Esta inclusión deberá ser compensada mediante el establecimiento de mecanismos de compensación entre el sector y los promotores de las DICs.

Por otro lado, la red viaria que forma parte de la **Red Secundaria** se ha diseñado de acuerdo a los requerimientos marcados en la TRLOTUP y por las propias determinaciones de la actividad logística a desarrollar.

La red viaria prevista en la ordenación pormenorizada del Sector se compone del viario de tránsito propiamente dicho (calzadas), las zonas destinadas a aparcamiento, aceras y carril bici. En el diseño de la red se ha buscado el mayor equilibrio entre el trazado y el relieve natural del terreno, evitando grandes movimientos de tierra.

Se ha diseñado un recorrido de carril bici a lo largo de todo el Parque Comarcal, que permite la interconexión del polígono industrial con sus entradas y salidas principales, produciendo a su vez una conectividad accesible con el municipio de Aldaia. Este carril bici tendrá una anchura de 2,5m. Se proyecta con pavimento que recibirá un tratamiento, terminado en color rojo que dotará a su superficie de un menor deslizamiento.

La anchura mínima de los viales se determina según el TRLOTUP en función de su uso global, la intensidad de la edificación y el carácter de la vía. Según se expone en la tabla anterior, en el caso de considerar únicamente el uso global industrial, la anchura mínima para viales de sentido único es de 18 m y de 24 m para los de doble sentido. En el caso de uso global terciario, los anchos mínimos se reducen a 16 y 20 m respectivamente. En el Parque Comarcal de Innovación el uso dominante es industrial-logístico, pero se contempla que el terciario sea un uso compatible o complementario en todo el ámbito. Finalmente se adopta el criterio del lado de la seguridad, de manera que la ordenación pormenorizada propuesta considera, para determinar las anchuras mínimas de los viales, el caso más desfavorable, que es el prescrito en el uso industrial. Además, los ejes principales del Sector se definen con una doble calzada de dos carriles por sentido, respectivamente, separada por un bulevar ajardinado, de manera que si se considera la anchura total (entre las alineaciones de las manzanas 36,00 m), ésta es muy superior a la exigida por el TRLOTUP incluso para uso industrial.

A partir de las arterias principales se diseña una trama viaria que sigue un trazado regular, con alineaciones paralelas y perpendiculares al eje principal. Las intersecciones de las vías principales se resuelven con gloriets de 68 m de diámetro entre bordillos exteriores. Además, se diseña un aparcamiento para vehículos pesados que posee 17.038,48 m².

Las calzadas para la circulación de vehículos se han diseñado con una anchura mínima de 7,0 metros en los viales de un único sentido, y 14 metros en el caso de viales de doble sentido de circulación. Las aceras, tendrán siempre una anchura mínima de 2,00 metros, y aquellas que tengan más de 3 m incorporarán arbolado de alineación, siempre respetando la anchura efectiva de paso de mínimo 2 metros. El carril - bici se ha diseñado con una anchura de 2,50 m.

Por último, las plazas de aparcamiento público se dispondrán en cordón y en batería, según el diseño del vial, y con dimensiones iguales o superiores a las determinadas en el TRLOTUP (las de cordón tendrán 2,50 m de anchura, y las de batería al menos 4,50 m).

TÉRMINO MUNICIPAL DE QUART DE FOCLLET

RPA-1
19.144,66 m²

RPA-2
7.321,63 m²

RPA-3
8.840,13 m²

TÉRMINO MUNICIPAL DE ALDAIA

RPA-4
4.935,09 m²

RPA-5
7.414,38 m²

RPA-6
2.219,56 m²

RPA-7
10.233,29 m²

RPA-8
12.912,37 m²

RPA-9
10.338,66 m²

TÉRMINO MUNICIPAL DE ALAQUAS

LEYENDA:

- LÍMITE DEL PLÀN PARCIAL
- LÍMITE DEL TERMINO MUNICIPAL
- RPA - RED PERMANENT (ZONAS RECONSTRUIDAS)
- RECONSTRUCCION DE LA-13

Mapa de zonificación de uso de suelo para el desarrollo urbano de la zona de la Estación de la Luz y la Estación de la Cruz. El mapa muestra una gran área irregular delimitada por una línea roja gruesa, con una zona central azul y una zona periférica verde. Se indican varias zonas de reserva y áreas de desarrollo. La leyenda en la parte inferior derecha define los colores y líneas utilizadas.

LEYENDA:

- LÍNITE ERM. PLAN PARCELA
- RY - RPD PERMANENTE
- DISEÑO DE URB. PÚBLICO CH-12
- RY - RES. SEGURIDAD
- RY - DESARROLLO (INFRAESTRUCTURA - SERVICIO URSARIO)
- ESPACIOS LIBRES
- ZONAS VERDES (PAVQ-55)
- COMERCIO (BIB. AMPLIACIÓN B06)
- DIRECCIÓN CH-13

II.3.2.2. Dotación de aparcamientos

La reserva mínima de aparcamientos públicos con uso dominante Industrial se establece en el anexo IV.III. el punto 6.2 del TRLOTUP, donde se dice lo siguiente:

“INDUSTRIAL: Punto 6.2. “La reserva mínima de plazas de aparcamiento públicas será de una plaza para turismo por cada 200 metros cuadrados, o fracción, de edificabilidad industrial, y de 1 plaza para vehículos pesados por cada 1.500 metros cuadrados, o fracción, de edificabilidad industrial”.

La reserva mínima de aparcamientos privados con uso dominante Industrial se establece en el anexo IV.III. el punto 6.2 del TRLOTUP, donde se dice lo siguiente:

“INDUSTRIAL: La reserva mínima de plazas de aparcamiento en parcela privada será de 1 plaza por cada 100 metros cuadrados, o fracción, de edificabilidad industrial.”

El cumplimiento de estas reservas mínimas de aparcamiento en parcela privada se determina en las Normas Urbanísticas específicas de este Plan Parcial, que regulan el uso de las parcelas privadas del Parque Comarcal de Innovación.

Se prevé el número de plazas señaladas en la Memoria del Plan Parcial al que acompaña el presente Plan de movilidad sostenible, y grafiadas en los Planos de Ordenación, suponiendo éstas una reducción respecto de los estándares del punto. 6.2 del Anexo IV del TRLOTUP. Esta reducción deberá aprobarse mediante Resolución motivada de la Conselleria competente en Ordenación del Territorio previo Informe favorable de la Conselleria competente en Industria (según punto. 6.3 del Anexo IV del TRLOTUP).

Las reducciones de los estándares de aparcamientos propuestas son:

(**) La reserva mínima de plazas de aparcamiento públicas será de una plaza para turismo por cada 300 metros cuadrados, o fracción, de edificabilidad industrial, y de 1 plaza para vehículos pesados por cada 1.500 metros cuadrados, o fracción, de edificabilidad industrial, pudiendo el 50% de esta segunda materializarse en parcela privada.

(*) En el caso de implantación del uso logístico se aplicará la ratio establecida con carácter general por el Plan Parcial para uso industrial de una plaza cada 200 m²t, o fracción, de edificabilidad industrial, considerando que los espacios destinados a depósito o almacenamiento de mercancías o similares, sin presencia permanente de personas, computarán al 25% de su superficie a efectos del cálculo de la reserva de aparcamiento en parcela privada.

	Plazas privadas	Plazas públicas (vehículos ligeros + camiones)	TOTAL
TRLOTUP	5.909	3.348	9.257
Plan Parcial	-	2.178	2.178

Justificación de la reserva de aparcamiento. Fuente: Plan Parcial

Si se compara el número de plazas públicas resultantes, según los requerimientos del TRLOTUP, con el número de trabajadores/as obtenidos según las tablas del ITE, se puede observar que la dotación de plazas de aparcamiento es muy superior a la estimación de personal empleado. Es decir, si todo el personal se desplazase en vehículo privado al Parque Comarcal no se completaría la oferta de aparcamiento público prevista.

Número de Empleados/as		Oferta plazas privadas	Oferta plazas públicas (vehículos ligeros + camiones)	Oferta total	Oferta sin cubrir
2.504	TRLOTUP	5.909	3.348	9.257	6.753
	Plan Parcial	-	2.178	2.178	-326

Comparativa oferta y demanda de aparcamiento. Fuente: Elaboración propia

Desde un punto de vista del análisis de las pautas de la movilidad, una excesiva oferta de aparcamiento repercute en incentivar el uso del vehículo para cualquier desplazamiento. Es por ello, por lo que se considera oportuna la propuesta de reducir la dotación de aparcamiento público en el sector.

II.3.3. Servicio de transporte colectivo

II.3.3.1. Licitación del nuevo servicio de autobús interurbano

Como se ha comentado en el capítulo anterior, el servicio de transporte público interurbano está en fase de licitación bajo el proyecto CV-106, València – Metropolitana Oest que se desarrolla en las comarcas de l'Horta Sud y l'Horta Oest para conectar los municipios de Alaquàs, Aldaia, Chiva, Manises, Mislata, Quart de Poblet, Torrent y Xirivella entre sí y con València.

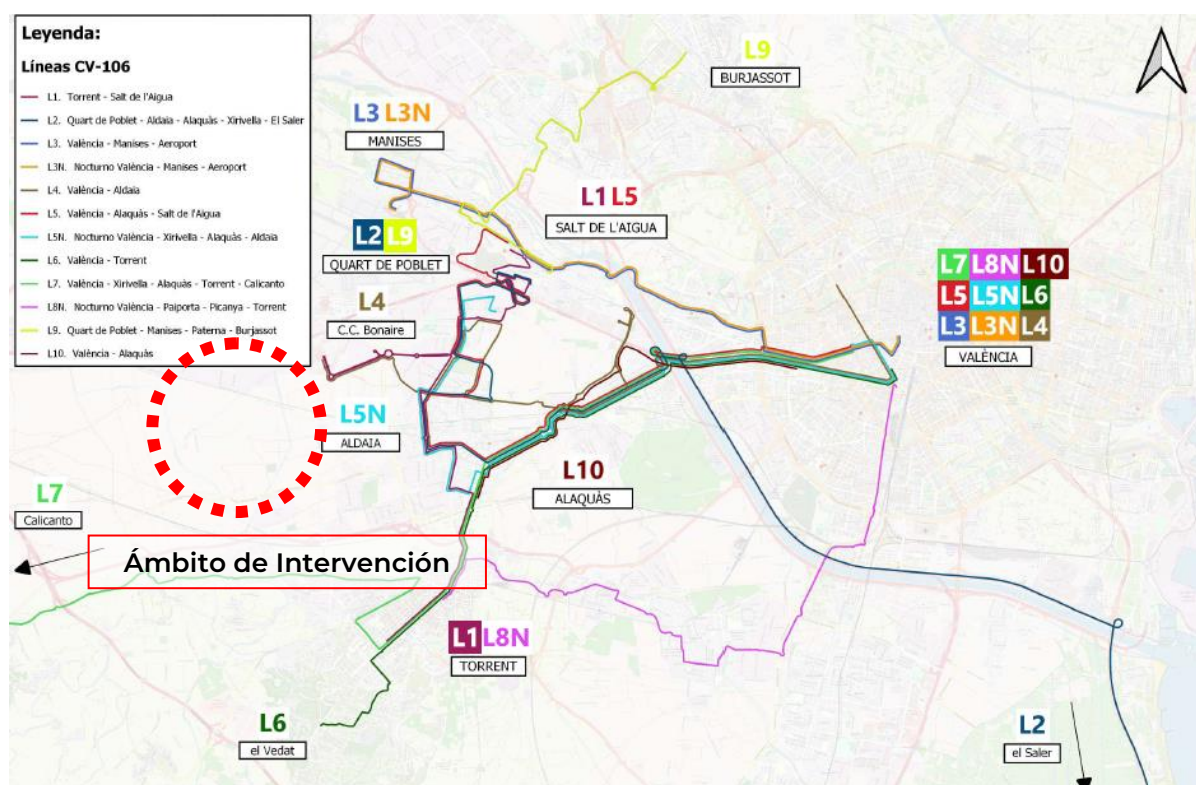
Con la implantación del nuevo servicio en fase de licitación, se prevé la mejora en el número de expediciones diarias por sentido para cada municipio respecto a la situación actual, en el caso de Aldaia sería:

	Escenario actual			Escenario futuro		
	L – V laborables	Sábados laborables	Domingos y festivos	L – V laborables	Sábados laborables	Domingos y festivos
Aldaia	166/175	124/135	72/77	192/200	127/139	75/79

La nueva concesión de transporte contará con un mínimo de **29 autobuses** que, conjuntamente, realizarán aproximadamente **2.629.936 kilómetros anuales**.

- Con la nueva propuesta de servicio se consolidarían los ejes de transporte actuales:
 - Ejes longitudinales, para la relación directa con València:
 - València – Xirivella – Aldaia – Alaquàs - Torrent.
 - o València – Mislata – Quart de Poblet – Manises – Aeropuerto de Manises.
 - Eje transversal, para comunicación interna y conexión con estaciones de Metro:
 - o Torrent – Alaquàs – Aldaia – Quart de Poblet – Manises.
 - Así como la conexión de los municipios de Aldaia, Alaquàs y Xirivella con la Playa de El Saler en verano.
- También se mantendría la conexión con el Hospital de Manises, el Aeropuerto de Manises y el Centro Comercial Bonaire, como principales núcleos atractores del ámbito de estudio.
- En total son 8 líneas de autobús interurbano, algunas de ellas con sus respectivas variantes de itinerario, lo que supone un total de 225,7 kilómetros de línea.
- En concreto, la oferta de servicio con que contaría cada relación principal de la concesión sería la siguiente:
 - Torrent – Quart de Poblet: 22 expediciones diarias de ida y 21 de vuelta de lunes a viernes laborables durante todo el año, servicio que se mantiene los sábados laborables para dar cobertura al Centro Comercial Bonaire. Además, con tres variantes de itinerario se proporciona refuerzo a Alaquàs, Aldaia, al CC.
 - Bonaire y Quart de Poblet (estación de metro Quart de Poblet).

- Esta línea cuenta con un refuerzo desde Alaquàs (L-1D), de manera que se potencian notablemente las relaciones Alaquàs – Aldaia – Quart de Poblet con 31 expediciones de ida y 30 de vuelta de lunes a viernes, y la conexión con la estación de Metro en este municipio.
- València – Aeropuerto de Manises: 41 expediciones diarias de ida y 40 de vuelta en días laborables de lunes a viernes y 32 expediciones de ida y vuelta en sábados laborables. Oferta que amplía la franja horaria de servicio a través de su variante nocturna.
- València – CC. Bonaire: 63 expediciones de ida y 64 de vuelta en días laborables de lunes a viernes con un refuerzo de 2 expediciones adicionales en viernes para el sentido de vuelta, en sábado laborable éstas últimas pasan a 56, mientras que las de ida se mantienen en 53, los domingos y festivos cuentan con 34 expediciones de ida y 36 de vuelta.
- Este servicio se completa con un refuerzo València – Xirivella con 5 expediciones diarias por sentido en hora de punta para ofrecer más plazas en este municipio y mejorar su conexión con la estación de Avinguda de Metrovalencia.
- València – Quart de Poblet: 59 expediciones diarias de ida y 58 de vuelta en días laborables de lunes a viernes, con una ligera disminución de las mismas para los sábados laborables y domingos y festivos, se completa el servicio con 2 expediciones de ida y 3 de vuelta entre el Barrio del Cristo y València de lunes a viernes laborables, y con 3 expediciones de vuelta para los sábados laborables y 2 para los domingos y festivos. La oferta actual amplía la franja horaria de servicio a través de su variante nocturna.
- València – Torrent – El Vedat: cuenta con 57 expediciones de ida y 56 de vuelta en días laborables de lunes a viernes, reduciéndose ligeramente en sábados laborables y domingos y festivos a 40 expediciones de ida y 39 de vuelta. Con la variante de itinerario València – Torrent se complementa el servicio con 6 expediciones de ida y 7 de vuelta en días laborables de lunes a viernes, 5 expediciones de ida y vuelta para domingos y festivos y 5 expediciones de ida con 3 de vuelta para los sábados laborables
- València – Xirivella – Alaquàs – Torrent – Calicanto: 2 expediciones de ida y vuelta en días laborables de lunes a viernes.
- Servicios Nocturnos. Se crean tres líneas radiales para dar servicio nocturno a la comarca: o València – Mislata – Quart – Manises.
 - València – Xirivella – Alaquàs – Aldaia.
 - València – Paiporta – Picanya – Torrent.



Líneas del PSP CV-106. Fuente: Proyecto de servicio público de transporte de viajeros por carretera

II.3.3.2. Medidas propuestas en el PMOME

Como se ha indicado en apartados anteriores, el PMOME es un plan estratégico del Área Metropolitana de València desarrollado por la Conselleria y en el que se plantean una serie de actuaciones conjuntas para el área metropolitana con objeto de mejorar las condiciones de sostenibilidad en los desplazamientos urbanos e interurbanos.

Por su naturaleza, el PMOME no puede asignar costes y financiación a todos los agentes implicados, sin embargo, establece unas responsabilidades presupuestarias para cada una de las administraciones intervinientes a partir de una aproximación de costes de las actuaciones.

En el presente apartado se han seleccionado aquellas actuaciones relacionadas con el transporte público con un alcance relevante en el ámbito de estudio.

METRO 02C. Ramal Horta Oest

Descripción La conurbación urbana conformada por los municipios de Xirivella, Aldaia y Alaquàs, junto con el Barri del Crist, con una población cercana a los 90.000 hab, dispone en la actualidad de una conectividad en transporte público limitada a Metrobús y un servicio de Rodalia con unas frecuencias muy reducidas. Esta oferta no se adapta a las necesidades de movilidad que exige una zona urbana metropolitana con la entidad del corredor Oest.

Es por ello que, con tal de mejorar la conexión de dichos municipios con la ciudad de València, se propone la extensión de la red de metro desde la estación de 9 d'Octubre hasta el Barri del Crist. La nueva línea constaría con un total de 7 nuevas estaciones: 1 en Barri de la Llum / 2 en Xirivella centro urbano, 2 en Alaquàs y 1 en Aldaia / 1 en Barri del Crist

Toda la infraestructura se ejecutaría de forma subterránea, con una longitud total de 7,3 km de túneles. La nueva línea, denominada Línea 14, acabaría en Maritim Serreria. La nueva línea permitiría llegar al centro en menos de 15 minutos desde Xirivella, con llegada a la zona Universitaria en unos 35 minutos, comparado con los cerca de 50 minutos de acceso en la actualidad. La ejecución de la obra puede plantearse por fases, con la posibilidad de interconexión mediante túnel con la red de Rodalia C3 dirección València y dirección Buñol. Las posibles fases de ejecución serían 3: Aldaia-Barri del Crist, Xirivella-Alaquàs-Aldaia y Xirivella-València. En la primera fase entraría la remodelación de la actual estación de Rodalia.

Cabe destacar que para la óptima operación del servicio es necesario que la duplicación del tramo central de Colón sea una realidad, ya que con la configuración actual no sería posible que un mayor número de convoyes hicieran uso del ramal central de Metrovalència.

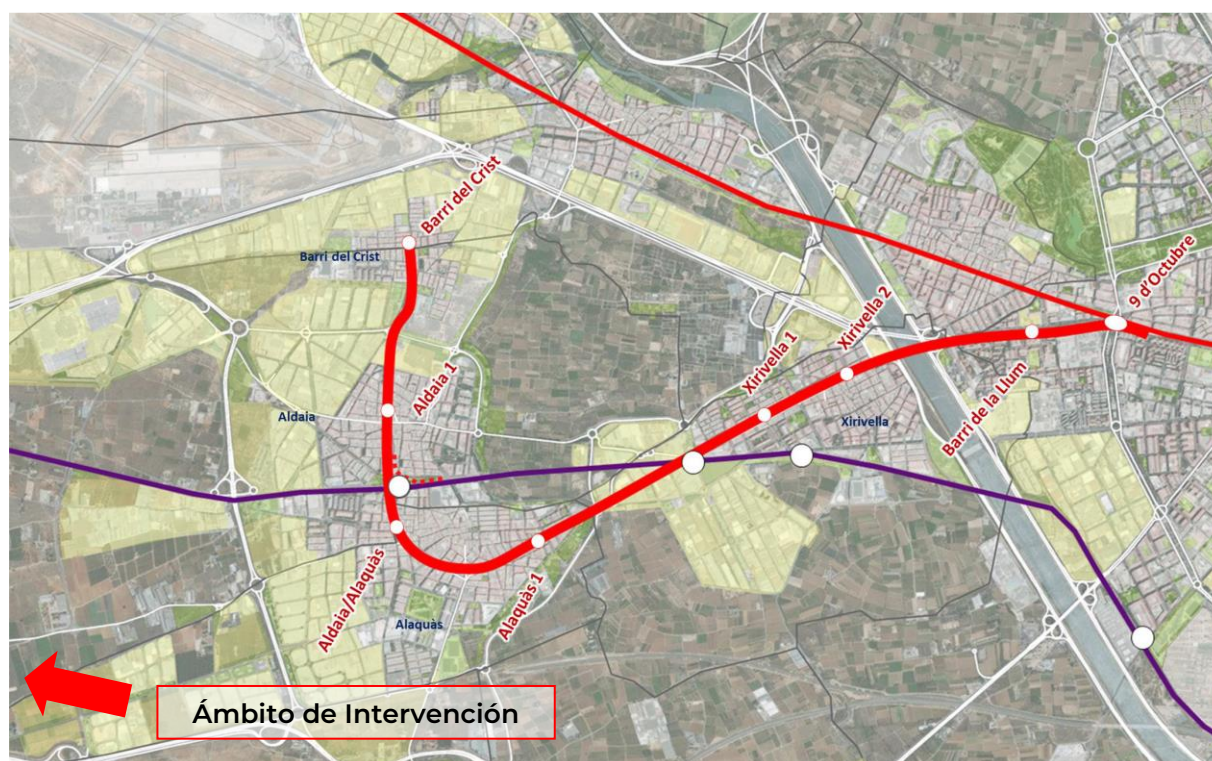
Actuaciones a realizar **Actuación 1. Proyecto y definición de la actuación propuesta.** Realización por parte de FGV de los proyectos requeridos para el desarrollo de la actuación. Una vez concluido el proceso de definición de los trazados exactos, así como de las características de diseño de la infraestructura en base a la realidad territorial de cada tramo, se definirá en detalle la infraestructura. Definición de la propuesta de fases de ejecución.

Actuación 2. Ejecución de cada una de las fases definidas. Ejecución progresiva de las actuaciones definidas previamente.

Participación en la actuación		1	2
Generalitat		Sí	Sí
Municipios AMVLC+ VLC		Sí	
FGV		Sí	Sí

Coste estimado 359,30 M €

Información gráfica



Relación con
el ámbito de
estudio

Si bien la ejecución de la línea de metro no alcanzaría geográficamente al ámbito de estudio, la irrupción de este nuevo transporte colectivo en los núcleos urbanos más cercanos supone un importante ímput en el servicio de transporte público y aumenta considerablemente las posibilidades de intermodalidad vinculadas al acceso al Parque Empresarial.

METRO 02D. Servicio ferroviario Horta Oest

Descripción	La construcción del túnel pasante ferroviario y de la nueva estación de Parc Central permitirá la generación de una conexión ferroviaria directa del corredor de l'Horta Oest con el entorno universitario. Esto da lugar a una oportunidad de complementar el servicio de metroTram con un servicio directo ferroviario hasta Universitats. Es por ello que se propone la adopción del servicio de Rodalia de la línea C3 de Renfe por parte de la Generalitat Valenciana. La infraestructura de la línea C3 seguiría en propiedad de ADIF siendo la Generalitat Valenciana el gestor ferroviario de la línea. Esto permitiría una mayor adaptación de servicio a las necesidades reales del corredor, con mejores frecuencias y material móvil actualizado. La adopción del nuevo servicio de Rodalia autonómico iría acompañado de una extensión del ramal ferroviario de unos 800m hasta Bonaire, con una nueva estación junto al Centro Comercial, así como una segunda estación ferroviaria en el municipio de Xirivella en el entorno de Camí Nou. En el primer caso se busca dotar de un servicio de transporte masivo a una de las zonas comerciales más importantes del entorno metropolitano y garantizar el éxito de un aparcamiento disuasorio clave para reducir al máximo los viajes en vehículo privado que entran a la ciudad central procedentes del entorno de la A3. En el segundo caso, se pretende que la nueva estación de Xirivella funcione como intercambiador de transporte con el nuevo servicio de MetroTram y todos los servicios de MetroBUS con frecuencias de menos de 5 minutos que atraviesan el eje Camí Nou en Xirivella. El servicio se pondría en marcha una vez finalizada la mejora de la línea C3 y su electrificación por parte de ADIF, siendo el material móvil del servicio de Rodalia autonómico completamente eléctrico. La configuración del servicio se conformaría por dos líneas: - una primera línea de conexión Bonaire-Universitats, con paradas en Aldaia, Xirivella, Sant Isidre, Parc Central, Aragó y Universitats. - una segunda línea que llegaría hasta Buñol, dando servicio a los diferentes municipios del corredor de la C3. Las frecuencias de las nuevas líneas, en especial la de Bonaire-Universitats, se verían reducidas a tiempos de 10 minutos de paso, con un servicio y calidad equivalente al de Metrovalencia.			
Actuaciones a realizar	Actuación 1. Actualización de la actual línea C3 por parte de ADIF. Como primer paso se debe duplicar la vía existente, así como su electrificación, de manera que se dote de unas características compatibles con un servicio electrificado y de alta capacidad. Se propone que con la mejora de la línea se incluya la nueva estación de Xirivella II. Actuación 2. Proyecto y definición de la actuación propuesta. Definición de los proyectos de extensión del ramal de Bonaire, así como la estación en el Centro Comercial. Actuación 3. Ejecución de cada una de las fases definidas.			
Participación en la	Generalitat	1	2	3
		Sí	Sí	Sí

actuación	Municipios AMVLC+ VLC		Sí	Sí
	FGV		Sí	Sí
	Adif Rodalia	Sí		
	Sector privado			Sí

Coste estimado 17 M €

Información gráfica



Relación con
el ámbito de
estudio

La bifurcación de la línea de cercanías y la habilitación de una parada entre el CC Bonaire y el Parque Empresarial permitiría dar un servicio de Cercanías con una alta frecuencia y bien conectado con la zona centro y norte de la capital. Sin embargo, la implantación actual no se sitúa dentro del radio de cobertura de la ubicación prevista de la parada.



MTRA-01. Nuevo Sistema “metroTram” en Plataforma Reservada Horta Oest

Descripción	El corredor de l’Horta Oest, comprendido por los municipios de Xirivella, Aldaia y Alaquàs, presenta en la actualidad deficiencias notables en cuanto a número de modos de transporte disponibles para el desplazamiento de sus ciudadanos y ciudadanas, en especial en dirección València y a lo largo del corredor. En la actualidad el servicio de transporte público este suplido por Metrobús y Rodalia, si bien con unas frecuencias y calidad del servicio que no se ajustan a la potencial demanda y un conjunto de municipios con una población cercana a los 90.000 hab, con cerca de 85.000 desplazamientos diarios en dirección València. Con tal de facilitar la movilidad a lo largo del corredor, se propone la implementación del nuevo sistema metroTram en dicho corredor. El sistema se desarrollaría en el eje Horta Oest, recogiendo las necesidades de movilidad de los municipios de Xirivella, Aldaia y Alaquàs con la ciudad de València. El metroTram comenzaría en el CC Bonaire y en Alaquàs (dos ramales) finalizando en la Plaza de España junto a la Estació del Nord y futura Estació de Parc Central. Cabe destacar que el tramo hasta Bonaire desde barrio del Cristo sería de desarrollo en caso de no ejecutarse la antena de la línea C3 hasta el CC Bonaire. La propuesta se desarrollaría en dos fases: - Fase 1. Ejecución de nuevo puente sobre el cauce del Túria, de uso exclusivo de no motorizados y transporte público y definición del nuevo trazado urbano del sistema metroTram con la localización de las nuevas paradas y sistema de tarifas. - Fase 2. Desembarco de los nuevos vehículos de metroTram, con imagen y características propias para el entorno metropolitano de València. El trazado se estructura en un conjunto de plataformas reservadas, compartidas y un nuevo puente. Se propone la ejecución de nuevo puente sobre el cauce del Túria, de uso exclusivo de no motorizados y transporte público. Este puente se localizaría paralelo al actual puente de Rodalia. El trazado continuaría de manera segregada a través de València en plataforma reservada, entrando por Tres Cruces y continuando por Av. del Cid hasta el centro. En su tramo hasta Bonaire, la plataforma sería de carácter reservado en los tramos Bonaire-Aldaia y Xirivella-Aldaia (tramo paralelo a la vía de Rodalia). El resto de los tramos serían compartidos. Se propone que las líneas actuales de Metrobús puedan utilizar las plataformas reservadas en aquellos tramos donde los trazados de las líneas coincidan. La visión finalista de la propuesta es conseguir una infraestructura rápida en plataforma única o compartida dependiendo del tramo desde el centro de València hasta los municipios de Alaquàs y Aldaia, con extensión hasta Bonaire y Barrio del Cristo. En total, la infraestructura tendría una extensión de 12,5 km, con un total de 12 estaciones principales más las existentes de Metrobús, cuyos vehículos podrán utilizar la plataforma compartida. Con la implantación de este sistema se dotará al eje de Xirivella-Alaquàs-Aldaia de un nuevo sistema eficiente de transporte público, directo y de altas prestaciones y calidades, consiguiendo una conexión adecuada a un área urbana de alta densidad poblacional y una dotación actual de transporte público deficiente.
-------------	---

Actuaciones a realizar **Actuación 1. Proyecto y definición de la actuación propuesta.** Realización por parte de Generalitat Valenciana de los proyectos requeridos para el desarrollo de cada actuación. Una vez concluido el proceso de definición de los trazados exactos, así como de las características de diseño de la infraestructura.

Actuación 2. Ejecución del nuevo puente sobre el Túria y estructuración de la nueva línea y servicios.

Actuación 3. Puesta en marcha del servicio con los vehículos con marca metroTram

Participación en la actuación		1	2	3
	Generalitat	Sí	Sí	Sí
	Municipios AMVLC+ VLC	Sí	Sí	
	Metrobus			Sí

Coste estimado 74,3 +11,5 (vehículos) M €

Información gráfica



Relación con el ámbito de estudio Si bien la ejecución de la línea de metrotram no alcanzaría geográficamente al ámbito de estudio, la irrupción de este nuevo transporte colectivo en los núcleos urbanos más cercanos supone un importante ímput en el servicio de transporte público y aumenta considerablemente las posibilidades de intermodalidad vinculadas al acceso al Parque Empresarial.

BUS-02. Sistema de lanzaderas

Descripción

La conexión al sistema de metro de los municipios del corredor Oest resulta inexistente en la actualidad, sin servicios de transporte público que permitan esa conexión radial hacia la red con el ramal de Ribarroja del Túria (L3, L5 y L9). Es por ello que, para garantizar una mayor interconexión entre modos de transporte en la red metropolitana, es necesario potenciar formas de alimentar la red existente de manera eficiente y rápida mediante sistemas de lanzaderas.

Es por ello que se propone la creación de 2 nuevas lanzaderas transversales que conecten los municipios de Xirivella con la estación de metro de Faitanar así como Alaquàs y Aldaia con las estaciones de metro de Salt de l'Aigua.

La línea lanzadera desde Xirivella a Faitanar tendría un trazado directo a lo largo de Av. Virgen de los desamparados, con 2 paradas en el municipio, dando la vuelta al final de la avenida junto a las vías de ADIF. La línea atravesaría el puente sobre la A3 hasta llegar a Faitanar a través del nuevo viario de reciente apertura. La línea tendría parada tanto en la estación de Faitanar como en la cercana Escuela Oficial de Idiomas, dotando a Xirivella de servicio directo al transporte público, así como a los servicios de la escuela de idiomas.

La línea lanzadera a Salt de l'Aigua tendría un trazado a lo largo de los municipios de Aladaia y Alaquàs, con final de línea en bucle en Alaquàs. La línea tendría parada en Barri del Crist así como en la zona industrial adyacente. Esta línea lanzadera permitiría conectar los municipios entre sí, así como lograr su acceso a la red de metro.

La propuesta se vería favorecida especialmente con el nuevo sistema integrado del área metropolitana, favoreciendo el transbordo eficiente y económico entre redes.

Paralelamente se plantea mejorar el servicio de bus lanzadera existente que conecta Xirivella con la estación de metro de la Av. del Cid, extendiendo el actual servicio desde la estación de 9 d'Octubre. De igual manera, se propone continuar con los servicios de lanzadera a las zonas industriales metropolitanas, fomentando el uso del transporte colectivo en los desplazamientos diarios por trabajo.

Actuaciones a realizar

Actuación 1. Proyecto y definición del servicio. Definición del proceso de licitación y las condiciones de explotación de las nuevas líneas.

Actuación 2. Puesta en marcha del servicio.

Participación en la actuación		1	2
Generalitat		Sí	Sí
Municipios AMVLC+ VLC		Sí	
ATMV		Sí	Sí
Coste estimado	- €		
Información gráfica			



Relación con
el ámbito de
estudio

Si bien la propuesta no tiene relación directa con el área de estudio, la mejora de la conexión de los núcleos urbanos más cercanos con el servicio de metro, aumenta las posibilidades de intermodalidad y acceso al futuro Parque Empresarial desde la ciudad de València.

II.3.4. Modos de desplazamiento no motorizados

II.3.4.1. Zonas verdes, equipamientos y servicios propuestos en el Plan Parcial

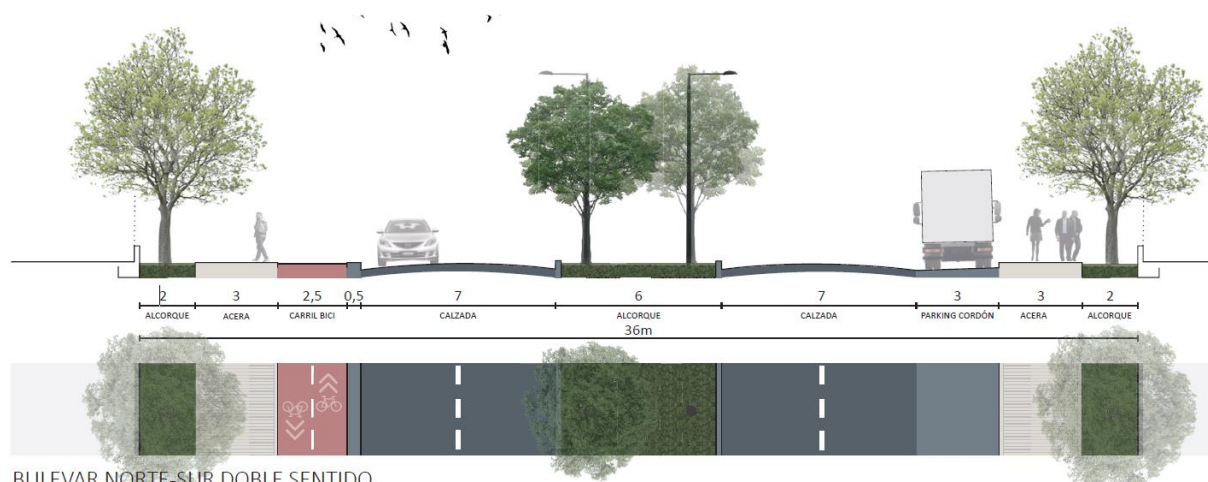
El documento de asesoramiento para el desarrollo de una propuesta de delimitación y ordenación del parque establecía una serie de criterios de intervención en relación a la movilidad activa y la calidad urbana. A continuación, se recogen algunos de ellos:

Respecto a las propuestas encaminadas a mejorar la movilidad en medio no motorizados

1. Promover la **calidad del espacio público como** referencia singular frente a los polígonos industriales tradicionales, que permita a las empresas instaladas potenciar su imagen de marca y al PCI-PC acreditar la **categoría de innovador**.
2. Configurar una actuación **atractiva para actividades de tiempo libre o terciarias**, del entorno residencial próximo (Aldaia, Alaquàs, Torrent, ...), que revierta la imagen deteriorada creada por instalaciones próximas que han limitado el potencial de este ámbito territorial.
3. Facilitar el uso y disfrute de los **recorridos perimetrales e interiores del PCI-PC** para la población de Aldaia y de núcleos residenciales próximos, mediante el diseño de viales amplios, que permitan la incorporación de una adecuada red de carril bici y unos recorridos peatonales atractivos y seguros.
4. Potenciar la presencia del **canal Júcar-Túria como activo paisajístico y de calidad ambiental**, incorporándolo a la zona verde, como fachada de imagen exterior representativa del conjunto del PCI-PC.

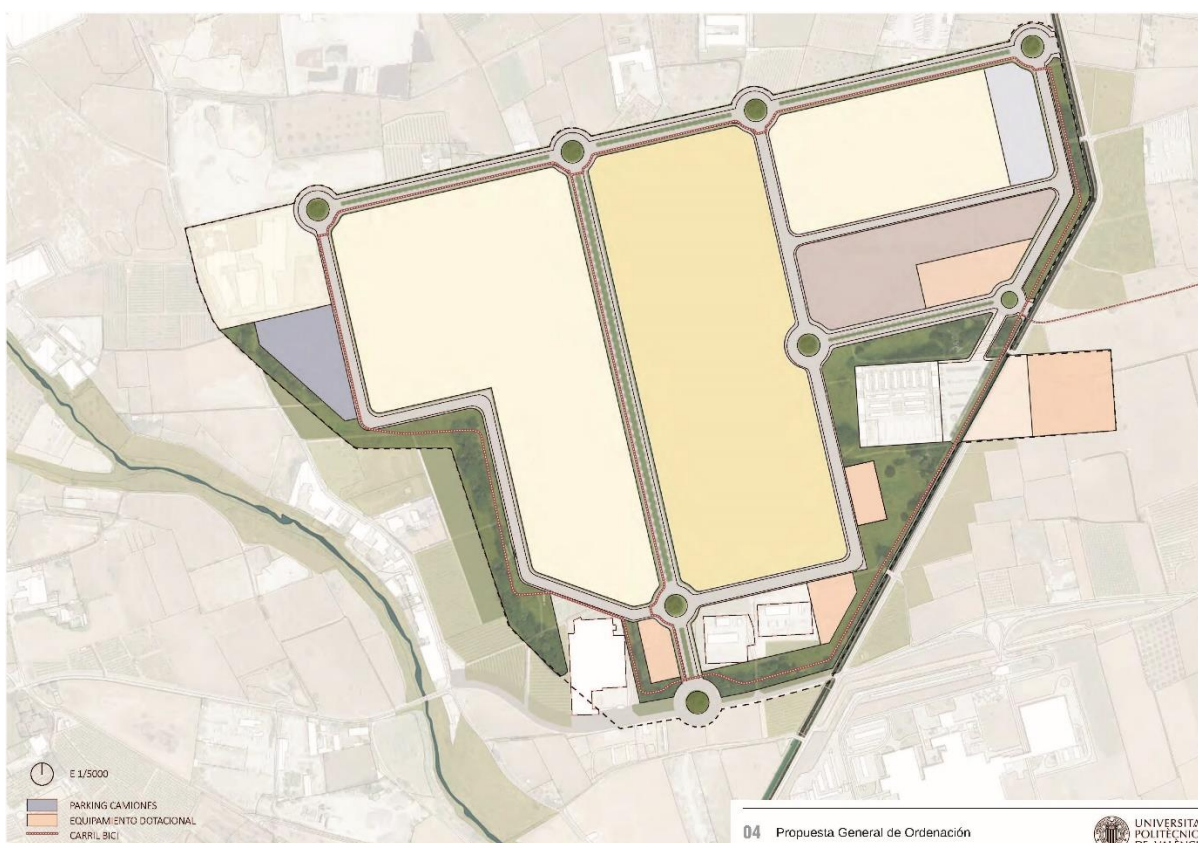
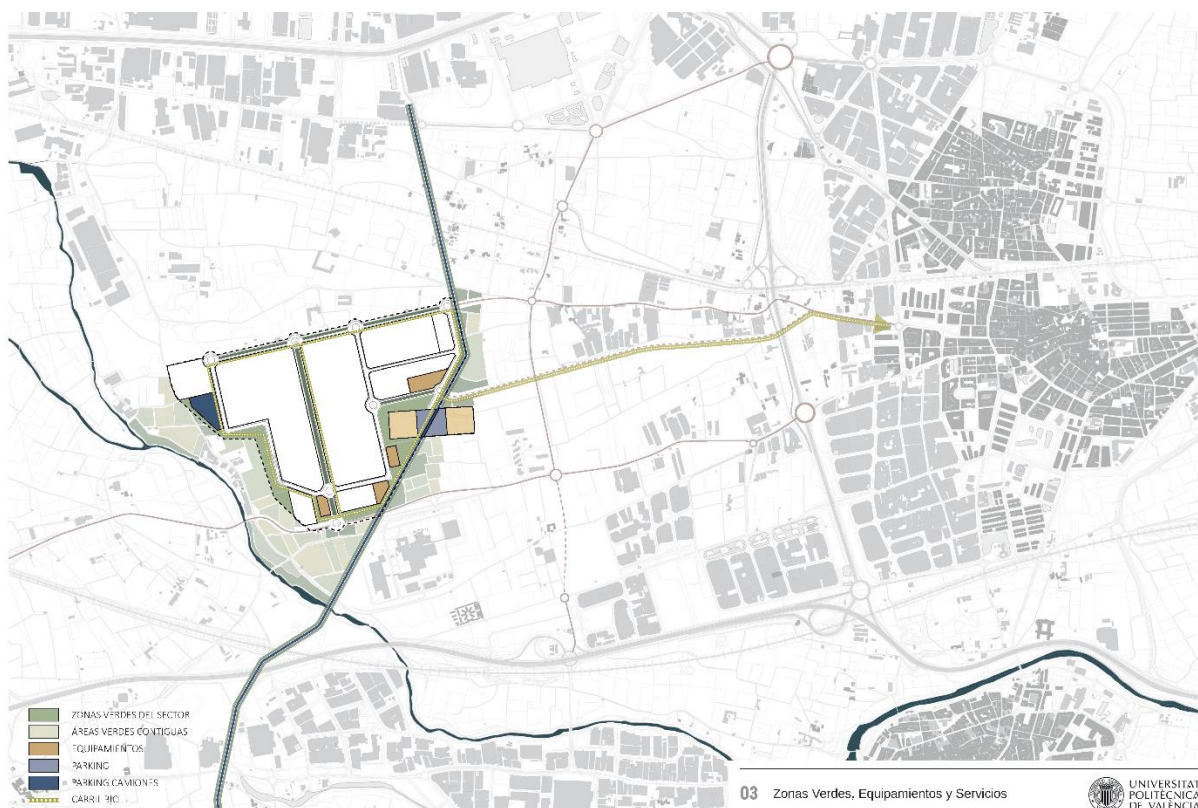
Concretamente, la propuesta establecía un eje ciclopeatonal a través de un camino rural que conectaba con el cementerio, alrededor del cual se agrupaban buena parte de las parcelas reservadas para equipamientos. Asimismo, disponía las zonas verdes a modo de cinturón, de manera que se generasen recorridos perimetrales que dotasen de continuidad al enlace ciclopeatonal generado con el núcleo urbano.

Por otro lado, se plantean unas secciones de vial que cuentan con aceras de 3 metros de anchura y bulevares centrales con importante presencia de árboles de gran porte y que incorporan carril bici de 2,5 metros de sección.



BULEVAR NORTE-SUR DOBLE SENTIDO

Sección propuesta en Bulevar Norte. Fuente: documento de asesoramiento para el desarrollo de una propuesta de delimitación y ordenación del Parque Comarcal de Innovación de Aldaia



Arriba: Zonas Verdes, Equipamientos y Servicios. Abajo: Propuesta General de Ordenación. Fuente: documento de asesoramiento para el desarrollo de una propuesta de delimitación y ordenación del Parque Comarcal de Innovación de Aldaia

II.3.4.2. Medidas propuestas en el PMOME

Como se ha indicado en apartados anteriores, el PMOME es un plan estratégico del Área Metropolitana de València desarrollado por la Conselleria y en el que se plantean una serie de actuaciones conjuntas para el área metropolitana con objeto de mejorar las condiciones de sostenibilidad en los desplazamientos urbanos e interurbanos.

En el presente apartado se han seleccionado aquellas actuaciones relacionadas con la movilidad activa con algún grado de alcance en el ámbito de estudio.

Mob03. Red ciclista de ámbito municipal

Descripción Desarrollar la red ciclable metropolitana en el Área metropolitana de València es una tarea básica a desarrollar en los próximos años con tal de potenciar una movilidad ciclista y sostenible. Con este objetivo el PMoMe presenta una propuesta de red con la voluntad que sea reconocida como objetivo común por las instituciones, entidades y la ciudadanía. A partir del Anillo Verde Metropolitano (55 km), se propone crear una red de itinerarios ciclistas de ámbito supramunicipal y metropolitano donde:

- Cada municipio se conecte al Anillo Verde.
- Los municipios metropolitanos consiguen una conexión de calidad entre ellos mediante infraestructura ciclista.
- Las estaciones de transporte público tengan conexión ciclista con el municipio más cercano.
- Los polígonos industriales tengan conexión ciclista con los municipios y/o estaciones de transporte público más cercanos.

Con todo ello, se toma como propuesta base la red existente supramunicipal perteneciente a Generalitat, a la Diputación de València y municipal estructurante, con una longitud inventariada de 353 km actuales (incluyendo València 545 km) de carriles bici dentro de los términos municipales de los municipios dentro del área de actuación del PMoMe.

La propuesta plantea, dentro del PMoMe, que las redes ciclopeatonales proyectadas por la Generalitat Valenciana y Diputación a nivel metropolitano se ejecuten hasta su pleno desarrollo, completando y **extendiendo la actual infraestructura ciclista de los 353 km actuales** (incluyendo València 545 km) **hasta los 975 km** (incluyendo València 1.047 km). El objetivo es claro: conseguir estructurar y vertebrar las conexiones ciclopeatonales metropolitanas con un total de **622 km de nueva infraestructura ciclista de calidad y vertebradora del ámbito metropolitano de València**.

Del total de la red propuesta, 527 km están incluidos dentro de la propuesta de XINM (Xarxa de Itineraris No Motoritzats) para el ámbito del AMVLC. La propuesta del PMoMe incrementa en 95 km la red ciclopeatonal terminando de completar las conexiones ciclistas metropolitanas para conseguir la visión estructurada final metropolitana. Cabe destacar que, dentro de esos 975 km de red ciclista metropolitana, 55 km corresponden al futuro Anell Ciclista, actualmente en proceso de desarrollo por parte de la Conselleria de Política Territorial, Obras Públicas y Movilidad.

A nivel de diseño de la estructura de red ciclopeatonal, esta se ha planificado para ser creada mayormente sobre la red de caminos y vías

metropolitanas existentes, buscando reducir en lo posible la afección sobre el territorio metropolitano y su entorno agrícola y paisajístico. En cualquier caso, la solución a adoptar en cada caso concreto deberá definirse tanto dependiendo de las condiciones del entorno como mediante el diálogo con los municipios y entidades beneficiados por la nueva infraestructura ciclista.

Como recomendación de diseño, las vías ciclopeatonales deberán contar con diseños que no penalicen el espacio disponible para el peatón o pongan en riesgo la seguridad del mismo, así como del usuario o usuaria ciclista. Asimismo, su configuración deberá reducir al máximo los quiebros o diseños de trazado dificultoso que puedan poner en riesgo la seguridad del ciclista o penalicen el uso de la infraestructura ciclista respecto al uso del viario, así como disponer de un ancho y sección suficiente para una circulación cómoda y segura.

Actuaciones a
realizar

Actuación 1. Creación de una guía de diseño-características básicas para una infraestructura ciclopeatonal de calidad. Como primer paso para lograr una infraestructura de calidad es necesario establecer los criterios mínimos de calidad. Es por ello que desde la Generalitat Valenciana y la Diputación de València debe generarse de manera conjunta una serie de recomendaciones de diseño que sean la base para establecer los criterios de calidad que deberán tener los carriles ciclopeatonales y carriles bici futuros.

Actuación 2. Estudio en detalle de los recorridos, caminos y senderos a adaptar con vía ciclopeatonal, así como la priorización de implementación de estos. En una primera fase, las entidades con competencias supramunicipales en lo referente a la infraestructura metropolitana, como es la Generalitat Valenciana y la Diputación de València, realizarán los diferentes estudios de detalle y de diseño necesarios para la correcta ejecución del trazado ciclista planificado. La priorización en el proceso de elaboración de los diseños deberá establecerse en base a criterios de población y conectividad intermunicipal, priorizándose:

- Aquellos tramos o trazados que permitan una mejor conectividad de la red, favoreciendo la continuidad de la malla ciclopeatonal (proyectos de tejido de malla metropolitana).

- Tramos o trazados que conecten municipios metropolitanos entre sí
- Tramos o trazados que conecten los municipios con polos de atracción de la movilidad metropolitana, como grandes equipamientos o áreas industriales relevantes.

Aquellos trazados propuestos por el PMoMe deberán incluirse en futuros proyectos de mejora o ampliación de otras infraestructuras si son coincidentes, como en el caso de viarios urbanos o metropolitanos. Las entidades competentes deberán reflejar en sus respectivos proyectos la nueva infraestructura ciclopeatonal con unos criterios de diseño y calidad adecuados, dando solución a la conectividad con el resto de la infraestructura existente, dialogando o acordando con las administraciones competentes si así es necesario.

Actuación 3. Comunicación con los agentes y municipios implicados, realizando las modificaciones pertinentes a cada estudio de detalle. Una vez los proyectos se vayan redactando, la fase de información pública resulta vital para adjuntar aquellas alegaciones y recomendaciones que las diferentes entidades metropolitanas puedan tener a las propuestas. Es

importante que previa a la fase de información pública se potencie un diálogo abierto de la Generalitat Valenciana y la Diputación con los municipios por los cuales tienen su recorrido la futura infraestructura ciclopeatonal, teniendo en consideración las recomendaciones y posibles realidades concretas a nivel municipal que puedan tener relevancia a nivel supramunicipal. Igualmente, deberán incluirse en el diálogo a las administraciones estatales, potenciando un diálogo continuado y abierto con la delegación de carreteras.

Actuación 4. Creación de la nueva infraestructura ciclopeatonal. Ejecución de las licitaciones y obras. La licitación de las obras correrá a cargo de la Generalitat Valenciana, la Diputación o el Ministerio de Fomento. Una vez ejecutados, la Generalitat Valenciana deberá actualizar la base de datos de vías ciclopeatonales para poder gestionar metropolitanamente la situación de la infraestructura ciclista y ciclopeatonal.

Actuación 5. Programa de actualización y mejora de la infraestructura existente. De manera progresiva, desde las diferentes administraciones se deberá actualizar los actuales carriles bici, de manera que se tienda a diseños más eficientes, seguros y en calzada, en especial en entornos urbanos.

Participación en la actuación			1	2	3	4	5
	Generalitat Municipios	AMVLC+ VLC	Sí	Sí	Sí Sí	Sí	Sí Sí
	Ministerio de Fomento				Sí	Sí	
	Diputación		Sí	Sí	Sí	Sí	Sí
	ATMV				Sí		

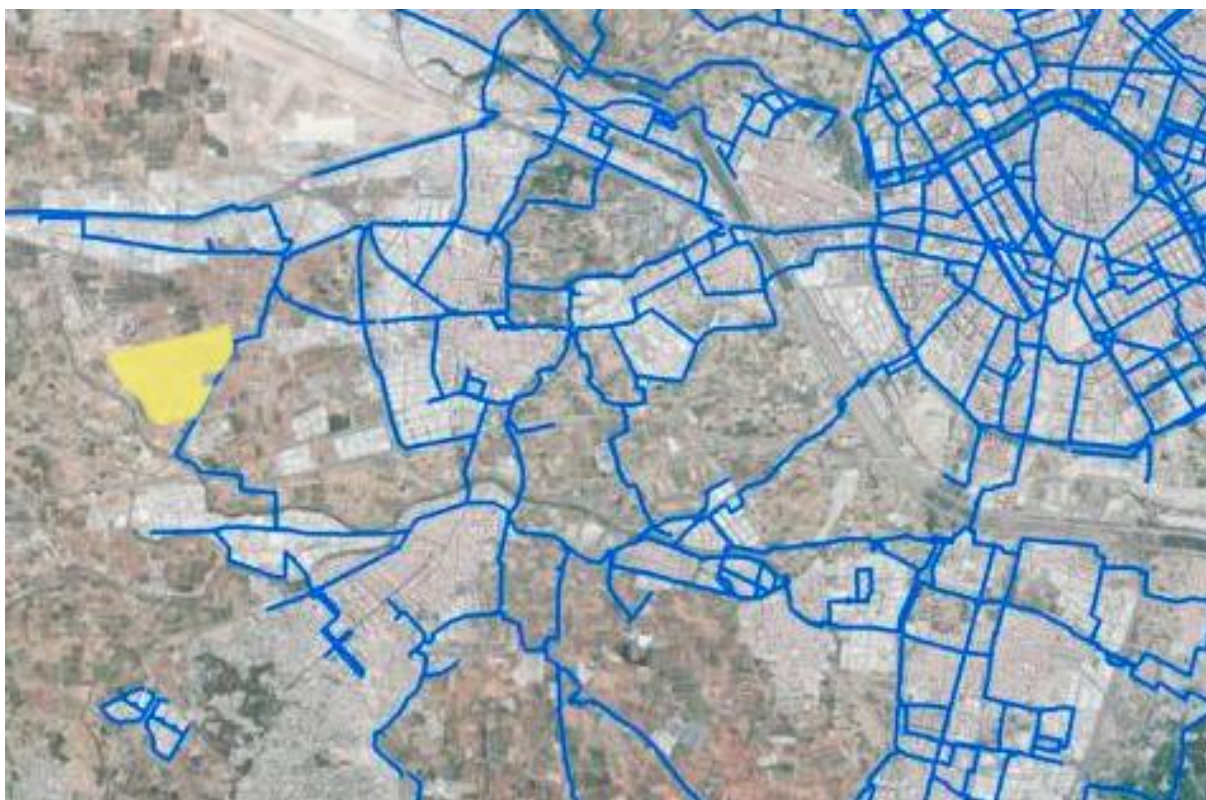
Coste estimado 30,6 M €

Información gráfica



Relación con el ámbito de estudio

La propuesta de malla ciclista introduce un eje que circula desde el CC Bonaire hasta el PI Mas del Jutge, discurriendo a lo largo del Canal Xúquer – Túria y, por tanto, tangencialmente a la propuesta de intervención.



II.3.5. Balance del consumo energético y emisiones de GEI

Para los cálculos del consumo energético y de las emisiones de gases de efecto invernadero asociados a la movilidad generada por la nueva implantación se han considerado una serie de factores como la distancia de desplazamiento, el reparto modal, el número de vehículos por trabajador/a, etc. Algunos de los datos asociados a estos factores se han estimado a raíz de las hipótesis previamente expuestas. Otros factores se han aproximado en base a medias de consumo y mercado lo más actualizadas posible.

Municipio de procedencia: municipio del cual procede la persona trabajadora, extraído del Plan de Movilidad del caso asimilable.

Nº de trabajador/as que acceden en coche y moto: número de personal que accede a la zona industrial desde el municipio de procedencia en coche o en moto (dato extraído del caso asimilable). De este modo, a efectos de los cálculos de consumos y emisiones sólo se tendrán en cuenta aquellos debidos a los trabajadores que acceden en vehículo motorizado privado al polígono.

Nº de vehículos: Debido a que no todos los trabajadores accederían con su propio vehículo sino que en un porcentaje se comparte, el número de trabajadores no se corresponde directamente con el número de vehículos. Por ello, al número de trabajadores que acceden en vehículo le hemos aplicado el factor de ocupación de 1,03 (dato extraído del caso asimilable) para obtener el número de vehículos reales.

Km/viaje: Distancia más corta (en Kilómetros) entre el centro geográfico del lugar de residencia y el centro geográfico del Parque Empresarial, evitando peajes en los casos en los que corresponda. Calculado con sistemas de información georreferenciada.

Total Km/día: Producto acumulado del Total de viajes y de los Km/viaje.

Litros/día: Se considera un consumo para combustible mixto de 6,97 litros cada 100 Km (IDAE). Por lo tanto, los datos obtenidos en esta columna son el resultado de multiplicar el Total Km/día por 0,0697.

Litros/año: Para el cálculo de litros anuales se consideran 22 días trabajados al mes, 11 meses al año, lo que hace un total de 242 días laborables al año.

€/día: Se considera un precio medio del combustible 1,4 € por litro.

€/año: Del mismo modo que con los litros, para el cálculo de los € anuales se consideran 22 días trabajados al mes, 11 meses al año, lo que hace un total de 242 días laborables al año.

Kg CO2/día: Consideramos que por cada litro de gasolina que se consume, el motor emite unos 2,25 kg de CO₂, mientras que un litro de gasóleo consumido emite unos 2,52 kg de CO₂. Según estos datos podemos asumir que para combustible mixto se emiten 2,385 Kg CO₂ por litro.

Kg CO2/año: Teniendo en cuenta el cálculo anterior y 242 días laborables.

Tep/año: Para los cálculos de consumo energético se ha utilizado la Tonelada Equivalente de Petróleo (Tep), 1 Tep equivale a la cantidad de energía obtenida por la combustión de 1 tonelada de petróleo. El factor de conversión utilizado para combustible mixto es: 1 Tn CO₂ equivale a 0,34 Tep (AVEN).

Teniendo en cuenta estos factores, y las equivalencias correspondientes con el caso asimilable, se han obtenido unos resultados del consumo y balance energético asociado a los desplazamientos de un total de **2.504** trabajadores estimados.

	Balance
Nº de trabajadores/as	2.504
Nº de trabajadores/as que acceden diariamente en vehículo privado motorizado	2.479
Nº de vehículos	2.405
Kilómetros /día	193.703
Litros de carburante / día	13.502
Litros de carburante / año	3.267.502
Coste / año	4.574.503
Tn CO ₂ / año	7.793
Tep / año	2.650

Balance de consumo energético y emisiones de GEI. Fuente:
Elaboración propia

Cabe destacar que este cálculo se realiza en el peor escenario previsto, donde no se ha implantado ninguna de las medidas para fomentar la movilidad activa y donde la oferta de transporte público es casi inexistente, suponiendo un reparto modal donde el 99% de los desplazamientos se realizan en vehículo privado motorizado. En este escenario también se estima que el 100% de los vehículos utilizan para su propulsión combustible: gasolina o diésel.

II.3.6. Contaminación acústica

En este apartado se pretende se recogen las principales conclusiones extraídas del *Estudio acústico para el Plan Parcial del Parque Comarcal de Innovación sito en el municipio de Aldaia (València)* redactado en Febrero de 2023 por la consultora *Silens - Servicios y tecnología acústica*. En el citado estudio se evalúan los niveles de ruido en el entorno del sector durante el estado actual así como en la fase de explotación. Para ello, se emplean técnicas de simulación mediante modelos matemáticos y técnicas de medición *in situ* para su validación.

De los mapas de ruido obtenidos tanto para la situación acústica actual como la de explotación, se observa cómo no se superarían los valores límites definidos en la Ley 7/2002 de la G.V., por lo que no se considera necesario plantear medidas correctoras adicionales. En este sentido cabe destacar que se ha previsto una zona verde transición entre la CV-413 y las manzanas del sector.

Cabe destacar que para la fase de explotación se ha considerado como focos de ruido predominantes el tráfico rodado previsto. Si bien, es probable que en esta fase puedan existir otros focos de ruido asociados a las actividades que se instalen en el sector, pero que en la actualidad no se ha podido tener en cuenta al desconocer actualmente que actividades y focos de ruido asociados se implantarán en el sector.

No obstante, en los posteriores trámites que se realicen para la implantación de las actividades se deberá tener en cuenta lo indicado en la normativa de aplicación (Ley 7/2002 y decreto 266/2004 de la G.V.) en cuanto a la previsión del ruido producido por actividades mediante la elaboración de los estudios acústicos pertinentes de cada actividad y su control mediante las pertinentes auditorías acústicas.

III. DIAGNÓSTICO

III.1. DIAGNOSIS SECTORIAL

Tras realizar el análisis técnico precedente, en el siguiente apartado se sintetiza la diagnosis de la movilidad actual y prevista según los diferentes ámbitos que tienen incidencia en el presente estudio.

III.1.1. Caracterización de la movilidad

Según los patrones de origen de los desplazamientos extraídos del caso asimilable, el origen del personal trabajador sería mayoritariamente, de la ciudad de València, seguido del conjunto de los municipios más cercanos.

Las horas punta de acceso y salida al Parque Empresarial podrían ser considerablemente distintas a las que se dan en otras zonas logísticas al operar, previsiblemente, una gran empresa dedicada al abastecimiento de alimentos.

El reparto modal estimado en el Parque Empresarial, sin implementar medidas encaminadas a la movilidad sostenible, podría situarse cercano al 100% de desplazamientos en vehículos privados motorizados, al localizarse aislado respecto a una zona urbana y al no existir alternativas de transporte público.

III.1.2. Movilidad en vehículo privado motorizado

Los accesos rodados a la zona logística quedan plenamente garantizados según las infraestructuras previstas en el Plan Parcial.

La implantación del Parque Empresarial no pone en riesgo la capacidad viaria de las vías existentes en el entorno según las conclusiones del Estudio de Tráfico.

La capacidad de las infraestructuras no se ve comprometida a partir de los volúmenes de tráfico estimados y la simulación realizada en el Estudio de Tráfico.

Se considera oportuna la reducción de las plazas de aparcamiento públicas dado que superan ampliamente la demanda prevista. Además, una excesiva oferta de aparcamiento repercute en un efecto indeseable que es el incentivo de uso del vehículo para cualquier desplazamiento.

III.1.3. Movilidad en transporte colectivo

En la actualidad no existe ningún sistema de transporte público cuya cobertura quede dentro del ámbito de estudio. Tampoco existen líneas de transporte público cuyo trazado discorra tangencial o cercano a la implantación del desarrollo urbanístico.

En la actualidad no existe ningún sistema de transporte discrecional vinculado a algún centro atractor/generador de movilidad cercano.

Las propuestas recogidas en el PMOME supondrían una mejora considerable del servicio de transporte público en la zona y, especialmente, mejorarían las posibilidades de intermodalidad vinculadas al Parque Empresarial. Sin embargo, a pesar de que estas medidas “acercan” el transporte público al ámbito de estudio, ninguna de ellas tiene una incidencia directa sobre la implantación urbanística propuesta.

Resulta complicado ampliar o modificar el servicio de los autobuses interurbanos existentes dada la configuración de su trazado. Por otro lado, las horas punta y valle de acceso al Parque Empresarial se prevé que serán considerablemente distintas a las curvas habituales en los horarios de desplazamiento.

A pesar de que existe un servicio de transporte regular de uso especial promovido por la ATMV que circula por una vía cercana al ámbito de estudio (*Lanzadera: València - Base Aérea- l'Oliveral - La Reva*), dicho servicio no puede asumir el tiempo de desvío necesario para la conexión con el Parque Empresarial.

Dadas las relevantes distancias a las que se localiza el Parque Empresarial respecto a las zonas residenciales de las que potencialmente mayor número de desplazamientos se atraerán, resulta imprescindible la implantación de un sistema de transporte colectivo que dé servicio a estas áreas.

III.1.4. Movilidad en modos no motorizados

A pesar de que la implantación no se sitúa a una distancia elevada de los núcleos urbanos más próximos y que el clima y la topografía de la zona son suaves, no existe ninguna conexión ciclopeatonal segura que los conecte.

El entorno del ámbito queda delimitado en sus vertientes norte, sur, este y oeste por importantes infraestructuras de transporte que actúan como barreras, dificultando la conectividad ciclopeatonal con otras áreas residenciales, comerciales o industriales. Estas infraestructuras están flanqueadas por algunos pasos superiores o inferiores pero que resultan insuficientes. Destacan especialmente las vías del ferrocarril de cercanías y la CV-33 que impiden una conexión fluida con los núcleos más cercanos de Aldaia y Alaquàs.

La red ciclista del municipio de Aldaia resulta insuficiente en longitud, discontinua e insegura en muchos de sus tramos. No obstante, existen algunos carriles bici en las inmediaciones del ámbito de intervención que podrían ser susceptibles de prolongar o conectar hasta la nueva implantación.

Aldaia cuenta con el servicio metropolitano de bicicleta pública MIBISI, que potencia las posibilidades de desplazamientos en bicicleta de manera esporádica así como la intermodalidad.

El Plan Parcial incorpora en su Red Secundaria un trazado de carril bici que conecta internamente las diferentes áreas del Parque Comarcal. Asimismo, las aceras propuestas cuentan con una anchura suficiente para los desplazamientos peatonales.

En la última versión del PMOME se propone una Red ciclista que discurre tangente al ámbito del Parque Comarcal y que lo conectaría con otras áreas comerciales, industriales y residenciales del entorno.

III.2. SÍNTESIS DE LA MOVILIDAD

Realizado el análisis de la movilidad existente y prevista, a modo de síntesis se exponen las siguientes conclusiones relativas a la movilidad en el ámbito de actuación:

- La capacidad de la infraestructura viaria tras la implantación del Parque Comarcal no se ve comprometida según los resultados del Estudio de Tráfico.
- El nivel de servicio de la infraestructura viaria tras la implantación del Parque Comarcal se considera adecuado en todos los elementos calculados, según los resultados del Estudio de Tráfico.
- Se considera pertinente reducir la dotación de aparcamiento público en el Parque Comarcal respecto a los estándares de la normativa urbanística que establece una oferta muy superior a las estimaciones de personal/vehículo empleado y que, en tal caso, incentivarían los desplazamientos en vehículo privado motorizado.
- Las acciones enfocadas a promover la implantación de modos de desplazamiento sostenibles minorarán las condiciones de carga de la red viaria estudiada en el Estudio de Tráfico.
- Los sistemas de transporte colectivo analizados, así como los que se prevé implantar por las administraciones locales no alcanzan el ámbito geográfico donde se pretende desarrollar el parque empresarial.
- Debido a que la previsión de las jornadas laborales que la principal empresa operadora prevé implantar en la zona logística no coincide con las horas punta y valle de desplazamiento en el área metropolitana, no se considera viable la extensión de una línea de transporte regular de uso general (autobús interurbano).
- Debido al elevado número de paradas que ya realiza el actual servicio de autobús lanzadera existente que conecta el eje industrial más próximo, no se considera viable la extensión de su trazado hasta las inmediaciones del ámbito.
- Resulta esencial la implantación de un servicio de transporte colectivo regular que permita el acceso del personal trabajador y otras personas usuarias al ámbito.
- El medio donde se prevé implantar el Parque Comarcal posee unas condiciones físicas y climáticas adecuadas para la implementación de infraestructuras que posibiliten el acceso a la implantación mediante modos de desplazamiento no motorizados.
- En el ámbito de implantación del desarrollo urbanístico se dan distancias de circulación interna superiores a mil metros, sin embargo, no existen pendientes superiores al 5%. En cualquier caso, el plan urbanístico incluye recorridos peatonales y ciclistas segregados y continuos que permiten la circulación en modos alternativos al vehículo privado motorizado en el interior del ámbito.

IV. PLAN DE ACCIÓN

IV.1. MARCO ESTRATÉGICO Y OBJETIVOS ESPECÍFICOS

Culminada la fase de análisis donde se abordan con detalle los escenarios de movilidad actuales y previstos, es requerimiento plantear un escenario en el que se aborden los objetivos generales planteados.

En consecuencia, en este apartado se exponen una serie de objetivos específicos que guiarán y determinarán el carácter de las actuaciones previstas en relación con las conclusiones de movilidad a las que previamente se ha llegado.

Estos objetivos específicos responden a un escenario planteado en el que se busca asegurar las condiciones de sostenibilidad en los desplazamientos generados y atraídos al nuevo desarrollo urbanístico. Los objetivos específicos previstos son:

- Garantizar un acceso ciclopeatonal en las mejores condiciones de seguridad al Parque Empresarial.
- Fomentar los desplazamientos en modos activos frente a los motorizados.
- Garantizar las mejores condiciones de aparcamiento de bicicleta para incentivar su uso.
- Ampliar el servicio de bicicleta pública metropolitana.
- Proporcionar alternativas al uso del vehículo privado motorizado en desplazamientos internos del Parque Empresarial.
- Disponer las infraestructuras adecuadas para promover la intermodalidad.
- Garantizar el acceso en transporte público al Parque Empresarial.
- Fomentar el uso del transporte público en los desplazamientos laborales.
- Mejorar la oferta y el servicio de transporte público del municipio de Aldaia.
- Garantizar la accesibilidad universal al sistema de transporte.
- Reducir el tránsito de vehículos motorizados en el entorno viario del Parque Empresarial.
- Reducir las emisiones de CO₂ derivadas de los desplazamientos cotidianos.
- Fomenta una alta ocupación de los vehículos para mejorar la eficiencia energética de los viajes y reducir la congestión viaria.
- Apostar por la descarbonización del sistema de transporte.
- Promover un cambio en los hábitos de movilidad hacia patrones más sostenibles.
- Utilizar las tecnologías de la información y comunicación para fomentar patrones de desplazamiento más sostenibles.
- Realizar acciones de formación y difusión que fomenten pautas de desplazamientos más sostenibles.
- Disminuir el impacto paisajístico y ambiental derivado de la implantación de infraestructuras viarias.

Algunos de los *escenarios objetivo* respecto a porcentajes de reparto modal o emisiones se plantean en el apartado del presente documento V. *SEGUIMIENTO Y EVALUACIÓN DEL PLAN*.

IV.2. ÁMBITOS Y LÍNEAS ESTRATÉGICAS

IV.2.1. Relación entre ámbitos y acciones

A partir del análisis y diagnóstico realizado, y una vez detectadas las disfunciones y las potencialidades de la zona industrial, se presenta la propuesta de acciones de mejora respecto al Plan Parcial del Parque Empresarial de Innovación en Aldaia:

MC - Movilidad ciclopeatonal y diseño del espacio público

- MC 1 – Red ciclopeatonal interna
- MC 2 – Conexión ciclopeatonal con el núcleo urbano de Aldaia-Alaquàs
- MC 3 – Conexión ciclopeatonal con el CC Bonaire
- MC 4 – Red de aparcamientos para bicicletas
- MC 5 – Estaciones de MIBISI
- MC 6 – Reservas de aparcamiento protegido para bicicletas y VMP en el interior de las edificaciones
- MC 7 – Dotar al Parque Empresarial de espacios agradables para la estancia y el esparcimiento

TC – Movilidad en transporte colectivo

- TC 1 – Promoción de un servicio de autobús lanzadera
- TC 2 – Implantación de paradas de autobús

VP – Movilidad en vehículo privado motorizado

- VP 1 – Implementar puntos de recarga eléctrica
- VP 2 – Integración paisajística de las zonas de aparcamiento
- VP 3 – Jerarquización del viario e integración paisajística

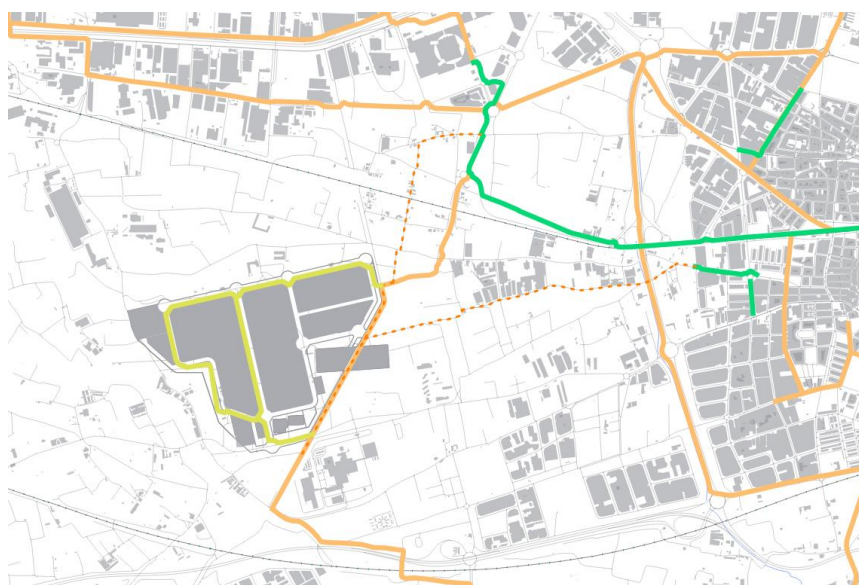
GD – Gestión de la demanda

- GD 1 – Fomento de la movilidad colaborativa
- GD 2 – Planes de movilidad al trabajo
- GD 3 – Campañas de promoción y sensibilización
- GD 4 – Constitución de una mesa de la movilidad propia

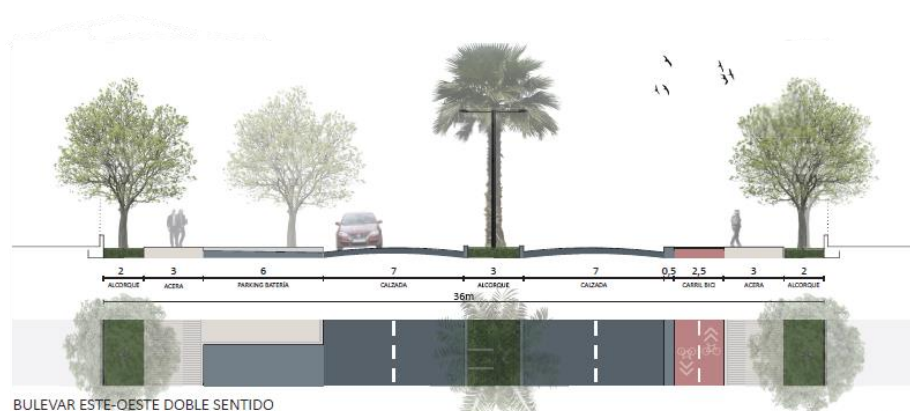
IV.3. ACCIONES

IV.3.1. Movilidad ciclopeatonal y diseño del espacio público

Ámbito	MC	Movilidad ciclopeatonal y diseño del espacio público
Acción	MC 1	Red ciclopeatonal interna
Objetivos Específicos	- Fomentar los desplazamientos en modos activos frente a los propulsados - Disponer las infraestructuras adecuadas para promover la intermodalidad - Reducir las emisiones de CO₂ derivadas de los desplazamientos cotidianos - Garantizar un acceso ciclopeatonal en las mejores condiciones de seguridad al Parque Empresarial	
Descripción	Como se ha comentado en los apartados de análisis, el Plan Parcial cuenta con un sistema de circulación ciclopeatonal que permite que los desplazamientos internos se realicen mediante modos activos y sostenibles. Las aceras cuentan con una anchura superior a 3 metros en todas las secciones viales y se disponen franjas (alcorques) donde se ubicará arbolado de alineación de hoja caduca que sombreadrá en verano y mejorará la calidad paisajística del entorno industrial. Por otro lado, también existe un trazado ciclista que recorre perimetralmente el Parque Empresarial y lo atraviesa por su bulevar central. El carril bici estará segregado y separado del tránsito rodado por la banda de arbolado, se dispondrá a la misma altura que el acerado, pero con una capa de rodadura distinta que minimice el deslizamiento. El trazado ciclista posee una sección constante de 2,5 metros a lo largo de todo su trazado.	



Ver plano 2.3 Infraestructura ciclopeatonal propuesta



BULEVAR ESTE-OESTE DOBLE SENTIDO

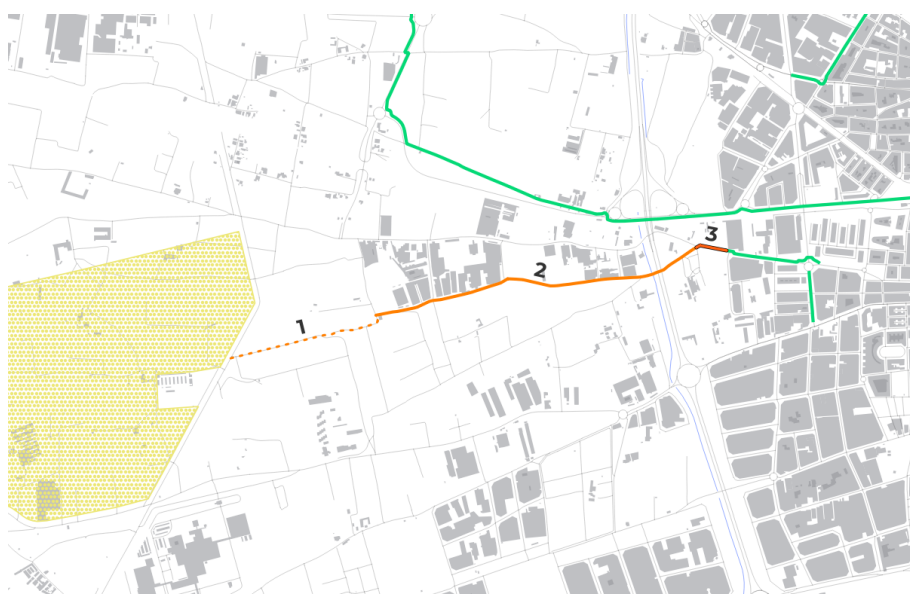
Sección boulevard. Fuente: documento de asesoramiento de la UPV

Agentes implicados	Agente urbanizador
Horizonte temporal	Vinculado a la urbanización del sector
Coste aproximado	<i>El coste de esta actuación se incluye en la medida VP3 – Jerarquización del viario e integración paisajística</i>
Indicadores	Incorporado al Plan (Sí/No) Ejecutado (Sí/No) % de desplazamientos en modos activos frente a los totales

Àmbito	MC	Movilidad ciclopeatonal y diseño del espacio público
Acción	MC 2	Conexión ciclopeatonal con el núcleo urbano de Aldaia-Alaquàs
Objetivos Específicos	- Garantizar un acceso ciclopeatonal en las mejores condiciones de seguridad al Parque Empresarial - Fomentar los desplazamientos en modos activos frente a los propulsados - Disponer las infraestructuras adecuadas para promover la intermodalidad - Reducir las emisiones de CO₂ derivadas de los desplazamientos cotidianos	
Descripción	Como se ha comentado en el análisis, el conjunto urbano de Aldaia y Alaquàs corresponde con el área residencial más próxima al ámbito de intervención. Con objeto de garantizar una conexión ciclopeatonal segura y agradable para residentes que trabajen en el Parque Empresarial así como las personas que se desplacen a los equipamientos previstos, se propone la adecuación de una vía que conecte el Nuevo Cementerio de Aldaya con la Plaça Cortes Valencianes. Se propone la ejecución de una vía ciclista de diferente carácter según tramos: Tramo 1A: Cementerio Nuevo hasta Carrer Vuit de Març Urbanización de un carril bici con acabado antideslizante sobre el camino rural existente. Sería necesario acondicionar los accesos, transiciones de pavimento y drenajes, así como disponer los elementos pertinentes para evitar el acceso a vehículos pesados. 625 m Tramo 2A: Carrer Vuit de Març Vía ciclista segregada que circularía por el camino asfaltado. Sería necesario reducir el camino a un solo sentido de circulación para disponer un carril bici bidireccional. El carril se pintaría de color rojo u otro color y estaría separado de la calzada mediante hileras de caucho o similares. 1.319 m En el ámbito existe un PRI aprobado, en caso de que las administraciones competentes lo considerasen pertinente, el tramo podría ajustarse a aquello establecido en el citado plan. Tramo 3A: Carrer Vuit de Març hasta Camí Encreullades. Vía ciclista segregada que enlazaría con el tramo de carril bici existente. Se propone elevar la plataforma ciclista a la altura del acerado de manera que el carril 123 m	

discurra anexo a la acera por donde actualmente se sitúa la línea de aparcamiento en batería, que cambiaría a cordón.

Todos los tramos contarían con la información necesaria para su seguimiento y se dispondría la señalética necesaria según normativa aplicable

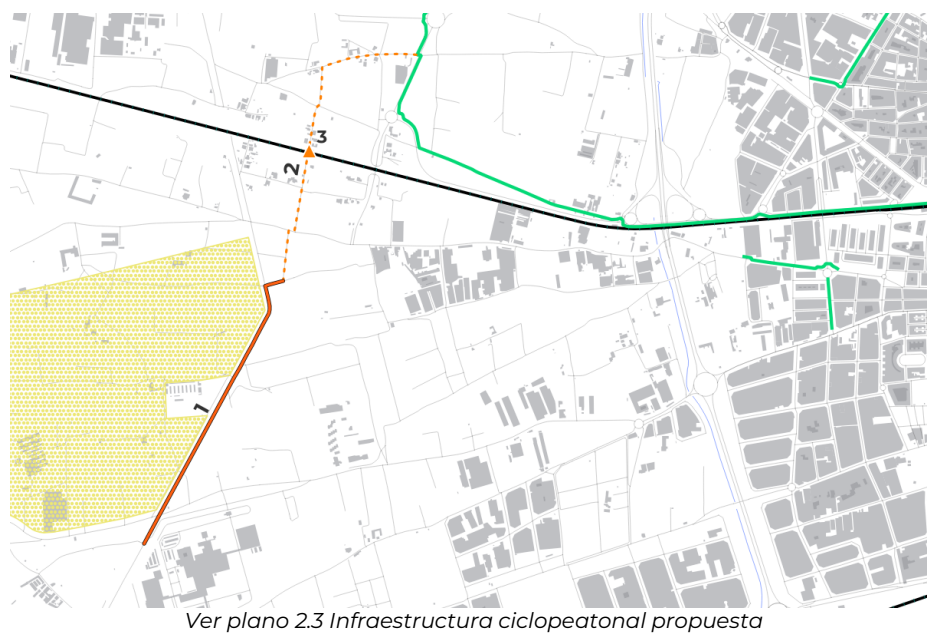


Ver plano 2.3 Infraestructura ciclopeatonal propuesta

Agentes implicados	<u>Inversión necesaria:</u> Agente urbanizador <u>Aprueban, coordinan y supervisan:</u> Ayuntamiento de Aldaia / Otras administraciones con competencias		
Horizonte temporal	Vinculado a la urbanización del sector		
Coste aproximado	Tramo 1:	625 m	81.500 €
	Tramo 2:	1.319 m	87.500 €
	Tramo 3:	123 m	18.000 €
	TOTAL	2.067 m	187.000 €
Indicadores	Incorporado al Plan (Sí/No) Ejecutado (Sí/No) % de desplazamientos en modos activos frente a los totales		

La actuación MC2 tiene condición de elemento esencial de los recogidos en el artículo 102.2 de la Ley 6/2011 de 1 de abril de movilidad de la Comunitat Valenciana

Ámbito	MC	Movilidad ciclopeatonal y diseño del espacio público
Acción	MC 3	Conexión ciclopeatonal con el CC Bonaire
Objetivos Específicos	- Garantizar un acceso ciclopeatonal en las mejores condiciones de seguridad al Parque Empresarial - Fomentar los desplazamientos en modos activos frente a los propulsados - Disponer las infraestructuras adecuadas para promover la intermodalidad - Reducir las emisiones de CO₂ derivadas de los desplazamientos cotidianos	
Descripción	Como se ha comentado en el análisis, el PMOME establece una malla ciclista que conecta las principales zonas residenciales con zonas industriales y otros centros de atracción y generación de viajes. Con objeto de dotar de continuidad a una de estas líneas que discurre tangencialmente por el ámbito de estudio, se propone un segundo eje ciclista externo que contaría con los siguientes tramos: Tramo 1B: Canal del Xúquer-Túria Carril bici segregado situado a la margen este del canal a su paso por el ámbito de intervención hasta su conexión con los caminos rurales. Asimismo, daría servicio a posibles desplazamientos internos del sector. 1.192 m Tramo 2B: Caminos rurales hasta conexión con carril bici de Bonaire Adecuación del asfaltado de los caminos existentes y señalización necesaria para conformar una senda ciclable integrada en un entorno mínimamente urbanizado. Limitación de acceso rodado únicamente a al vecindario. 1.241 m Actuación singular 3B: Paso inferior Sería necesario estudiar las posibilidades de ejecutar un paso subterráneo (o aéreo de no ser viable subterráneo) para salvar las vías del tren. El paso tendría anchura e iluminación suficiente para el paso de peatones y bicicletas. Todos los tramos contarían con la información necesaria para su seguimiento y se dispondría la señalética necesaria la según normativa aplicable	



Agentes implicados	<u>Inversión necesaria:</u> redacción del proyecto por el Agente urbanizador <u>Aprueban, coordinan supervisan y ejecutan:</u> Ayuntamiento de Aldaia / Otras administraciones con competencias / Promotores / Empresas operadoras		
Horizonte temporal	Vinculado a la edificación del sector y al inicio de las actividades		
Coste aproximado	Tramo 1:	1.192 m	110.500 €

Tramo 2:	1.241 m	56.000 €
Act. singular		200.000 €
TOTAL	2.433 m	366.500 €

Indicadores	Incorporado al Plan (Sí/No)
	Ejecutado (Sí/No)
	% de desplazamientos en modos activos frente a los totales

Ámbito	MC	Movilidad ciclopeatonal y diseño del espacio público																														
Acción	MC 4	Red de aparcamientos de bicicletas																														
Objetivos Específicos	- Garantizar las mejores condiciones de aparcamiento de bicicleta para incentivar su uso - Fomentar los desplazamientos en modos activos frente a los propulsados - Disponer las infraestructuras adecuadas para promover la intermodalidad - Reducir las emisiones de CO₂ derivadas de los desplazamientos cotidianos - Proporcionar alternativas al uso del vehículo privado motorizado en desplazamientos internos del Parque Empresarial																															
Descripción	El desarrollo urbanístico cuenta con una destacada red de carriles bici internos. Sin embargo, es necesario completar esta infraestructura ciclista mediante la disposición de plazas de aparcamiento públicas de tal forma que se favorezca el uso y aparcamiento seguro de bicicletas en la zona de equipamientos, así como a lo largo de los carriles bici internos, en las paradas de autobús previstas, en los accesos a los centros de trabajo y en otros puntos de interés. Se recomienda la instalación del modelo de soporte de U invertida, que permite un candado de forma más segura. Con carácter general, se primará la utilización de espacio dedicado al vehículo (calzada) para la ubicación de los aparcamientos, evitando la ocupación de las aceras o el espacio peatonal, salvo en los casos en los que esta opción no sea viable por cuestiones de espacio disponible o cuando el espacio peatonal se ensanche siendo suficientemente amplio. Cada <i>U invertida</i> permite el aparcamiento de dos bicicletas. El Decreto 344/2006 del Gobierno de la Generalitat de Catalunya es uno de los pocos cuerpos normativos que establece unos estándares respecto al número de plazas de aparcamiento ciclista según superficie y usos en un desarrollo urbanístico. Este texto, que se toma como referencia, se establece la obligatoriedad de disponer 1 plaza de aparcamiento por cada 100 m² de Zona Verde. Dadas las características excepcionales del Parque Empresarial y que se prevé un uso inferior a un desarrollo cercano a un núcleo urbano, se establece un cálculo de 1 plaza por cada 500 m². <table> <tr> <th>Zona verde</th><th>Superficie</th><th>Plazas</th></tr> <tr> <td>VJ-1</td><td>9.595,42</td><td>19</td></tr> <tr> <td>VJ-2</td><td>2.285,62</td><td>5</td></tr> <tr> <td>VJ-3</td><td>1.802,73</td><td>4</td></tr> <tr> <td>VJ-4</td><td>1.118,66</td><td>2</td></tr> <tr> <td>VJ-5</td><td>1.801,25</td><td>4</td></tr> <tr> <td>VJ-6</td><td>5.131,25</td><td>10</td></tr> <tr> <td>VJ-7</td><td>13.432,00</td><td>27</td></tr> <tr> <td>VJ-8</td><td>10.304,30</td><td>21</td></tr> <tr> <td>VJ-9</td><td>8.739,36</td><td>17</td></tr> </table>		Zona verde	Superficie	Plazas	VJ-1	9.595,42	19	VJ-2	2.285,62	5	VJ-3	1.802,73	4	VJ-4	1.118,66	2	VJ-5	1.801,25	4	VJ-6	5.131,25	10	VJ-7	13.432,00	27	VJ-8	10.304,30	21	VJ-9	8.739,36	17
Zona verde	Superficie	Plazas																														
VJ-1	9.595,42	19																														
VJ-2	2.285,62	5																														
VJ-3	1.802,73	4																														
VJ-4	1.118,66	2																														
VJ-5	1.801,25	4																														
VJ-6	5.131,25	10																														
VJ-7	13.432,00	27																														
VJ-8	10.304,30	21																														
VJ-9	8.739,36	17																														

VJ-10	6.319,30	13
VJ-11	3.749,90	7
VJ-12	37.545,89	75
TOTAL	101.825,68	204



Ejemplo de aparcabicis en U invertida. Alcorcón en bici

Agentes implicados	Agente Urbanizador
Horizonte temporal	Vinculado a la urbanización del sector
Coste aproximado	17.000 €
Indicadores	Incorporado al Plan (Sí/No) Ejecutado (Sí/No)

% de desplazamientos en modos activos frente a los totales

Ámbito	MC	Movilidad ciclopeatonal y diseño del espacio público
Acción	MC 5	Implantar estaciones de MIBISI
Objetivos Específicos	- Ampliar el servicio de bicicleta pública metropolitana. - Fomentar los desplazamientos en modos activos frente a los propulsados. - Disponer las infraestructuras adecuadas para promover la intermodalidad. - Reducir las emisiones de CO₂ derivadas de los desplazamientos cotidianos. - Proporcionar alternativas al uso del vehículo privado motorizado en desplazamientos internos del Parque Empresarial.	
Descripción	El Parque Comarcal proyectado posee una superficie de más de un millón de metros cuadrados que, unido a las grandes dimensiones de las parcelas previstas, generan unas distancias internas que requieren unas infraestructuras y servicios mediante los que se garantice una movilidad interna alternativa al vehículo privado motorizado. En este sentido, se propone extender la red de MIBISI existente en Aldaia, al Parque Empresarial incorporando una base de intercambio de bicicletas públicas. Tal y como se ha comentado, el municipio de Aldaia cuenta con un servicio de préstamo de bicicletas (MIBISI). Este sistema de carácter intermunicipal dispone de una flota de 1.000 bicicletas distribuidas en 80 estaciones de 10 municipios de l'Horta, entre ellos Aldaia. Actualmente 10 municipio del área metropolitana incorporan este servicio: Godella, Burjassot, Paterna, Quart de Poblet, Aldaia, Alaquàs, Xirivella, Torrent y Catarroja. En el núcleo urbano de Aldaia existen dos bases de intercambio de bicicletas públicas vinculadas a las vías ciclistas que conectan el Parque Empresarial con el núcleo urbano de Aldaia-Alaquàs y una tercera en el CC Bonaire. Por este motivo, se propone ubicar dos nuevas bases de intercambio en el extremo occidental del Parque Comarcal, concretamente, en el entorno del Cementerio.	



Propuesta de ubicación de base MIBISI

Ver plano 2.3 Infraestructura ciclopeatonal propuesta

Agentes implicados	Ayuntamiento de Aldaia / MIBISI / Mancomunidad Intermunicipal de l'Horta Sud
Horizonte temporal	Vinculado a la implantación del servicio
Coste aproximado	Instalación de dos bancadas de 12 anclajes cada una y suministro de 16 bicicletas: 38.500 €
Indicadores	Incorporado al Plan (Sí/No) Ejecutado (Sí/No)
% de desplazamientos en modos activos frente a los totales	

Ámbito	MC	Movilidad ciclopeatonal y diseño del espacio público
Acción	MC 6	Reservas de aparcamiento protegido para bicicletas y VMP en el interior de las edificaciones
Objetivos Específicos	- Garantizar las mejores condiciones de aparcamiento de bicicleta para incentivar su uso - Fomentar los desplazamientos en modos activos frente a los propulsados - Disponer las infraestructuras adecuadas para promover la intermodalidad - Reducir las emisiones de CO₂ derivadas de los desplazamientos cotidianos - Proporcionar alternativas al uso del vehículo privado motorizado en desplazamientos internos del Parque Empresarial	
Descripción	La disponibilidad de un aparcabici cómodo y seguro en el origen y en el destino de los desplazamientos es una condición imprescindible para una acertada estrategia de promoción de la bicicleta, que incluya también un plan de itinerarios ciclistas, campañas de promoción y educación, calmado del tráfico motorizado, etc. Cuando no está en uso, el vehículo debe mantenerse en las mejores condiciones posibles, a salvo de las condiciones climáticas, el vandalismo o el robo. El aparcamiento forma parte del desplazamiento, si éste no se puede realizar en condiciones adecuadas, puede afectar a la realización de los desplazamientos llegando incluso a inhibirlos: si no se dispone de aparcamiento en origen o en destino, no se realiza el desplazamiento. En este sentido se propone la incorporación en las Normas Urbanísticas del Plan Parcial una previsión de reserva mínima de plazas para bicicletas en las edificaciones. Como se recoge en el Manual de aparcamientos de bicicletas del IDAE, <i>no es fácil establecer mediante normativa el número exacto de plazas de aparcamiento de bicicletas que serán suficientes y más si cabe, cuando se desconocen con exactitud las actividades previstas. A pesar de todo, es necesario establecer una normativa de referencia como punto de partida, y que en cada caso se podrá variar la reserva de plazas resultante, tanto por encima como por debajo, siempre que esté debidamente justificado</i> y con el correspondiente visto bueno de la administración local competente en materia urbanística y de movilidad. A continuación, se presentan las recomendaciones del Decreto 344/2006 del Gobierno de la Generalitat de Catalunya, de regulación de los estudios de evaluación de la movilidad generada, fruto de la Ley 9/2003, de la movilidad. Este decreto prevé que as nuevas actuaciones urbanísticas que superen una determinada generación de movilidad no se podrán aprobar sin haber tenido en cuenta, entre otros requerimientos, la creación de itinerarios ciclistas y de aparcamientos de bicicletas.	

En la tabla siguiente, se exponen las reservas de plazas para bicicletas para algunas funciones relacionadas con el presente estudio.

Función	Reserva de plazas de aparcamiento de bicicletas
Uso industrial	1 plazas / 100 m ² de techo o fracción
Equipamientos deportivos, culturales y recreativos	5 plazas / 100 plazas de aforo del equipamiento
Zonas verdes	1 plaza / 100 m ² de suelo
Otros equipamientos públicos	1 plazas / 100 m ² de techo o fracción

Plazas mínimas de aparcamiento de bicicletas, según el D 344/2006 de la Generalitat de Catalunya. Fuente: DOGC, 2006

Dado que las actividades logísticas, tienen un uso del suelo menos intensivo que una industria convencional, se ha previsto modificar los parámetros según la siguiente tabla.

Función	Reserva de plazas de aparcamiento de bicicletas
Uso industrial logístico	1 plazas / 1.500 m ² de techo o fracción
Equipamientos deportivos, culturales y recreativos	5 plazas / 100 plazas de aforo del equipamiento
Otros equipamientos públicos	1 plazas / 100 m ² de techo o fracción

Plazas mínimas de aparcamiento de bicicletas propuestas. Fuente: elaboración propia

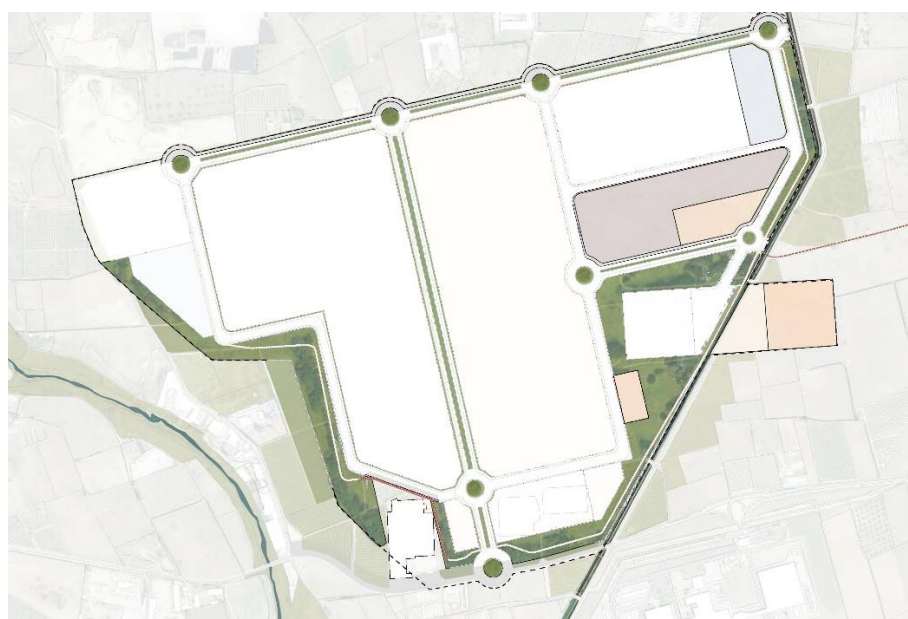
Asimismo, se propone que los espacios reservados para el aparcamiento de bicicletas en el interior de las edificaciones sean habitáculos cerrados y protegidos, con unas dimensiones mínimas para la correcta entrada, circulación y aparcamiento de bicicletas.



Espacio interior reservado para bicicletas en Pamplona. Fuente: movilidadpamplona.es

Agentes implicados	Promotor / Ayuntamiento de Aldaia / Empresas operadoras
Horizonte temporal	Vinculado a la edificación del sector
Coste aproximado	<i>Coste mínimo variable según edificación</i>
Indicadores	Incorporado al Plan (Sí/No)
	% de desplazamientos en modos activos frente a los totales

Àmbito	MC	Movilidad ciclopeatonal y diseño del espacio público
Acción	MC 7 Espacios agradables para la estancia y el esparcimiento	
Objetivos Específicos	- Fomentar los desplazamientos en modos activos frente a los propulsados - Reducir las emisiones de CO₂ derivadas de los desplazamientos cotidianos - Garantizar un acceso ciclopeatonal en las mejores condiciones de seguridad al Parque Empresarial	
Descripción	Disponer de un espacio público confortable para viandantes es una de las premisas básicas para un buen desarrollo de la vida cotidiana. La sensación de bienestar y seguridad en el espacio urbano, la proximidad y calidad de zonas verdes o la posibilidad de caminar y descansar en las zonas abiertas, juega un papel fundamental en la elección de la movilidad activa frente a otras formas de desplazamiento. En el caso del Parque Empresarial, por un lado se plantea una gran zona verde vinculada a la cuña donde se concentran los equipamientos y la zona terciaria, esta zona poseerá áreas de estancia y descanso, zonas para el deporte al aire libre y jardines equipados con el mobiliario adecuado. En este ámbito es donde se concentrarán las actividades con mayor densidad de uso preveándose la posibilidad de implantación de oficinas, espacios para la innovación, espacios de trabajo colaborativo, locales de restauración, etc. Por otro lado, el Plan Parcial propone una franja de zonas verdes, a modo de anillo, que mejora la transición con el suelo no urbanizado y favorece un tránsito ciclopeatonal agradable a través suyo.	



Zonas verdes, terciario y equipamientos vinculados a un uso intensivo. Fuente: elaboración propia en base al documento de asesoramiento de la UPV



Sección zona verde. Fuente: elaboración propia en base al documento de asesoramiento de la UPV

Agentes implicados	Agente urbanizador		
Horizonte temporal	Vinculado a la urbanización del sector		
Coste aproximado	TOTAL	109.325 m ²	4.482.000 €
Indicadores	Incorporado al Plan (Sí/No)		
	Ejecutado (Sí/No)		
	% de desplazamientos en modos activos frente a los totales		

IV.3.2. Movilidad en transporte colectivo

Ámbito	TC	Movilidad en transporte colectivo
Acción	TC 1	Promoción de un servicio de autobús lanzadera
Objetivos Específicos	- Garantizar el acceso en transporte público al Parque Empresarial - Fomentar el uso del transporte público en los desplazamientos laborales - Mejorar la oferta y el servicio de transporte público del municipio de Aldaia - Garantizar la accesibilidad universal al sistema de transporte - Disponer las infraestructuras adecuadas para promover la intermodalidad - Reducir el tránsito de vehículos motorizados en el entorno viario del Parque Empresarial - Reducir las emisiones de CO₂ derivadas de los desplazamientos cotidianos - Proporcionar alternativas al uso del vehículo privado motorizado en desplazamientos internos del Parque Empresarial	
Descripción	Como se ha comentado previamente, resulta esencial la implantación de un servicio de transporte colectivo regular que permita el acceso del personal trabajador, así como de otras personas que necesitasen desplazarse a los equipamientos y edificios terciarios. En este sentido, se propone establecer un servicio de autobús lanzadera que conecte el Parque Empresarial con el núcleo urbano de Aldaia-Alaquàs y, a su vez, con la línea de metro. En primera instancia, el servicio sería privado, es decir, de uso exclusivo para el personal trabajador de las empresas suscritas a un convenio común. Una vez puesto en marcha el Parque Empresarial, se buscaría una fórmula consensuada con la ATMV y que no ofreciera interferencias con las líneas concesionadas para transformar la línea en un servicio público (<i>transporte público regular de uso específico</i>) El itinerario, la demanda, los horarios, expediciones, etc. tendría que ser estudiado con más detalle una vez implantadas las principales empresas operadoras en el Parque y teniendo en cuenta las zonas industriales cercanas. Posteriormente sería necesario establecer un convenio marco de financiación y explotación del servicio. En cualquier caso, se ha avanzado una propuesta de itinerario provisional basado en las hipótesis planteadas en este documento. La línea realizaría tres paradas en el interior del Parque Empresarial, posteriormente se dirigiría hacia el oeste por la CV-413 para alcanzar el núcleo urbano de Aldaia-Alaquàs realizando una parada en la parte sur de las vías cerca de la estación de ADIF y otra en la parte norte aprovechando una parada de una línea regular existente. Una vez completado su paso por los núcleos urbanos se dirigiría por la CV-408 hacia el norte, penetrando en el Barrio del Cristo para realizar una última parada en la misma localización que una parada de línea existente antes de cruzar la A-3 y finalizar su trayecto junto a la parada de metro de Quart de Poblet. El trayecto de vuelta poseería el mismo trazado situándose las paradas muy próximas a las del trayecto de ida. A excepción de las paradas en el parque logístico y la de la estación de Adif Aldaia, las demás se ubican en paradas de autobús existentes correspondientes a otros itinerarios. En la parada de Metro Quart de Poblet circulan las líneas 3, 5 y 9 que conectan de forma directa con la ciudad de València, concretamente con la estación del Norte y la del Cabanyal así como con l'Horta Nord. En la parada Ángel	

Guimerà, situada a 6 paradas de Quart, confluyen las líneas 1, 2 y 7 que vertebran diferentes corredores norte-sur por el interior.

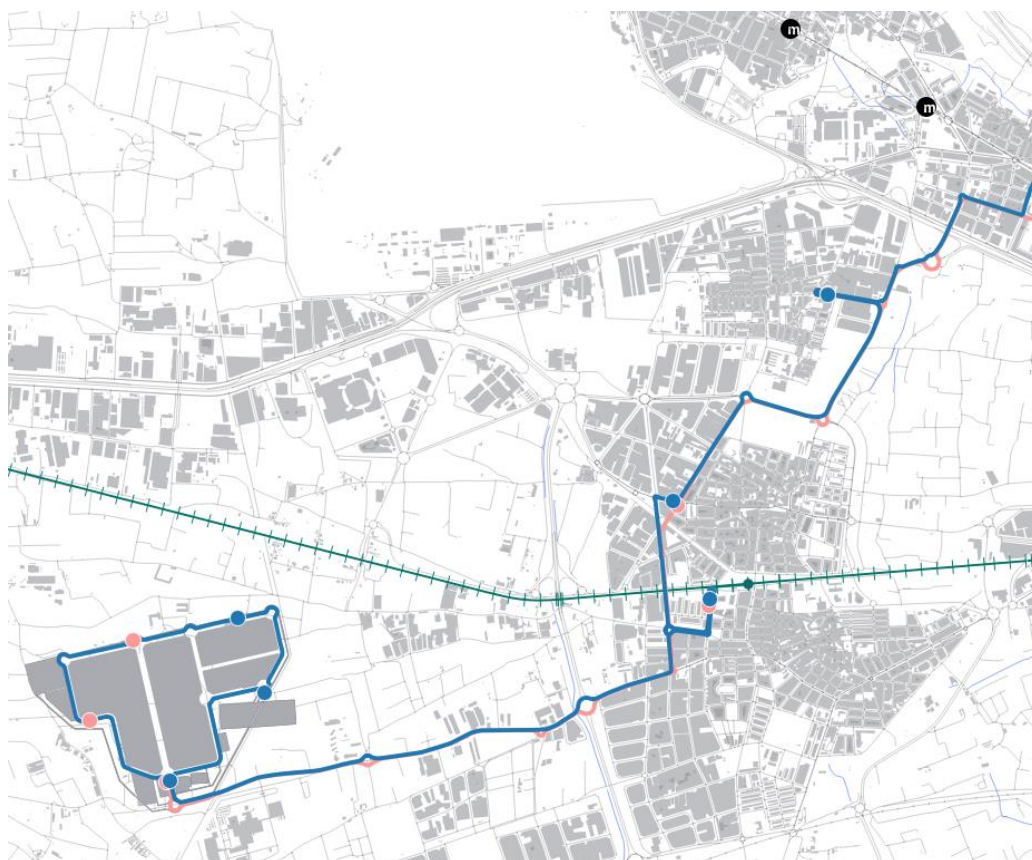
Los horarios, el número de expediciones o el itinerario se adaptarían para dar servicio mayoritariamente a las jornadas laborales del personal trabajador, preliminarmente se han establecido 6 expediciones de ida y otras 6 de vuelta para el cálculo del coste (al que habría que restarle lo recaudado por los tickets de los pasajeros, en su caso). El tipo de vehículo sería acorde a la demanda detectada con la puesta en funcionamiento del Parque Empresarial.

Ida. Parque Comarcal – Quart de Poblet

Id.	Localización	Distancia (km)	Tiempo estimado (mins)
Parada 1	Parque Comarcal, Noroeste	-	-
Parada 2	Parque Comarcal, Oeste	0,9	2'
Parada 3	Parque Comarcal, Sur (salida)	0,7	2'
Parada 4	C/ Velázquez, 2 (junto Estación cercanías Aldaia)	3,8	7'
Parada 5	C/ Camino del Coscollar, 1	1,5	4'
Parada 6	C/ Solidaridad, 3	2,3	4'
Parada 7	Para de Metro de Quart de Poblet	2,0	5'
Total		10,1	24'
Total con paradas		10,1	27'

Vuelta. Quart de Poblet – Parque Comarcal

Id.	Localización	Distancia (km)	Tiempo estimado (mins)
Parada 8	C/ Solidaridad, 3	2,0	5'
Parada 9	C/ Camino del Coscollar, 1	2,3	4'
Parada 10	C/ Velázquez, 2 (junto Estación cercanías Aldaia)	1,5	4'
Parada 11	Parque Comarcal, Sur (entrada)	3,8	7'
Parada 12	Parque Comarcal, Cementerio	1,3	2'
Parada 13	Parque comarcal, Nordeste	1,0	2'
Parada 1	Parque comarcal, Noroeste	0,7	2'
Total		11,5	24'
Total con paradas			27'



Ver plano 2.4 Transporte público propuesto. Trazado

Agentes implicados	Empresas operadoras / Otras empresas próximas / Ayto. de Aldaia
Horizonte temporal	Vinculado al inicio de las actividades
Coste aproximado	240.000 €/año
Indicadores	Implantado (Sí/No) Porcentaje de desplazamientos en TP frente a los totales Porcentaje de desplazamientos internos mediante modos sostenibles frente a los totales Consumo energético total del transporte colectivo

La actuación TC1 tiene condición de elemento esencial de los recogidos en el artículo 102.2 de la Ley 6/2011 de 1 de abril de movilidad de la Comunitat Valenciana

Ámbito	TC	Movilidad en transporte colectivo														
Acción	TC 2	Implantación de paradas de autobús														
Objetivos Específicos	- Garantizar el acceso en transporte colectivo al Parque Empresarial - Fomentar el uso del transporte colectivo en los desplazamientos laborales - Mejorar la oferta y el servicio de transporte público del municipio de Aldaia - Garantizar la accesibilidad universal al sistema de transporte - Disponer las infraestructuras adecuadas para promover la intermodalidad - Reducir el tránsito de vehículos motorizados en el entorno viario del Parque Empresarial - Proporcionar alternativas al uso del vehículo privado motorizado en desplazamientos internos del Parque Empresarial															
Descripción	Como se ha comentado previamente, resulta esencial la implantación de un servicio de transporte que de servicio al Parque Comarcal. En este sentido y en relación con el trazado de la línea de autobús descrito en la actuación anterior, se propone la instalación de tres marquesinas, así como el resto de actuaciones pertinentes (señalización horizontal y vertical, iluminación, pavimento táctil, etc.) para habilitar las correspondientes paradas de autobús. El modelo de marquesina y el resto de actuaciones complementarias se realizará acorde a lo establecido por el ATMV y la normativa de aplicación, teniendo especial atención en los requerimientos de accesibilidad. Las paradas estarían ubicadas según se aprecia en la información gráfica adjunta. Se propone una primera parada situada sur del Parque comarcal, previamente al enlace con la CV-413 (rotonda 7), una segunda en el mismo vial pero en el extremo norte (rotonda 2) y una tercera en la zona próxima al Cementerio (rotonda 6). <table><tr><th>Id.</th><th>Localización</th></tr><tr><td>Parada 1</td><td>Parque Comarcal, Noroeste</td></tr><tr><td>Parada 2</td><td>Parque Comarcal, Oeste</td></tr><tr><td>Parada 3</td><td>Parque Comarcal, Sur (salida)</td></tr><tr><td>Parada 11</td><td>Parque Comarcal, Sur (entrada)</td></tr><tr><td>Parada 12</td><td>Parque Comarcal, Cementerio</td></tr><tr><td>Parada 13</td><td>Parque comarcal, Nordeste</td></tr></table>		Id.	Localización	Parada 1	Parque Comarcal, Noroeste	Parada 2	Parque Comarcal, Oeste	Parada 3	Parque Comarcal, Sur (salida)	Parada 11	Parque Comarcal, Sur (entrada)	Parada 12	Parque Comarcal, Cementerio	Parada 13	Parque comarcal, Nordeste
Id.	Localización															
Parada 1	Parque Comarcal, Noroeste															
Parada 2	Parque Comarcal, Oeste															
Parada 3	Parque Comarcal, Sur (salida)															
Parada 11	Parque Comarcal, Sur (entrada)															
Parada 12	Parque Comarcal, Cementerio															
Parada 13	Parque comarcal, Nordeste															



Ver plano 2.5 Transporte público propuesto. Cobertura

Agentes implicados	Ayuntamiento de Aldaia / Empresa responsable del servicio / Otras administraciones con competencias
Horizonte temporal	Vinculado al inicio de las actividades / Vinculado a la implantación del servicio
Coste aproximado	20.000 €
Indicadores	Incorporado al Plan (Sí/No) Ejecutado (Sí/No) Porcentaje de desplazamientos en TP frente a los totales Porcentaje de desplazamientos internos mediante modos sostenibles frente a los totales

IV.3.3. Movilidad en transporte privado motorizado

Ámbito	VP	Movilidad en vehículo privado
Acción	VP 1	Implementar puntos de recarga eléctrica

Objetivos Específicos	- Apostar por la descarbonización del sistema de transporte - Reducir las emisiones de CO₂ derivadas de los desplazamientos cotidianos
-----------------------	--

Descripción

El sector del transporte es uno de los principales responsables de las emisiones difusas de gases de efecto invernadero causantes del agravamiento del calentamiento global, siendo además un elemento clave en la contaminación ambiental de nuestro entorno. Por ello, es necesario implementar políticas activas de ahorro y eficiencia energética en dicho sector que contribuyan a la reducción del consumo de energías fósiles y a la disminución de las emisiones de gases de efecto invernadero que lleva asociadas. En este sentido, una de las principales medidas que se pueden y deben potenciar actualmente es el impulso de la movilidad eléctrica, particularmente en el entorno de los polígonos industriales.

Por consiguiente, el desarrollo de infraestructuras de abastecimiento a vehículos eléctricos en estas áreas permitirá ayudar a mejorar la movilidad sostenible en el entorno del municipio.

Con el objetivo de promover y facilitar la incorporación de vehículos eléctricos al parque móvil del personal trabajador, se propone la ampliación del servicio de puntos de carga de este tipo de vehículos. Asociado a cada uno de estos puntos de recarga se habilitarán, según el caso, 1 o 2 plazas de aparcamiento reservadas para este tipo de vehículos que cuenten con la correspondiente autorización.

El RD 29/2021, de 21 de diciembre, por el que se adoptan medidas urgentes en el ámbito energético para el fomento de la movilidad eléctrica, el autoconsumo y el despliegue de energías renovables en su *Artículo 4. Dotaciones mínimas de recarga de vehículos eléctricos en aparcamientos adscritos a edificios de uso distintos al residencial o estacionamientos existentes no adscritos a edificios* recoge que *con carácter general, se instalará una estación de recarga por cada 40 plazas de aparcamiento o fracción, hasta 1.000 plazas, y una estación de recarga más por cada 100 plazas adicionales o fracción.*

Según la información disponible del Plan Parcial, en el sector se prevé una dotación de 1.561 plazas públicas de aparcamiento. Por tanto, el resultado

Puntos de recarga de vehículos eléctricos	
1.000 / 40 =	25 puntos de recarga
(1561 – 1.000) / 100 =	6 puntos de recarga
Total =	31 puntos de recarga

Ante la posibilidad de que el despliegue de los puntos de recarga

podiera generar un *efecto contraproducente* en términos de atracción de movilidad exterior al producirse un “efecto llamada” por la existencia de una gran concentración de puntos de recarga y fácil acceso se ha establecido una estrategia de habilitación progresiva.

En este sentido, se propone que el Agente Urbanizador realice la preinstalación del total de puntos de recarga hasta la acometida, pero que la puesta en marcha de los mismos se vincule al inicio de las actividades industriales y siempre en función de la demanda. La titularidad sería municipal y la habilitación y gestión podría llevarse a cabo a través de una empresa externa. En cualquier caso, la gestión de los puntos de recarga deberá cumplir en el momento de su puesta en funcionamiento la legislación que esté vigente



Punto de recarga en Llosa. Fuente: myrecarga.es

Agentes implicados	Agente Urbanizador / IVACE / Ayuntamiento de Aldaia / Empresas operadoras
Horizonte temporal	Vinculado a la urbanización del sector
Coste aproximado	10.000 € (por cada punto habilitado) 310.000 € todos los puntos habilitados
Indicadores	Incorporado al Plan (Sí/No) Ejecutado (Sí/No) Relación de vehículos menos contaminantes frente al total de vehículos

Ámbito	VP	Movilidad en vehículo privado
Acción	VP 2	Integración paisajística de las zonas de aparcamiento
Objetivos Específicos	- Disminuir el impacto paisajístico y ambiental derivado de la implantación de infraestructuras viarias - Reducir las emisiones de CO₂ derivadas de los desplazamientos cotidianos	
Descripción	Como se ha visto a lo largo del análisis y diagnóstico, las bolsas de aparcamiento ocupan una importante superficie que se destina únicamente al estacionamiento de vehículos privados, especialmente durante las horas punta del día. Además, estos espacios monofuncionales suelen materializarse mediante una capa de rodadura continua impermeabilizante y no cuentan con un mínimo diseño para su integración paisajística o de minimización del impacto ambiental. Para mejorar la calidad ambiental y paisajística de estas zonas al tiempo que resolver los problemas funcionales relacionados con el tránsito de vehículos pesados, se propone resolver estas áreas mediante la utilización de SUDS, así como incorporar árboles de gran porte y zonas de pavimentación blanda donde sea posible.  Aparcamiento con SUDS. Fuente: Guía “La gestión integral del ciclo del agua en entornos edificados”, Grupo Tragsa	
Agentes implicados	Agente Urbanizador / Ayuntamiento de Aldaia / Confederación Hidrográfica del Júcar	
Horizonte temporal	Vinculado a la urbanización del sector	
Coste aproximado	1.670.000 €	
Indicadores	Incorporado al Plan (Sí/No) Ejecutado (Sí/No)	

Àmbito	VP	Movilidad en vehículo privado
Acción	VP 3 Jerarquización del viario e integración paisajística	
Objetivos Específicos	- Disminuir el impacto paisajístico y ambiental derivado de la implantación de infraestructuras viarias - Reducir las emisiones de CO₂ derivadas de los desplazamientos cotidianos	

Descripción	Esta propuesta recoge la idea del documento de asesoramiento de la UPV de incorporar al Plan Parcial una estructura viaria jerarquizada que ordene y facilite la funcionalidad general de los diferentes tipos de movilidad, así como la orientación de vehículos y personas desde cualquier acceso principal al Parque Empresarial. Del mismo modo, con esta estructura se adecúa la ordenación de cara a permitir futuras ampliaciones, con una mejor integración territorial. Para esta fase, se establecen tres puertas principales de acceso viario, que permiten las mejores condiciones de seguridad, accesibilidad y conexión con la A7 y la A3, así como facilitan con otros enlaces, infraestructuras y núcleos territoriales. Por otro lado, mediante el diseño de viales amplios se permite la incorporación de una adecuada red de carril bici y unos recorridos peatonales atractivos y seguros. El diseño de los viales incorpora alcorques con arbolado de alineación de gran porte que permite
-------------	---

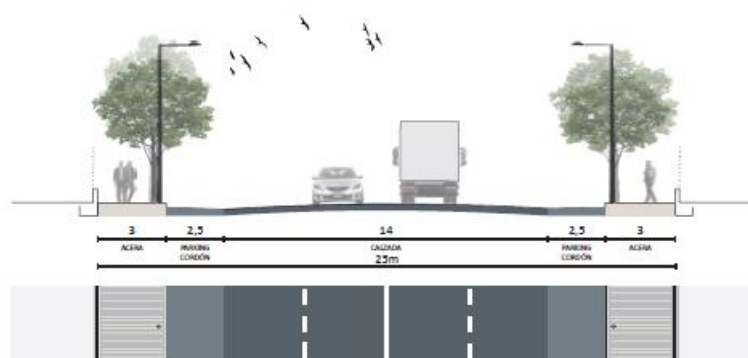


Esquema general de inserción Territorial y Accesos. Fuente: Documento de asesoramiento de la UPV

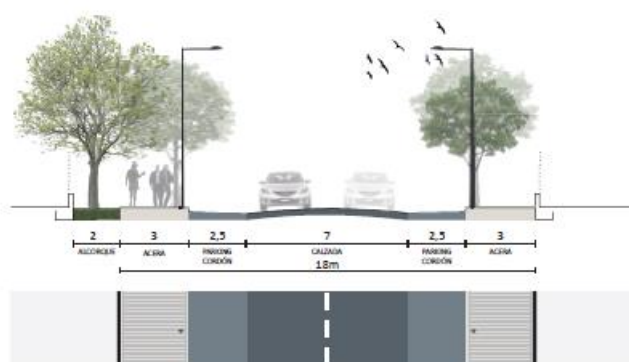


Estructura y jerarquía viaria. Fuente: Documento de asesoramiento de la UPV





CALLE DOBLE SENTIDO



CALLE SENTIDO ÚNICO

Agentes implicados	Agente Urbanizador / Ayuntamiento de Aldaia		
Horizonte temporal	Vinculado a la urbanización del sector		
Coste aproximado	Urbanización viales:	85.226 m ²	10.653.000 €
	<i>En este coste se incluye la ejecución del carril bici interno de la actuación MC 1</i>		
Indicadores	Ejecutado (Sí/No)		

IV.3.4. Gestión de la demanda

Ámbito	GD	Gestión de la demanda
Acción	GD 1	Fomento de la movilidad colaborativa
Objetivos Específicos	- Utilizar las tecnologías de la información y comunicación para fomentar patrones de desplazamiento más sostenibles - Promover un cambio en los hábitos de movilidad hacia patrones más sostenibles	
Descripción	Otra forma de actuar sobre la demanda de desplazamientos que tienen los mismos o parecidos orígenes y destinos consiste en potenciar la movilidad colaborativa, compartiendo vehículos entre varios/as usuarios/as con un recorrido y horario coincidentes. De esta forma se aborda el problema del bajo índice de ocupación de los coches, que en muchas ocasiones circulan con un solo ocupante. En el caso de los grandes centros de trabajo, como el Parque Empresarial, estas medidas suelen ser fáciles de implantar y se reduce considerablemente el volumen de desplazamientos totales. Por ello, se propone que las empresas que operen en el Parque promuevan conjuntamente la creación de una aplicación móvil que permita emparejar a viajeros/as con lugares de origen y horarios similares para que, posteriormente puedan compartir vehículos.	
Agentes implicados	Empresas operadoras / Entidad de conservación del Parque	
Horizonte temporal	Vinculado al inicio de las actividades	
Coste aproximado	10.000 €	
Indicadores	Implantado (Sí/No) Porcentaje de ocupación de los vehículos	

Ámbito	GD	Gestión de la demanda
Acción	GD 2	Plan de movilidad al trabajo
Objetivos Específicos	- Promover un cambio en los hábitos de movilidad hacia patrones más sostenibles - Realizar acciones de formación y difusión que fomenten pautas de desplazamientos más sostenibles	
Descripción	De acuerdo con lo recogido en el proyecto de Ley de Movilidad Sostenible, se propone la redacción de un plan de movilidad al trabajo que agrupe las diferentes empresas que operen en el nuevo desarrollo urbanístico. En el Artículo 26. Planes de transporte sostenible al trabajo recoge lo siguiente: <i>Artículo 26. Planes de transporte sostenible al trabajo</i> <i>1. En el plazo de 18 meses desde la entrada en vigor de esta ley, las entidades pertenecientes al sector público de acuerdo con lo establecido en el Artículo 2 de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público, y las empresas deberán disponer de planes de transporte sostenible al trabajo para aquellos centros de trabajo con más de 500 personas trabajadoras o 250 por turno.</i> <i>2. Los planes de transporte sostenible al trabajo deberán ser objeto de un seguimiento que permita evaluar el nivel de implantación de las actuaciones y medidas recogidas en el plan. En todo caso y sin perjuicio de otras actuaciones, en el plazo de dos años desde su aprobación, las entidades públicas y empresas, deberán elaborar un informe de seguimiento sobre el nivel de implantación de las actuaciones y medidas del plan, que se repetirá cada dos años de vigencia del plan.</i> <i>3. Los planes de transporte sostenible al trabajo serán objeto de negociación con la representación legal de las personas trabajadoras. A estos efectos, para la consideración de centro de trabajo será de aplicación la definición contenida en el artículo 1.5 del texto refundido de la Ley del Estatuto de los Trabajadores, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2015, de 23 de octubre.</i> <i>4. Los planes de transporte sostenible al trabajo incluirán soluciones de movilidad sostenible que contemplen el impulso la movilidad activa, el transporte colectivo, la movilidad eléctrica, y la movilidad compartida o colaborativa (...)</i> <i>5. Además, en relación con los centros de trabajo de más de 1.000 personas trabajadoras situados en municipios o áreas metropolitanas de más de 500.000 habitantes, las entidades públicas y empresas deberán incluir medidas que permitan reducir la movilidad de las personas trabajadoras en las horas punta y promover el uso de medios de transporte de bajas o nulas emisiones.</i>	
Agentes implicados	Empresas operadoras / Entidad de conservación del Parque	

Horizonte temporal	Vinculado al inicio de las actividades
Coste aproximado	15.000 €
Indicadores	Implantado (Sí/No) Porcentaje de desplazamientos en TP frente a los totales Porcentaje de desplazamientos internos mediante modos sostenibles frente a los totales

Ámbito	GD	Gestión de la demanda
Acción	GD 3	Campañas de promoción y sensibilización
Objetivos Específicos	- Promover un cambio en los hábitos de movilidad hacia patrones más sostenibles - Realizar acciones de formación y difusión que fomenten pautas de desplazamientos más sostenibles	
Descripción	Realización de una Campaña de Concienciación e Información, mediante reuniones informativas, mensajes de difusión, etc. para formar a los grupos de trabajo que intervendrán según las medidas que se decidan potenciar. Desarrollo de Programas de Movilidad orientados al personal trabajador, gerencias, Órgano Gestor y responsables de la Administraciones competentes, con el objetivo de concienciar a estos sectores de la importancia de minimizar el uso del vehículo privado y fomentar modos de transporte más sostenibles. Los Programas de Movilidad podrían incluir actividades como: - Jornadas en las que se describen los patrones de movilidad al trabajo actual y su insostenibilidad en el futuro, donde se explicará el porqué de la necesidad de un cambio aptitudinal y actitudinal para poder avanzar hacia una movilidad más sostenible. - Jornadas de Movilidad Sostenible donde se explicarán las ventajas y los beneficios del uso del transporte público. - Jornadas de Movilidad Sostenible donde se detallarán las ventajas y beneficios (económicos, ambientales y para la salud) del uso de la bicicleta y el desplazamiento a pie para acceder al puesto de trabajo.	
Agentes implicados	Empresas operadoras / Entidad de conservación del Parque	
Horizonte temporal	Vinculado al inicio de las actividades	
Coste aproximado	15.000 €	
Indicadores	Número de actuaciones realizadas Porcentaje de desplazamientos en TP frente a los totales Porcentaje de desplazamientos internos mediante modos sostenibles frente a los totales Porcentaje de ocupación de los vehículos	

Ámbito	GD	Gestión de la demanda
Acción	GD 4 Constitución de una mesa de la movilidad propia	
Objetivos Específicos	- Promover un cambio en los hábitos de movilidad hacia patrones más sostenibles - Realizar acciones de formación y difusión que fomenten pautas de desplazamientos más sostenibles	
Descripción	La participación pública constituye un aspecto esencial en el desarrollo de políticas de movilidad sostenible, siendo un vector clave para el logro de la transformación cultural y de hábitos de vida que dé lugar a una movilidad más eficiente e integradora, acorde a las necesidades y anhelos de la ciudadanía. En este sentido se propone la creación de una Mesa de Movilidad tanto para velar por el cumplimiento de los objetivos y medidas del PMS como por la necesidad de incorporar nuevas inquietudes que vayan surgiendo a lo largo de los trabajos de implementación del Plan. A tal fin, se propone la creación de una Mesa de la Movilidad propia del Parque Empresarial, con carácter estable, y con los siguientes objetivos: - Reunirse regularmente (al menos dos veces al año) - Liderar la aplicación del PMS y su seguimiento - Debatir todas aquellas nuevas cuestiones vinculadas con la movilidad en el Parque Empresarial o con incidencia en su entorno urbano, industrial o infraestructural. Ya sean relativas a nuevos escenarios, imprevistos, demandas, necesidades, sugerencias, etc. - Proponer nuevas actuaciones en materia de movilidad sostenible La mesa estará liderada por la Entidad de conservación del Parque y constituida por representantes de los siguientes agentes: - Personal trabajador a través de representantes sindicales - Propietarios de las parcelas edificadas - Ayuntamiento de Aldaia Puntualmente podrá invitarse a otras administraciones o agentes con competencias en los asuntos a tratar como: Ayuntamiento de Alaquàs, Ayuntamiento de Quart de Poblet, Diputación de Valencia, ATMV, etc.	
Agentes implicados	Empresas operadoras / Entidad de conservación del Parque / Ayuntamiento de Aldaia / Representación sindical del personal trabajador	
Horizonte temporal	Vinculado al inicio de las actividades	
Coste aproximado	Sin coste o coste mínimo	

Indicadores	Implantado (Sí/No)
	Número de actuaciones (actas de reuniones)
	Porcentaje de desplazamientos en TP frente a los totales
	Porcentaje de desplazamientos internos mediante modos sostenibles frente a los totales
	Porcentaje de ocupación de los vehículos

IV.4. PROGRAMA E INVERSIONES

En este apartado se ha concentrado la información relativa al presupuesto aproximado de las actuaciones propuestas. Cabe destacar que los costes reflejados tienen un carácter orientativo y que, por la naturaleza estratégica del presente plan, no se tratan de compromisos vinculantes excepto los que aparecen en las fichas MC2 y TC1, cuya naturaleza vinculante viene determinada por el artículo 102.2 de la Ley 6/2011 de movilidad de la Comunidad Valenciana. Cada una de las actuaciones se incorporará al documento normativo o ejecutivo oportuno donde se concretarán y ajustarán las cuantías.

El plazo de vigencia de este plan de movilidad es de 10 años. Las acciones vinculadas a la urbanización del sector formarán parte del horizonte corto plazo, mientras que las acciones vinculadas a la explotación del sector formarán parte del horizonte a medio y largo plazo. El plan podrá ser revisado para adaptarse a las circunstancias de la oferta de movilidad, o de la demanda de transporte. El procedimiento para revisar el plan será el mismo que el que se haya desarrollado para su aprobación. La revisión de las actuaciones que tienen carácter de elemento esencial, implicará como mínimo, la revisión del plan de movilidad en las fichas de las propuestas de actuación que las describan.

En la siguiente tabla se diferencia aquellas actuaciones cuya ejecución queda vinculada a la urbanización del sector (infraestructurales) de las asociadas a la explotación (servicios).

	Urbanización	Explotación
MC – Movilidad ciclopeatonal y diseño del espacio público		
MC 1 – Red ciclopeatonal interna	- €	
MC 2 – Conexión ciclopeatonal con el núcleo urbano de Aldaia-Alaquàs	187.000 €	
MC 3 - Conexión ciclopeatonal con el CC Bonaire		366.500 €
MC 4 – Red de aparcamientos para bicicletas	17.000 €	
MC 5 – Estaciones de MIBISI		38.500 €
MC 6 – Reservas de aparcamiento protegido para bicicletas y VMP en el interior de las edificaciones		<i>Coste mínimo, variable según el caso</i>
MC 7 – Dotar al Parque Empresarial de espacios agradables para la estancia y esparcimiento	4.482.000 €	
TC – Movilidad en transporte colectivo		
TC 1 – Promoción de un servicio de autobús lanzadera		240.000 €
TC 2 - Implantación de paradas de autobús		20.000 €
VP – Movilidad en vehículo privado motorizado		

VP 1 – Implementar puntos de recarga eléctrica	310.000 €
VP 2 – Integración paisajística de las zonas de aparcamiento	1.670.000 €
VP 3 – Jerarquización del viario e integración paisajística de los viales (urbanización de viales)	10.653.000 €

GD – Gestión de la demanda

GD 1 – Fomento de la movilidad colaborativa	10.000 €
GD 2 – Planes de movilidad al trabajo	15.000 €
GD 3 – Campañas de promoción y sensibilización	15.000 €
GD4 – Constitución de una mesa de la movilidad propia	<i>Sin coste o coste mínimo</i>

Total	17.319.000 €	705.000 €
--------------	---------------------	------------------

V. SEGUIMIENTO Y EVALUACIÓN DEL PLAN

El presente capítulo define la metodología para el seguimiento y evaluación del PMS, cuya coordinación deberá recaer sobre el Ayuntamiento de Aldaia. El seguimiento del plan se realizará a partir de un sistema de indicadores, junto a los compromisos adquiridos con los responsables y agentes implicados en las diferentes medidas planteadas en el Plan de Acción.

El sistema de seguimiento previsto tiene por objeto la comprobación del cumplimiento de las determinaciones, previsiones y objetivos del PMS, así como la valoración de las desviaciones producidas -magnitud, causas, reversibilidad- y las propuestas para ajustar las medidas y determinaciones del Plan o, en su caso, la propuesta de revisión del mismo. Así, se define un Sistema de indicadores de seguimiento como mecanismo de comprobación del cumplimiento de las determinaciones y los objetivos definidos en el PMS.

Los indicadores son un importante instrumento para velar por la correcta ejecución de las medidas definidas en el plan. Igualmente, los indicadores son un instrumento de mejora continua de la actividad, y son una idónea herramienta para la comunicación, permitiendo establecer en base a una cantidad limitada de información, una rápida evaluación de la situación. Además, un sistema de indicadores permite determinar objetivos medioambientales cuantificables que pueden utilizarse para medir el éxito o fracaso de las actuaciones.

A continuación, se presenta el conjunto de indicadores de seguimiento objetivos que servirán para evaluar cada una de las medidas establecidas:

INDICADORES DE SEGUIMIENTO Y EVALUACIÓN DEL PLAN

Sistema de indicadores	Acciones	Indicador inicial	Indicador objetivo
Incorporado al Plan Parcial (Sí/No)	MC 1 – Red ciclopeatonal interna	No	Sí
	MC 2 – Conexión ciclopeatonal con el núcleo urbano de Aldaia	No	Sí
	MC 3 – Conexión ciclopeatonal con el CC Bonaire	No	Sí
	MC 4 – Red de aparcamientos para bicicletas	No	Sí
	MC 5 – Estaciones de MIBISI	No	Sí
	MC 6 – Reservas de aparcamiento protegido para bicicletas y VMP en el interior de las edificaciones	No	Sí
	TC 2 – Implantación de paradas de autobús	No	Sí
	VP 1 – Implementar puntos de recarga eléctrica	No	Sí
	VP 2 – Integración paisajística de las zonas de aparcamiento	No	Sí
Ejecutado (Sí/No)	MC 1 – Red ciclopeatonal interna	No	Sí
	MC 2 – Conexión ciclopeatonal con el núcleo urbano de Aldaia	No	Sí
	MC 3 – Conexión ciclopeatonal con el CC Bonaire	No	Sí
	MC 4 – Red de aparcamientos para bicicletas	No	Sí
	MC 5 – Estaciones de MIBISI	No	Sí
	TC 2 – Implantación de paradas de autobús	No	Sí

	VP 1 – Implementar puntos de recarga eléctrica	No	Sí
	VP 2 – Integración paisajística de las zonas de aparcamiento	No	Sí
	VP3 – Jerarquización del viario e integración paisajística	No	Sí
Implantado (Sí/No)	TC 1 – Promoción de un servicio de autobús lanzadera	No	Sí
	GD 1 – Fomento de la movilidad colaborativa	No	Sí
	GD 2 – Plan de movilidad al trabajo	No	Sí
Número de actuaciones realizadas	GD 3 - Campañas de promoción y sensibilización	0	3 (por año)
	GD 4 – Constitución de una mesa de la movilidad propia	0	2 (por año)

INDICADORES DE MOVILIDAD			
Sistema de indicadores	Acciones	Indicador inicial	Indicador objetivo
% de desplazamientos en modos activos frente a los totales	MC 1 – Red ciclopeatonal interna	0 %	7'5%
	MC 2 – Conexión ciclopeatonal con el núcleo urbano de Aldaia	0 %	7'5%
	MC 3 – Conexión ciclopeatonal con el CC Bonaire	0 %	7'5%
	MC 4 – Red de aparcamientos para bicicletas	0 %	7'5%
	MC 5 – Estaciones de MIBISI	0 %	7'5%
	MC 6 – Reservas de aparcamiento protegido para bicicletas y VMP en el interior de las edificaciones	0 %	7'5%
	GD 2 – Plan de movilidad al trabajo	0 %	7'5%
	GD 3 - Campañas de promoción y sensibilización	0 %	7'5%
	GD 4 – Constitución de una mesa de la movilidad propia	0 %	7'5%
% de desplazamientos en TP frente a los totales	TC 1 – Promoción de un servicio de autobús lanzadera	1 %	25%
	TC 2 – Implantación de paradas de autobús	1 %	25%
	GD 2 – Plan de movilidad al trabajo	1 %	25%
	GD 3 - Campañas de promoción y sensibilización	1 %	25%
	GD 4 – Constitución de una mesa de la movilidad propia	0 %	25%
% de desplazamientos internos en modos	MC 3 – Red de aparcamientos para bicicletas	- %	75%

sostenibles frente a los totales	MC 4 – Estaciones de MIBISI	- %	75%
	TC 1 – Promoción de un servicio de autobús lanzadera	- %	75%
% de ocupación de los vehículos	TC 1 – Promoción de un servicio de autobús lanzadera	- %	75%
	GD 1 – Fomento de la movilidad colaborativa	- %	75%
	GD 3 - Campañas de promoción y sensibilización	- %	75%
	GD 4 – Constitución de una mesa de la movilidad propia	- %	75%

INDICADORES AMBIENTALES			
Sistema de indicadores	Acciones	Indicador inicial	Indicador objetivo
Tn CO ₂ al año	Transversal	2.650	1.850 (-30%)
Concentración de dióxido de nitrógeno [NO ₂] µg/m ³	Transversal	Sin datos	
Concentración de compuestos orgánicos volátiles [COV]	Transversal	Sin datos	
Concentración de monóxido de carbono [CO]	Transversal	Sin datos	
Concentración de dióxido de azufre [SO ₂]	Transversal	Sin datos	
Concentración de material particulado en suspensión [PM ₂₅]	Transversal	Sin datos	
Consumo energético total del transporte colectivo (litros carburante / año)	TC 1 – Promoción de un servicio de autobús lanzadera	Sin datos	
Consumo energético total de los vehículos privados (litros carburante / año)	Transversal	3.267.502	2.287.250 (-30%)

VI. CONCLUSIONES

Atendiendo a los informes que apuntaban a la necesidad de un plan de movilidad vinculado al desarrollo del Plan Parcial y de acuerdo con los objetivos inicialmente planteados, conforme dispone la legislación autonómica de aplicación, en términos generales se puede concluir que:

- Se han identificado los principales condicionantes físicos, infraestructurales, geográficos y sociales que configuran la movilidad actual y prevista según los diferentes modos de desplazamiento.
- Se ha definido la movilidad generada y atraída prevista tras la implantación del nuevo desarrollo urbanístico a partir de los usos del suelo y de los datos disponibles de otras implantaciones similares.
- Se ha estudiado el servicio actual de transporte público y propuesto alternativas para garantizar el acceso universal con este medio al ámbito de actuación, teniendo en cuenta al personal empleado en el Parque Comarcal.
- Se han propuesto actuaciones de tipo infraestructural encaminadas a facilitar la conectividad ciclopeatonal del ámbito con los núcleos de población más cercanos.
- Se han propuesto actuaciones de tipo infraestructural y de gestión de la demanda con objeto de reducir el uso del vehículo privado motorizado y las emisiones de gases de efecto invernadero.
- Se ha verificado la existencia de alternativas de desplazamiento en medios distintos al vehículo privado motorizado en el propio interior del nuevo desarrollo urbanístico y se han realizado propuestas para ampliar estas posibilidades.
- Se han aproximado los costes y compensaciones de todas las propuestas vinculadas a la mejora de la sostenibilidad en los desplazamientos inherentes al desarrollo de la implantación prevista.