

ESTUDIO DE MOVILIDAD

Ayuntamiento de Ibi

junio 2021

Autor
Javier Carmona Esteve
Ing. Industrial
Nºcol.: 6.437

Equipo redactor
PLANIFICA INGENIEROS Y ARQUITECTOS, COOP. V.
planifica.org
C/ Almirante, 7 – Local 2 - 46003, Valencia
C/ San Vicente nº4, 3º, 12002, Castellón
e-mail: info@planifica.org



ÍNDICE

0	INTRODUCCIÓN Y ANTECEDENTES	5
1	JUSTIFICACIÓN DE LA LIMITACIÓN DEL ÁMBITO DEL PLAN.....	6
2	OBJETIVOS	6
3	LÍNEAS ESTRATÉGICAS DE DESARROLLO DEL PLAN.....	7
4	ANÁLISIS DE LA SITUACIÓN ACTUAL.....	8
4.1	CONTEXTO TERRITORIAL	8
4.2	CONTEXTO SOCIOECONÓMICO.....	10
4.2.1	<i>Población</i>	<i>10</i>
4.2.2	<i>Concentración de población.....</i>	<i>10</i>
4.2.3	<i>Crecimiento de la población.....</i>	<i>10</i>
4.2.4	<i>Edad y sexo de la población</i>	<i>11</i>
4.2.5	<i>Actividad económica.....</i>	<i>13</i>
4.2.6	<i>Número de trabajadores del sector industrial.....</i>	<i>14</i>
4.2.6.1	<i>Empleados por cuenta ajena</i>	<i>14</i>
4.2.6.2	<i>Autónomos.....</i>	<i>15</i>
4.2.7	<i>Estimación del número de empleados en el sector NP I-5.1.....</i>	<i>15</i>
4.3	PROPUESTA DE DESARROLLO DEL SECTOR	15
4.4	INFRAESTRUCTURA VERDE	16
4.5	VISIÓN GLOBAL DE LA MOVILIDAD EN EL POLÍGONO INDUSTRIAL	18
4.5.1	<i>Introducción</i>	<i>18</i>
4.5.2	<i>Análisis de las redes de transporte.....</i>	<i>19</i>
4.5.3	<i>Análisis global de la movilidad del polígono industrial</i>	<i>21</i>
5	ESTUDIO DE MOVILIDAD DEL SECTOR NP I-5.1.....	23
5.1	ANÁLISIS DE TRÁFICO Y JERARQUIZACIÓN VIARIA	23
5.1.1	<i>Diseño de la red viaria</i>	<i>23</i>
5.1.1.1	<i>Estado actual</i>	<i>23</i>
5.1.1.2	<i>Propuestas de diseño de la red viaria.....</i>	<i>24</i>
5.1.2	<i>Seguridad vial.....</i>	<i>31</i>
5.1.3	<i>Señalización.....</i>	<i>32</i>
5.1.3.1	<i>Estado actual</i>	<i>32</i>
5.1.3.2	<i>Propuesta de señalización</i>	<i>32</i>
5.1.4	<i>Sección viaria.....</i>	<i>32</i>
5.1.4.1	<i>Propuesta de sección viaria en la Calle León</i>	<i>32</i>
5.1.4.2	<i>Propuesta de sección viaria en la Calle Cádiz.....</i>	<i>33</i>
5.2	SISTEMA LOGÍSTICO. FLUJO DE VEHÍCULOS PESADOS	34
5.2.1	<i>Estado actual.....</i>	<i>34</i>
5.2.2	<i>Propuesta de actuación</i>	<i>34</i>
5.2.2.1	<i>Radio de giro en las intersecciones.....</i>	<i>34</i>
5.3	TRANSPORTE PÚBLICO.....	36
5.3.1	<i>Estado actual.....</i>	<i>36</i>



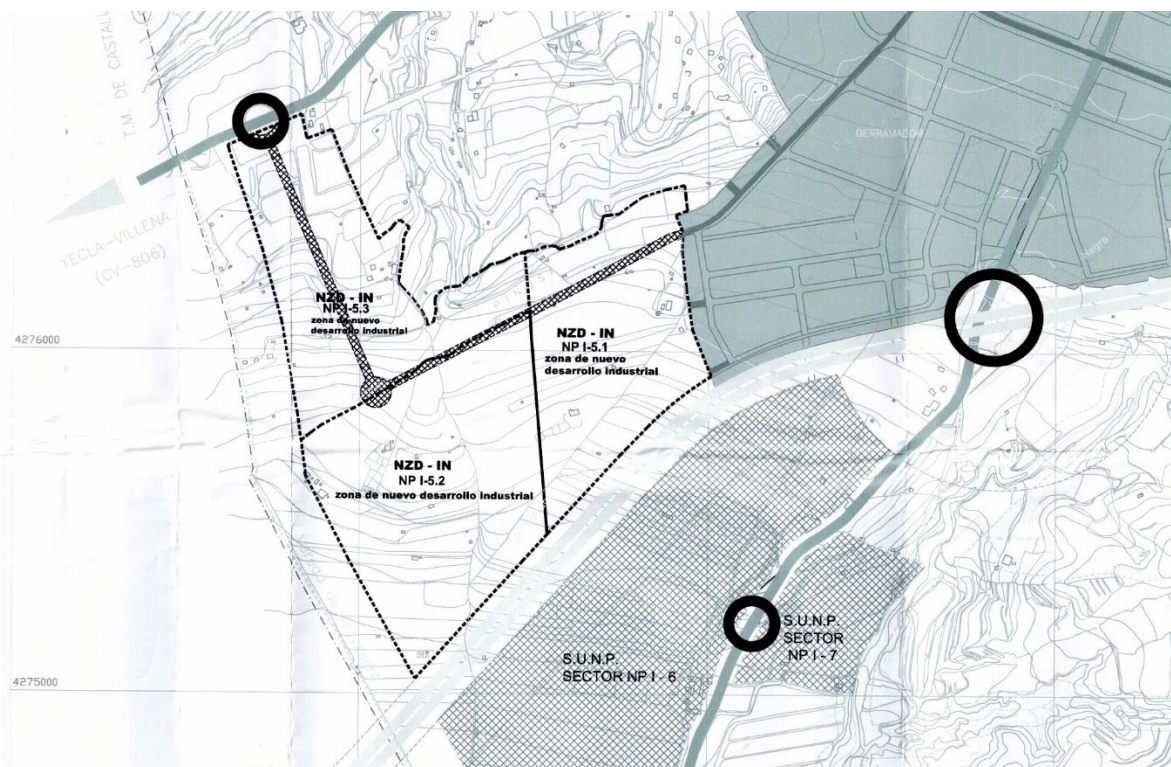
5.3.2	<i>Propuesta de actualización del servicio de transporte público</i>	36
5.4	MOVILIDAD ACTIVA	37
5.4.1	<i>Movilidad peatonal</i>	37
5.4.1.1	Estado actual	37
5.4.1.2	Propuesta peatonal	38
5.4.2	<i>Movilidad ciclista</i>	40
5.4.2.1	Estado actual	40
5.4.2.2	Propuesta ciclista	41
5.4.3	<i>Propuesta de estacionamiento ciclista</i>	43
5.4.3.1	Estado actual	43
5.4.3.2	Propuestas	43
5.4.4	<i>Señalización de los itinerarios peatonales y ciclistas</i>	44
5.4.4.1	Estado actual	44
5.4.4.2	Propuesta de señalización	44
5.5	PLAN DE ESTACIONAMIENTO	45
5.5.1	<i>Estado actual</i>	45
5.5.2	<i>Propuesta de estacionamiento</i>	47
5.5.2.1	Dotación de plazas en el interior de las parcelas	47
5.5.2.2	Dotación de plazas de estacionamiento en viario	47
5.5.2.3	Dotación de plazas para PMRs en el sector	48
5.5.2.4	Estacionamiento de vehículos pesados	48
5.5.2.5	Vigilancia y sanción del estacionamiento ilegal	48
5.5.2.6	Resultado de la propuesta	49
5.6	GESTIÓN DE LA MOVILIDAD INTERNA	49
5.6.1	<i>Plataforma de movilidad del polígono industrial</i>	49
5.6.2	<i>Planes de movilidad privados</i>	50
5.7	CALIDAD AMBIENTAL	50
5.7.1	<i>Calidad del aire</i>	50
5.7.2	<i>Ruido ambiental</i>	51
5.7.2.1	Afecciones sobre el sector	51
5.7.2.2	Posibles afecciones futuras del sector sobre terceros	53
6	EVOLUCIÓN DEL REPARTO MODAL	54
7	CONSUMO ENERGÉTICO Y HUELLA DE CARBONO	54
7.1	ANÁLISIS DE LA ALTERNATIVA 1. DESARROLLO LIBRE SEGÚN EL ESTUDIO DE TRÁFICO DEL NUDO DE LA A-7	55
7.2	ANÁLISIS DE LA ALTERNATIVA 2. DESARROLLO SEGÚN ESTUDIO DE MOVILIDAD DEL SECTOR	57
7.2.1	<i>Análisis comparativo de las alternativas</i>	59
8	EVALUACIÓN DEL ESTUDIO DE MOVILIDAD	59
8.1	OBJETIVOS Y METODOLOGÍA	59
8.2	INDICADORES	60
8.2.1	<i>Indicadores de demanda</i>	60
8.2.2	<i>Indicadores de oferta</i>	60
9	CONCLUSIONES	63

0 INTRODUCCIÓN Y ANTECEDENTES

El planeamiento vigente del municipio es el Plan General de Ibi, aprobado por la Comisión Territorial de Urbanismo de Obras Públicas, Urbanismo y Transporte en fecha de 3 de febrero del 2000 y publicado en el BOP de Valencia de 26 de mayo de 2000, junto con todas las modificaciones que se han aprobado de forma definitiva desde entonces.

En el PGOU se calificaba un sector industrial, NP-I5 que, mediante la Modificación Puntual nº27 del Plan, se subdividió en sectores de menor dimensión manteniendo la calificación y las condiciones iniciales del suelo.

La denominación propuesta para estos tres sectores fue: NP I-5.1, NP I-5.2 y NP I-5.3.



*Ilustración 1. Ordenación estructural definida en la Modificación Puntual nº 27 del PGOU de Ibi.
Fuente: Modificación Puntual nº 27 del PGOU de IBI.*

Esta división se llevó a cabo para poder satisfacer la demanda de suelo industrial existente como consecuencia de la elevada colmatación de los suelos así clasificados en el municipio.

En la actualidad, pues, la propuesta de ordenación del sector NP I-5.1 se encuentra en fase de desarrollo, mientras que la ordenación de los sectores NP I-5.2 y NP I 5.3 se ha previsto para fases posteriores.

Con todo, el ámbito de estudio del presente Estudio de Movilidad se limita al sector NP I-5.1, único cuya ordenación se ha propuesto.



1 JUSTIFICACIÓN DE LA LIMITACIÓN DEL ÁMBITO DEL PLAN

El artículo 12 de la Ley 6/2011, de 1 de abril, de Movilidad de la Comunidad Valenciana establece que:

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.

Deberán entenderse como nuevas áreas no colindantes, aquellas en las que la conexión viaria principal con el núcleo urbano de referencia tenga longitudes, en suelos no urbanizables, de más de medio kilómetro.

El sector NP I-5.1 se desarrollará en una zona de suelo urbano de tipo industrial que, además, linda con el sector Alfaç III del actual polígono. Consecuentemente, la conexión viaria se realizará por suelo urbano. Así, podemos establecer que el sector objeto de ordenación se ubicará en un área colindante con el núcleo urbano existente.

Para áreas o instalaciones destinadas a la actividad productiva donde se prevean más de 1.000 puestos de trabajo en zonas colindantes al núcleo urbano, el plan establece la necesidad de redactar un plan de movilidad. Dado que no se alcanza dicha cifra de trabajadores (ver apartado 4.2.7 "Estimación del número de empleados en el sector NP I-5.1"), no será necesaria la redacción de dicho plan.

No obstante, sí que se procede a la elaboración de un estudio de movilidad.

2 OBJETIVOS

De acuerdo al punto 2 del artículo 12 de la ley 6/2011, de Movilidad, será objeto del presente plan la evaluación de la demanda asociada a la nueva implantación, incluyendo la perspectiva de accesibilidad universal, e indicarán las soluciones previstas para atenderla 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.

A este fin, el presente documento se estructura en dos partes, diagnóstico y propuestas, que pretenden recoger un análisis que permita proponer un conjunto de actuaciones que tienen como objetivo la implantación de formas de desplazamiento más sostenibles (caminar, bicicleta, transporte público) desde el casco urbano hasta el nuevo sector desarrollado, así como dentro del propio sector. De esta manera se pretende potenciar el uso de modos de transporte que hagan compatibles el crecimiento económico, la cohesión social y la defensa del medio ambiente, garantizando así una mejor calidad de vida para los trabajadores de las empresas que se ubiquen en el sector, en particular, y el conjunto de la ciudadanía de Ibi en general.



Ilustración 2. Objetivos de desarrollo sostenible. Naciones Unidas (ONU) 2015 fuente: www.un.org

3 LÍNEAS ESTRATÉGICAS DE DESARROLLO DEL PLAN

La redacción del presente Estudio de Movilidad pretende mostrar las directrices a seguir para el desarrollo del sector atendiendo a criterios sostenibilidad, accesibilidad universal y seguridad vial. Para alcanzar estos objetivos se ha elaborado un plan de acción que repercute en el diseño del sector y en las medidas necesarias para la transformación de la movilidad laboral en el polígono industrial de Ibi. Para ello, se ha realizado una evaluación de los distintos elementos de la red viaria (infraestructura viaria, red ciclista, red peatonal, estacionamiento) y de su utilización (sistema logístico, reparto modal en la movilidad laboral) detectando sus puntos fuertes y sus carencias. A partir de este análisis, se han propuesto una serie de medidas con las que se pretende hacer frente a las debilidades detectadas. Con todo, las líneas estratégicas de análisis e intervención se desglosan en las siguientes:

JRV	Análisis del tráfico y jerarquización viaria
MA	Fomentar la movilidad activa
TP	Transporte público
SL	Sistema logístico. Flujo de vehículos pesados
PE	Plan de Estacionamiento
CA	Calidad Ambiental
GMI	Gestión de la movilidad interna

Tabla 1. Líneas estratégicas de actuación. Fuente. Elaboración propia

Por otro lado, dentro del documento se hace referencia, ocasionalmente, a distintos estados de desarrollo del polígono. El primero incluye exclusivamente el desarrollo del sector NP I-5.1 (estado E1), cuya ordenación es objeto de análisis en el presente documento; y el segundo se refiere al desarrollo de los sectores futuros NP I-5.1, NP I-5.2 y NP I-5.3 (estado E2), pues esta medida afecta en algunas de las propuestas de ejecución sobre el sector.

4 ANÁLISIS DE LA SITUACIÓN ACTUAL

4.1 Contexto territorial

La localidad de Ibi pertenece a la comarca de l'Alcoià y constituye la segunda ciudad más poblada de la misma con un total de 23.564 habitantes, solo por detrás de la capital, Alcoy. L'Alcoià pertenece a Comarcas Centrales de la Comunitat Valenciana, entre las áreas metropolitanas de València y Alicante-Elche. Este territorio comprende, además de l'Alcoià, las siguientes comarcas: la Costera, la Canal de Navarrés, la Vall d'Albaida, el Comptat, la Safor, la Marina Alta i la Marina Baixa.

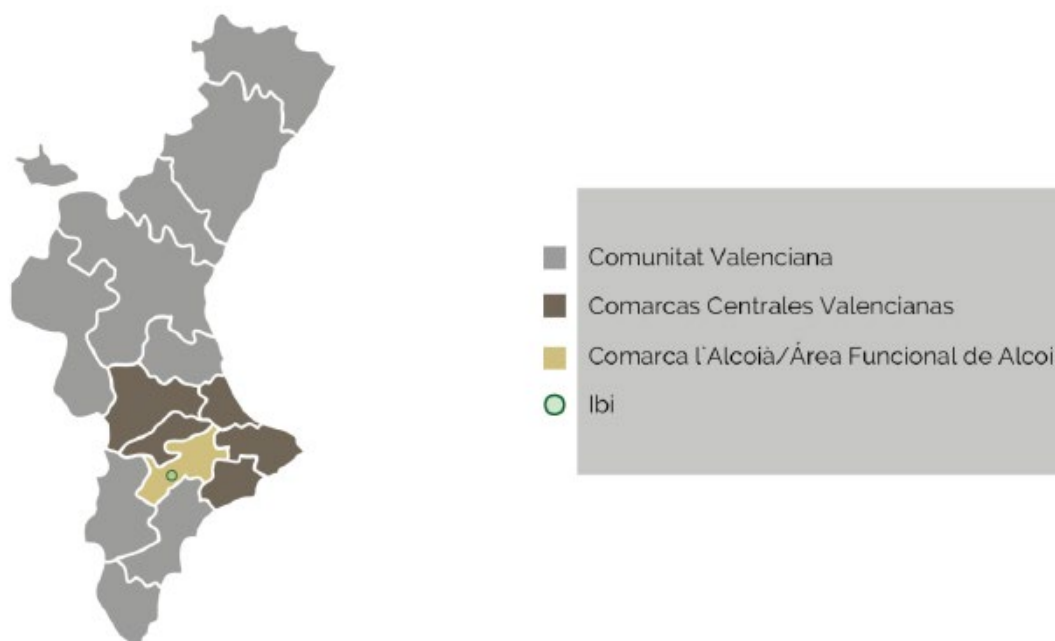


Ilustración 3. Comarcas Centrales de la Comunitat Valenciana. Áreas funcionales. Fuente: PMUS de Ibi.

El principal eje de vertebración territorial lo constituye la denominada Autovía Central, A-7, que a su paso permite la conexión con el resto de municipios de la comarca y con Alicante, sita a apenas 34 km; Elche, a 51 km y València, que dista 140km.

El municipio no cuenta con servicio ferroviario y es la línea de ferrocarril Xàtiva-Alcoy el que permite la conexión de la región con el corredor mediterráneo ferroviario.

A nivel productivo, la actividad económica de Ibi gira, principalmente, en torno a la industria. Esta tradición es compartida con Alcoy, hecho que ha generado un constante intercambio de bienes y servicios entre ambas localidades, tal y como recoge el PMUS de Ibi.

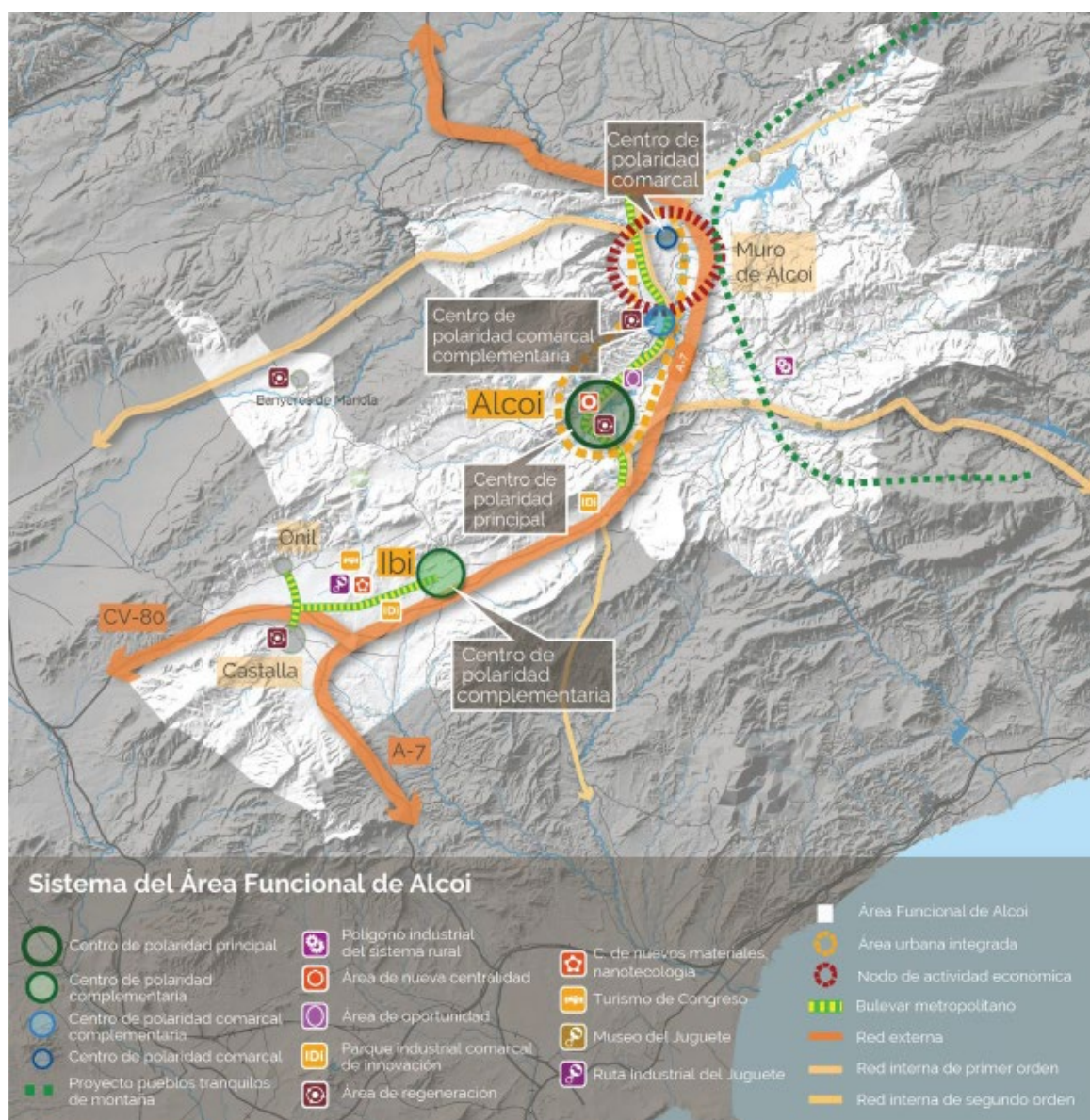


Ilustración 4. Articulación territorial y funcional de Ibi. Fuente: Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Ibi.

El desarrollo del sector NP I-5.1 pretende la expansión del polígono industrial hacia el suroeste junto al margen de la A-7, en las proximidades de la salida 464 que da acceso al municipio. Con él se pretende dar solución inmediata a la demanda existente en la actualidad.

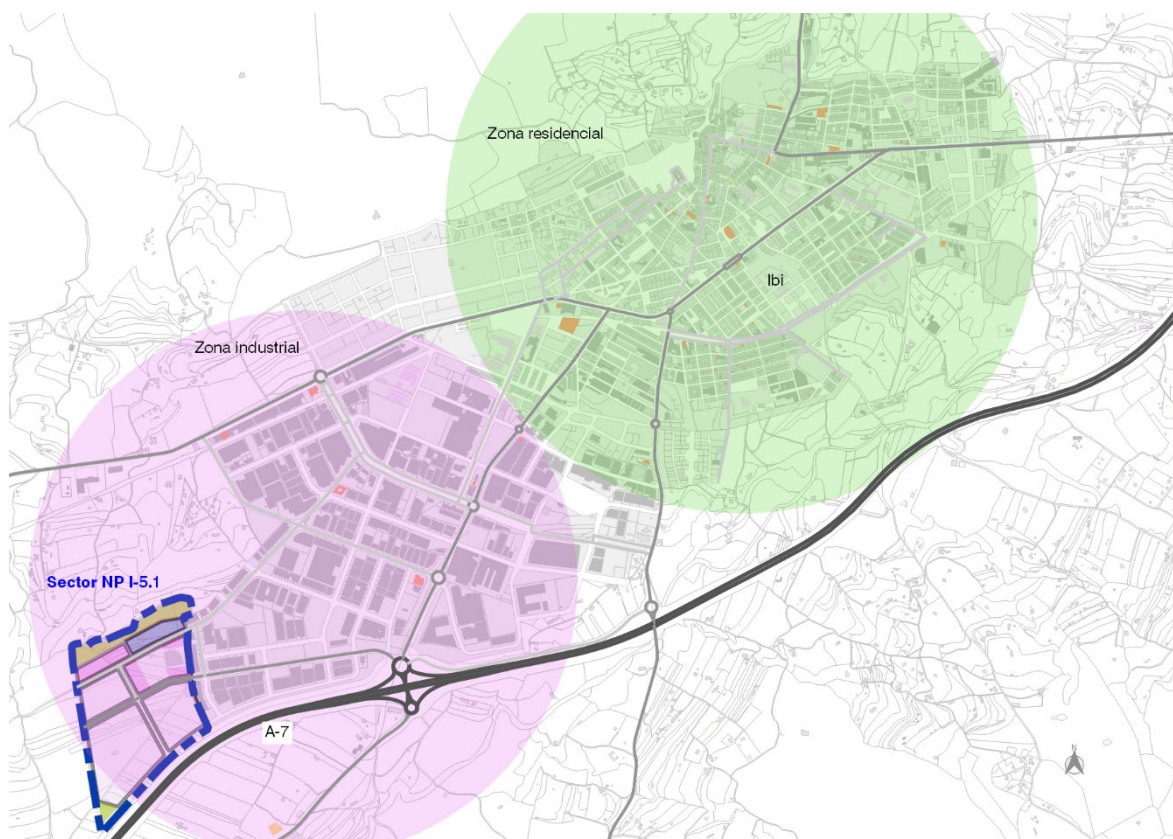


Ilustración 5. Ubicación del Sector NP I-5.1. Fuente: Elaboración propia

El esquema de funcionamiento de este sector se podrá analizar en mayor detalle en puntos posteriores del documento.

4.2 Contexto socioeconómico

4.2.1 Población

A inicios del año 2020, el municipio de Ibi contaba con una población de 23.564 habitantes.

A continuación, se analiza la distribución geográfica de la población, así como su composición por edades. Los datos de población han sido obtenidos de la información abierta del Instituto Nacional de Estadística (INE) y del padrón municipal.

4.2.2 Concentración de población

La densidad de población en la localidad es de 377 habitantes/km², considerando la superficie total del término municipal, que asciende a unos 27,5km².

4.2.3 Crecimiento de la población

Se observa a continuación una gráfica con la evolución de la población municipal en los últimos 20 años.

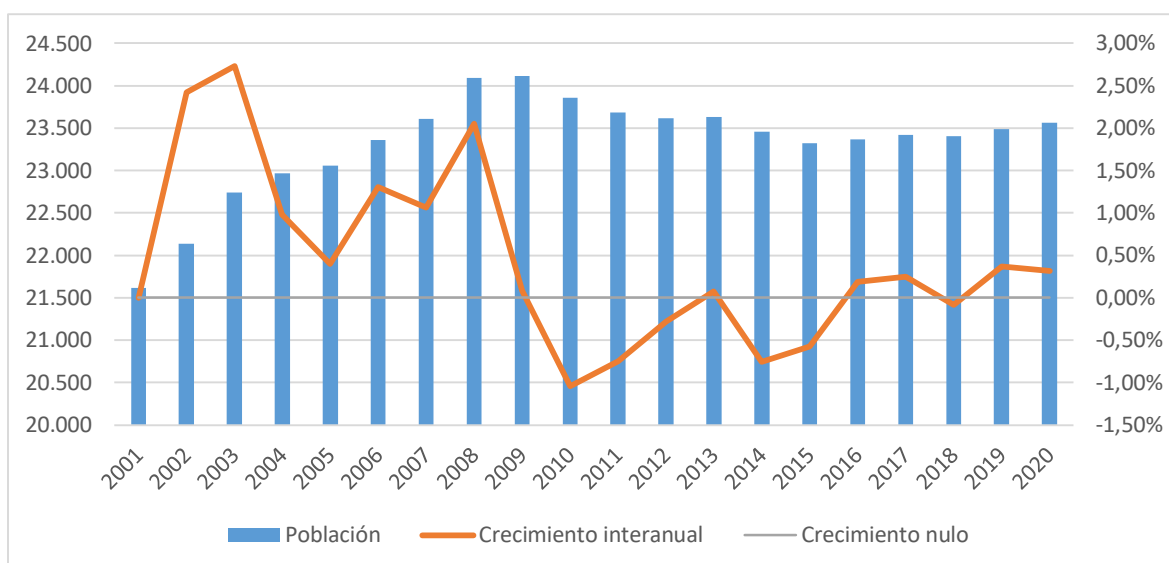


Ilustración 6. Evolución de la población en los últimos 20 años. Fuente: Elaboración propia a partir de datos publicados por el Instituto Valenciano de Estadística.

Desde principios de siglo y hasta el año 2009, la población ibense creció desde los 21.500 habitantes hasta los 24.500. En ese momento se produce un punto de inflexión que se traduce en una reducción paulatina de la población en el municipio hasta el año 2015. Este fenómeno tiene como origen la crisis económica, la pérdida de competitividad de la industria del juguete y el trasvase industrial hacia la diversificación empresarial de Ibi, lo. Desde entonces, la tendencia poblacional se ha invertido ligeramente y, en la actualidad, la población empadronada en el municipio supera los 23.500 habitantes.

4.2.4 Edad y sexo de la población

Atendiendo a la distribución de la población por sexo, la pirámide poblacional muestra que el 50,01 % de la población es masculina y el 49,99% es femenina.

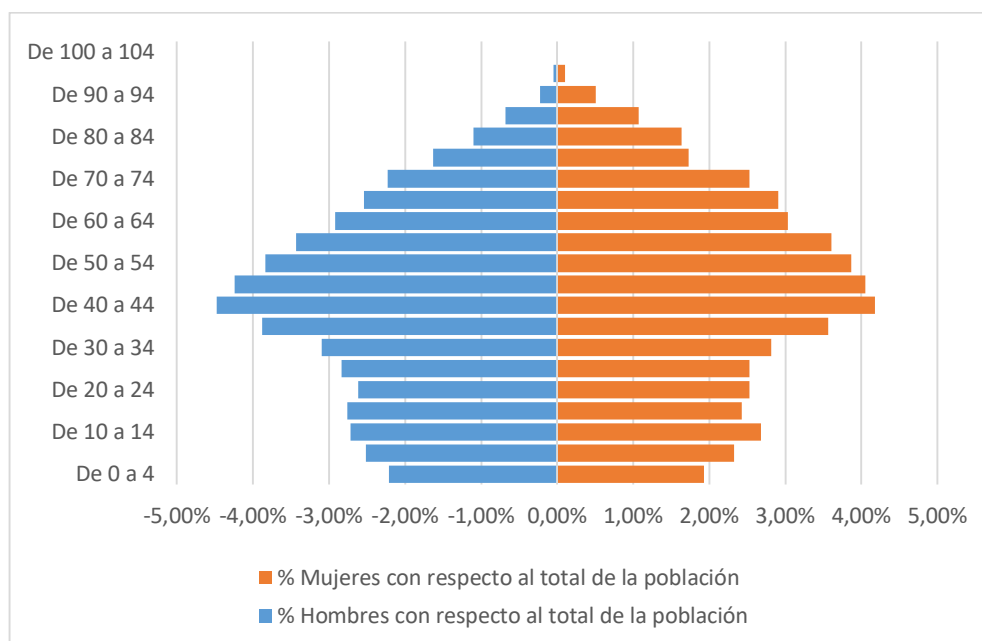


Ilustración 7. Pirámide poblacional de Ibi. Fuente: Elaboración propia a partir de datos del Instituto Nacional de Estadística (INE)

A partir de los datos poblacionales presentados en la ilustración anterior, se ha llevado un análisis demográfico por grupos de edad, considerándose:

- Niños: personas con edades entre 0 y 15 años
- Jóvenes: personas con edades entre 16 y 34 años
- Adultos: personas con edades entre 35 y 64 años
- Mayores: personas con edad superior a 65 años.

Los resultados del análisis son los que se muestran en la siguiente tabla:

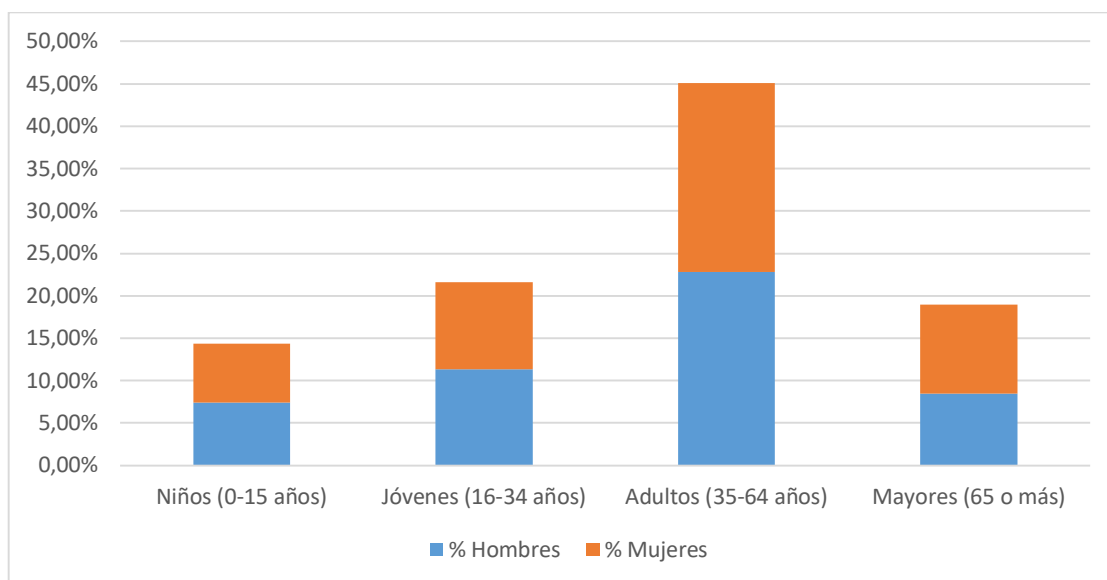


Ilustración 8. Distribución de la población por grupos de edad. Fuente: Elaboración propia a partir de datos del Instituto Nacional de Estadística (INE)

Con ello, es posible determinar la tasa de dependencia económica existente en el municipio. Este indicador proporciona el peso, en términos porcentuales, de la población no activa (con edad superior a 65 años o inferior a 16 años) respecto a la población potencialmente activa.

Este indicador se mide como sigue:

$$\text{Tasa de dependencia} = \frac{\text{población no activa (población } < 16 \text{ años + población } > 65 \text{ años)}}{\text{población activa (población entre 16 y 65 años)}} \times 100$$

Así pues, la tasa de dependencia resultante en el municipio es del 49,96%, siendo la tasa de dependencia infantil del 21,57% y la tasa de dependencia envejecida del 28,39%. Estos valores son similares a los existentes en el conjunto de la Comunitat Valenciana.

Por otro lado, el PMUS realiza un análisis de la evolución de este indicador demográfico donde se observa una clara tendencia al alza de la tasa de dependencia envejecida, indicativo de un progresivo envejecimiento de la población ibense, que no encuentra relevo generacional.

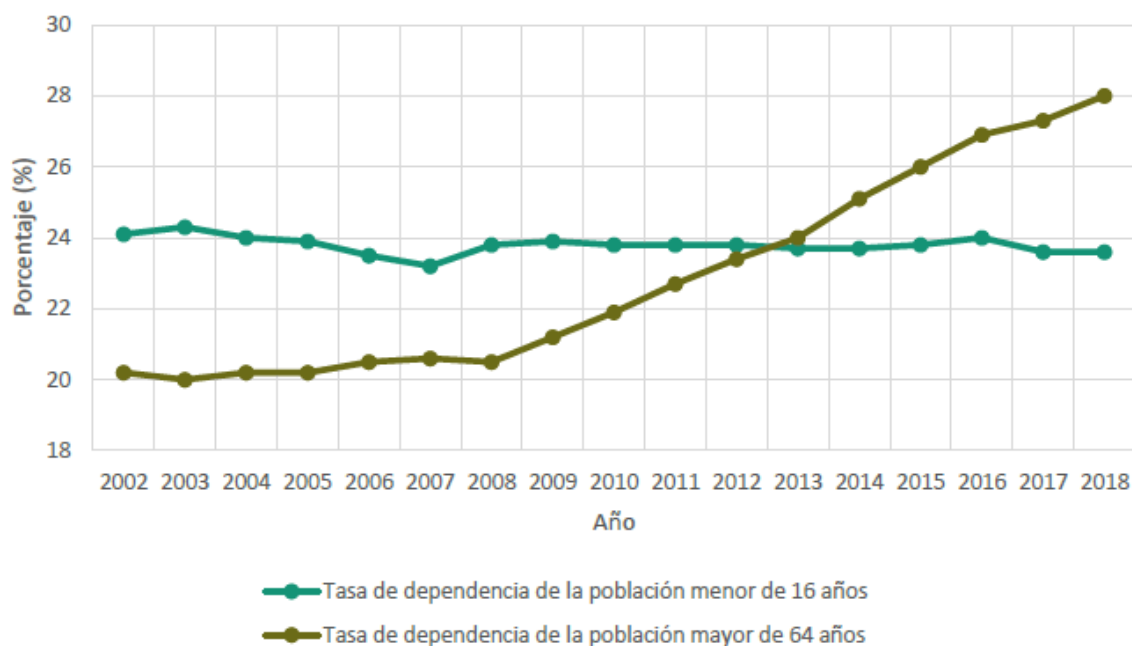


Ilustración 9. Evolución de la tasa de dependencia entre los años 2002 y 2018. Fuente: PMUS de Ibi.

4.2.5 Actividad económica

En el tercer trimestre del año 2020, la localidad de Ibi contaba con un total de 836 empresas inscritas en la seguridad social. De ellas, el 58% pertenecen al sector servicios, un 31% al sector industrial, un 9% a la construcción y apenas un 2% al sector agrícola.

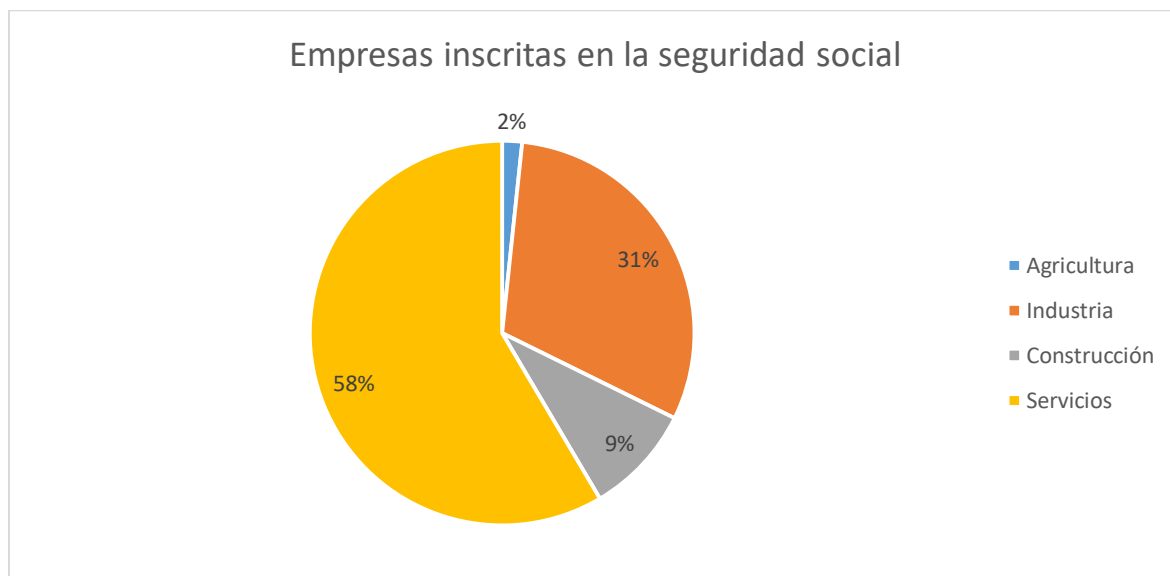


Ilustración 10. Empresas inscritas en la seguridad social. Fuente: Tesorería General de la Seguridad Social e Instituto de la Marina. Conselleria de Economía Sostenible, Sectores productivos, Comercio y Trabajo

Aquí se puede observar la gran relevancia del sector industrial en la localidad, que cuenta con un total de 256 empresas inscritas en la seguridad social. Además, según

los datos de la Conselleria de Economía Sostenible, Sectores productivos, Comercio y Trabajo, este sector da trabajo a 4.641 personas. Esto constituye el 59% de los 7.905 asalariados del municipio.

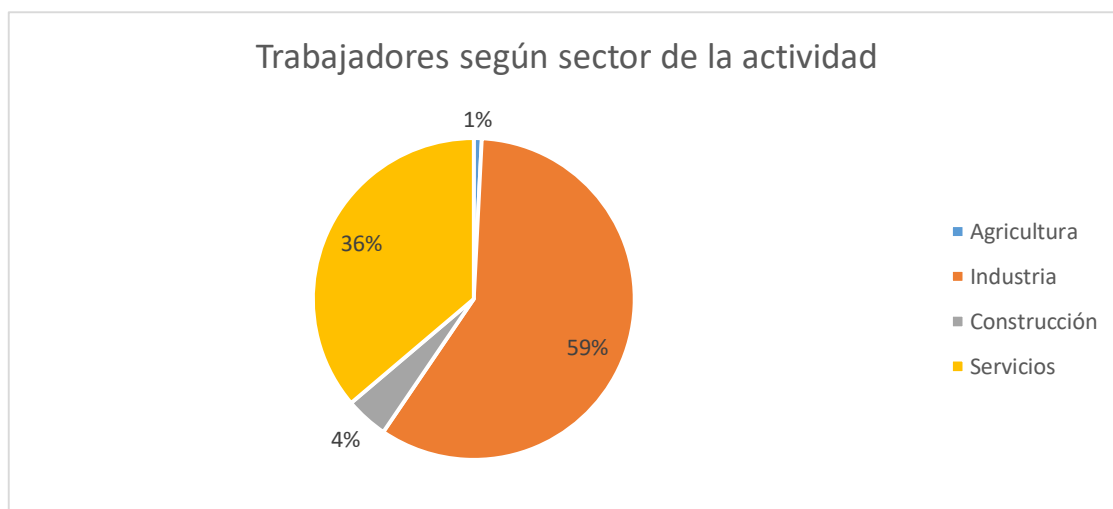


Ilustración 11. Trabajadores según el sector de la actividad. Fuente: Tesorería General de la Seguridad Social e Instituto de la Marina. Conselleria de Economía Sostenible, Sectores productivos, Comercio y Trabajo

4.2.6 Número de trabajadores del sector industrial

4.2.6.1 Empleados por cuenta ajena

Un análisis de la evolución de la oferta de trabajo en el sector industrial entre 2012 y la actualidad muestra una tendencia claramente alcista; pasándose de 3.345 empleados en el tercer trimestre de 2012 a los 4.641 actuales, lo que supone un incremento del 31% en este periodo.

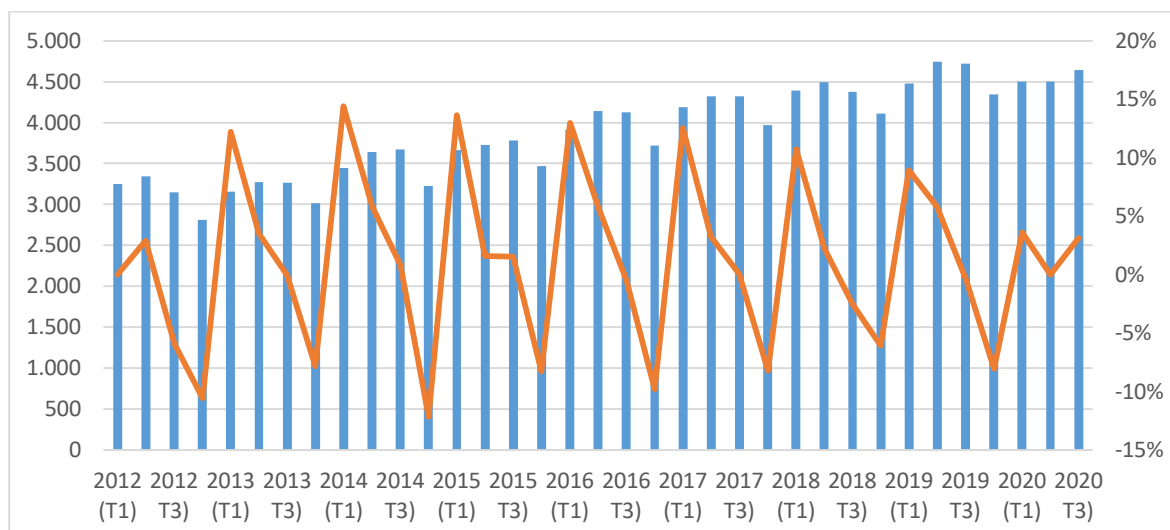


Ilustración 12. Evolución del número de trabajadores en el sector industrial en Ibī. Fuente: Tesorería General de la Seguridad Social e Instituto de la Marina. Conselleria de Economía Sostenible, Sectores productivos, Comercio y Trabajo

También se observa que todos los años el número de empleados desciende en el cuarto trimestre.

4.2.6.2 Autónomos

La Conselleria de Economía Sostenible, Sectores productivos, Comercio y Trabajo no proporciona datos de los trabajadores autónomos a nivel municipal, pero sí que lo hace a nivel comarcal. Según esta fuente, son 513 los autónomos del sector industrial en la comarca de l'Alcoià. Para estimar el número de autónomos en la localidad, entenderemos que será proporcional al número de empresas que instaladas en ella.

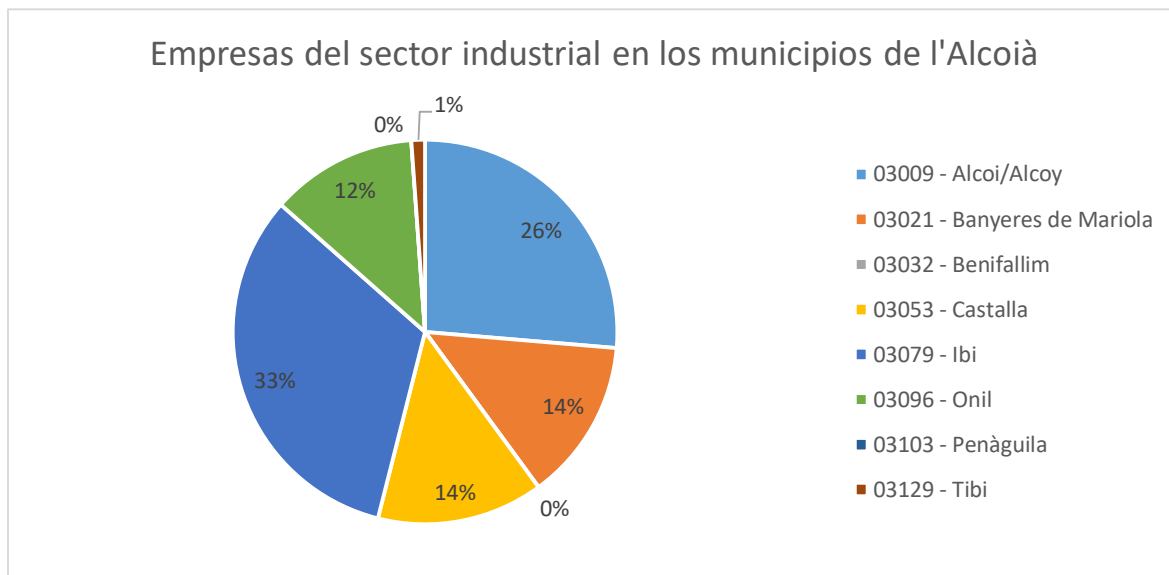


Ilustración 13. Número de autónomos del sector industrial de Ibi. Fuente: Tesorería General de la Seguridad Social e Instituto de la Marina. Conselleria de Economía Sostenible, Sectores productivos, Comercio y Trabajo

Así pues, dado que en Ibi se concentran el 33% de las empresas del sector industrial de l'Alcoià, el número de autónomos será de 169.

4.2.7 Estimación del número de empleados en el sector NP I-5.1

A partir de los datos del parque industrial de Ibi, se ha realizado una estimación del número de empleados que podrían ocupar el nuevo sector NP I-5.1.

Según los datos del catastro, la superficie de techo de los edificios de uso industrial existentes en la localidad asciende a un total de 1.090.822m². Por su parte, el sector ocupa a un total de 4.641 empleados y 169 autónomos, tal y como se ha visto en el punto anterior. Ello supone que por cada hectárea (10.000m²) de techo industrial trabajan un total de 44 personas. Si consideramos la superficie total de techo prevista en el sector NP I-5.1, de 206.347 m², está previsto que el sector emplee a 910 personas. Consecuentemente y de acuerdo a lo establecido por la Ley 6/2011, de 1 de abril, de Movilidad de la Comunidad Valenciana, no será necesaria la aplicación de un Plan de Movilidad específico para el sector NP I-5.1.

4.3 Propuesta de desarrollo del sector

Se muestra, a continuación, la ficha de gestión del sector según ordenación propuesta.

SECTOR NP I-5.1 (ZND-IN)		
Superficie (m2)		329.274,67
Uso dominante		Industrial
Edificabilidad (m2t)		214.028,54
Dotaciones Públicas (m2)	computable	real
S.QM		16.480,33
S.VJ 1	29.360,71	29.369,49
S.VJ 2	3.591,46	3.657,66
P.CV		12.677,41
S.CV		43.587,56
S.CVP		7.125,15
Aprovechamiento Tipo (*)		0,6500
(*) Se excluyen del cálculo los suelos dotacionales afectos a su destino, según art.81.3 LOTUP		
El aprovechamiento tipo tendrá carácter provisional, y se determinará definitivamente en el momento de la elaboración del Proyecto de Reparcelación		

Ilustración 14. Ficha de gestión del sector. Fuente: Elaboración propia a partir de directrices de la modificación puntual nº 27 del Plan General de Ibi

4.4 Infraestructura verde

El ámbito del Sector NP I-5.1 es un suelo propuesto desde el Plan General de Ibi, como ámbito de suelo urbanizable industrial.

La ETCV, tiene una serie de principios directores, entre los cuales, se encuentra el concepto de infraestructura verde del territorio. A nivel territorial, todo el municipio de Ibi pertenece al Paisaje de Relevancia Regional de las Sierras del interior de Alicante, Mariola, Maigmó y Peña Roja (PRR-20) de la Comunitat Valenciana. Entre los objetivos de calidad que se prevén para esta área figura mantener la configuración y patrones agrarios tradicionales como en el Fondó de l'Alfàs, situado entre Ibi, Castalla y Onil, donde se encuentra el sector.

El sector se constituye en un suelo crítico para la recarga de acuíferos. Estas áreas están presentes en las líneas de acción más importantes del Plan Nacional de Adaptación al Cambio Climático 2011-2030 y deben ser consideradas en el planeamiento y en el diseño de la Infraestructura Verde según ha establecido la Dirección General de Política y Paisaje. Ésta ha establecido una serie de recomendaciones según la permeabilidad de estas áreas.

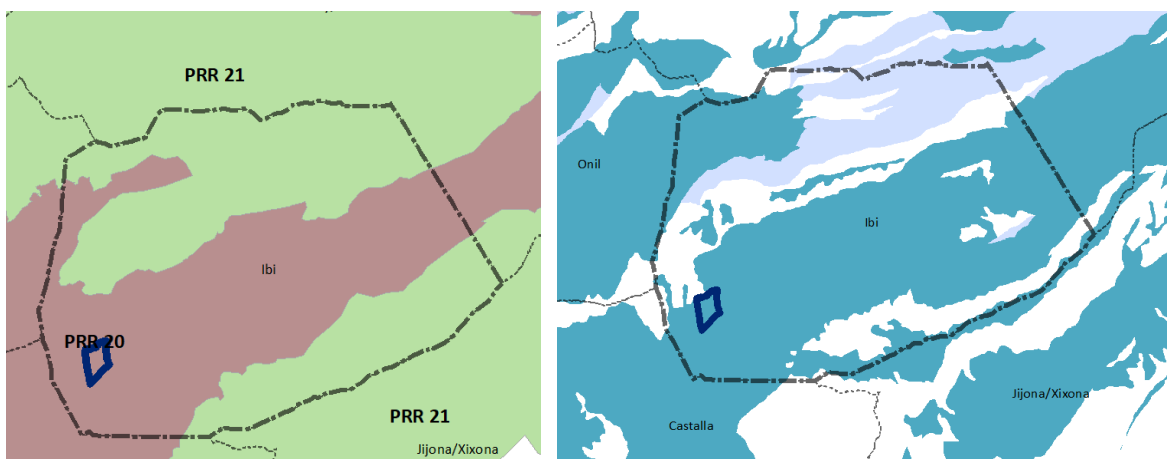


Ilustración 15. Paisajes de Relevancia Local y Suelos Críticos para la Recarga de Acuíferos.

A una escala menor, se observa que forman parte de la infraestructura verde los siguientes elementos localizados en las inmediaciones del Sector NP I-5.1:

- Vías Pecuarias de Peroca y de Vivens.
- Zonas con peligrosidad de Inundación

Ninguno de estos espacios se encuentra en el sector estudiado, pero en su desarrollo, se bajará a una escala menor y se valorará la incorporación de otros espacios a esta infraestructura verde, bien por su valor en sí mismos, bien como conectores entre otros espacios externos.

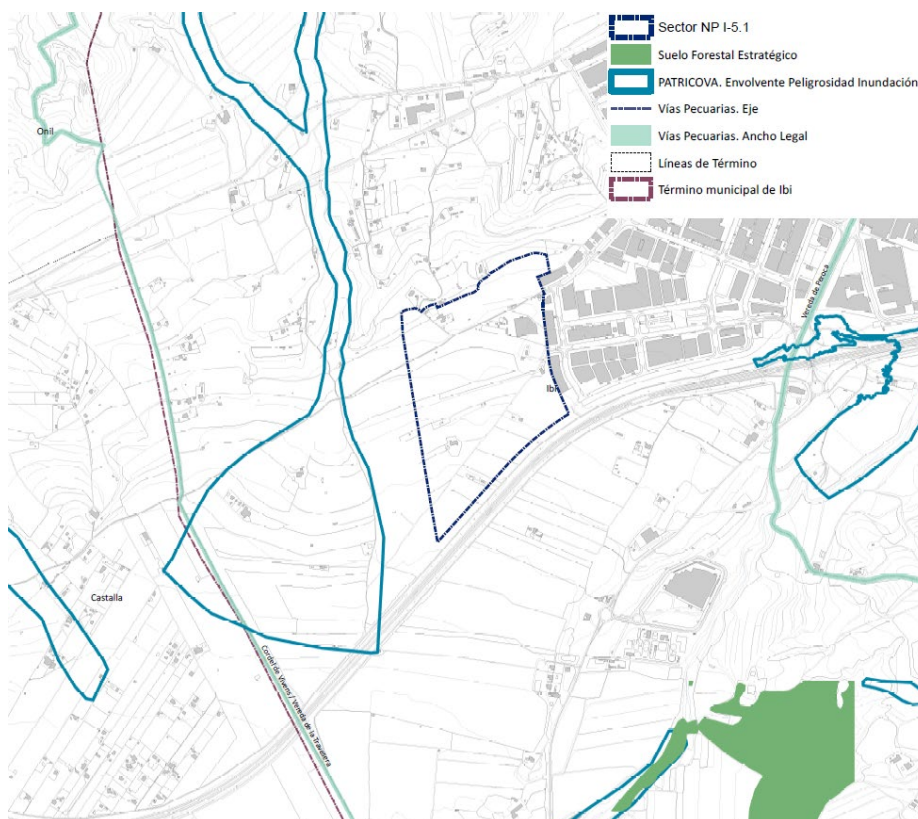


Ilustración 16. Infraestructura verde en el entorno de la actuación. Fuente: Elaboración propia.

4.5 Visión global de la movilidad en el polígono industrial

4.5.1 Introducción

El polígono industrial de Ibi se ubica al suroeste de la localidad, junto a la salida 464 de la Autovía Central A-7 que da acceso al municipio. Cuenta con una superficie urbanizada superior a los 2.000.000 m², lo que constituye cerca del 40% del total del suelo urbano disponible en el municipio.

Dispone de un total de 9 sectores, de los cuales, según el PMUS, 7 se encuentran en pleno funcionamiento.

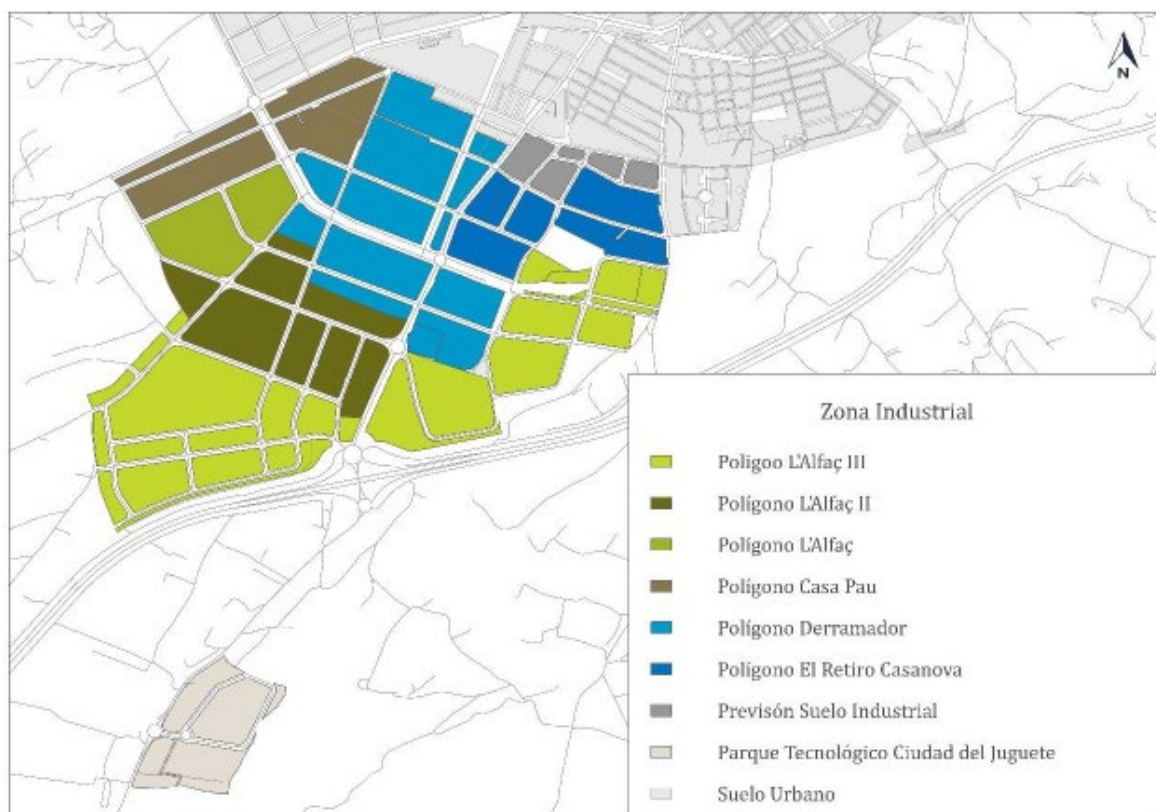


Ilustración 17. Sectores del Polígono Industrial. Fuente: PMUS de Ibi.

El desarrollo del sector NP I-5.1 pretende su expansión hacia el suroeste junto al margen de la A-7. Este sector posee una superficie total de 329.274,67 m². El uso es industrial compatible con determinados usos terciarios y de ordenación aislada. El aprovechamiento tipo del sector se ha fijado en 0,65m²/m² y el índice de edificabilidad bruta en 0,65m²s/ m²t, lo que supone una aportación de 206.347 m²t al sector.

Superficie computable y techo industrial edificable	
Superficie computable	329.274,67 m ² /s
Aprovechamiento objetivo	206.347 m ² t

Ilustración 18. Suelo computable y techo industrial edificable en el sector NP I-5.1. Fuente: Modificación nº27 del Plan General de Ordenación Urbana de Ibi.

Su ordenación prevé un total de 5 manzanas, cinco de las cuales albergarán actividad industrial. La configuración de las naves en cada una de las manzanas será como sigue:

- Manzana M-1: Ubicada en el noroeste del sector.

- Manzana M-2: Ubicada al noroeste de la calle León.
- Manzana M-3: Ubicada al norte de la calle León, junto acceso al sector.
- Manzana M-4: Ubicada al suroeste del sector.
- Manzana M-5: Ubicada al sureste del sector.

Además, se prevé una zona verde a la cual se le pretende dotar de un doble carácter estancial y recreativo.

La superficie ocupada por cada uno de los usos existentes en el sector desarrollado quedaría como sigue, aunque está abierta a ligeras modificaciones:

SECTOR NP I-5.1 (ZND-IN)			
Superficie (m2)			329.274,67
Uso dominante			Industrial
Edificabilidad (m2t)			214.028,54
Dotaciones Públicas (m2)		computable	real
S.QM			16.480,33
S.VJ 1		29.360,71	29.369,49
S.VJ 2		3.591,46	3.657,66
P.CV			12.677,41
S.CV			43.587,56
S.CVP			7.125,15
Aprovechamiento Tipo (*)			0,6500
(*) Se excluyen del cálculo los suelos dotacionales afectos a su destino, según art.81.3 LOTUP			
El aprovechamiento tipo tendrá carácter provisional, y se determinará definitivamente en el momento de la elaboración del Proyecto de Reparcelación			

Tabla 2. Usos del suelo en el sector NP I-5.1 de Ibi. Fuente: Elaboración propia.

4.5.2 Análisis de las redes de transporte

El polígono industrial se ubica junto a la salida 464 de la autovía central A-7, principal eje vertebrador de la movilidad autonómica valenciana por el interior, en general, y de la comarca, en particular. Esta situación privilegiada posibilita una rápida conexión tanto con Alicante como con Elche, al sur, y con València y el corredor Mediterráneo, hacia el norte.

La conexión con el interior peninsular es posible a través de la Autovía de Alicante (A-30), a la cual se enlaza desde la CV-80.



Ilustración 19. Encuadre de Ibi a nivel nacional. Fuente: PMUS de Ibi.

La capital de la comarca, Alcoy, se ubica a una distancia de apenas 15,4km hacia el norte, siguiendo el recorrido de la A-7.

Desde el sector NP I-5.1, la conexión con esta infraestructura se realiza a través de la zona industrial ya desarrollada en el sector l'Alfaç III, siendo el principal eje vertebrador de la movilidad en este ámbito la calle León. El enlace con el casco urbano es posible, principalmente, a través de la CV-8051 realizando un recorrido de 1,7km hasta llegar con la Av. Juan Carlos I.

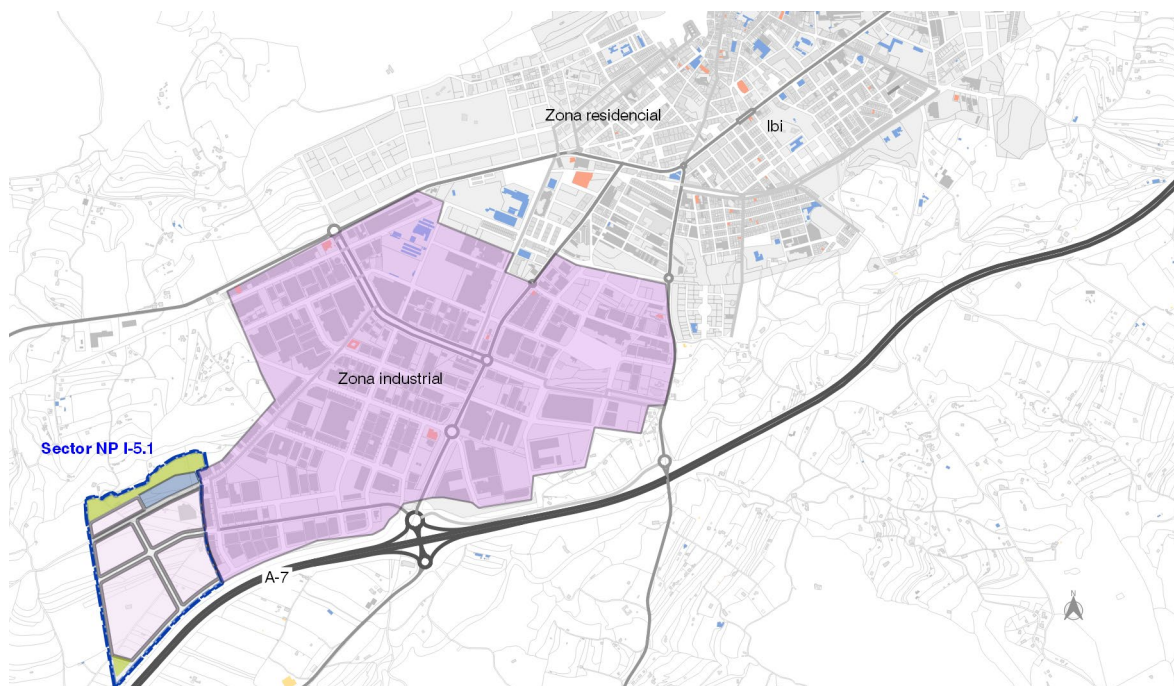


Ilustración 20. Articulación funcional del Sector NP I-5.1. Enlace con la A-7. Fuente: Elaboración propia

El municipio carece de infraestructura ferroviaria.

4.5.3 Análisis global de la movilidad del polígono industrial

La ubicación del nuevo sector NP I-5.1 hace que las virtudes y los problemas existentes en el Polígono Industrial sean extensibles al mismo. Así pues, analizaremos a continuación lo que el PMUS dice sobre este ámbito.

El Polígono Industrial representa la segunda área más importante en tamaño y movimiento del municipio. Es un importante polo generador de desplazamientos tanto de mercancías como de trabajadores. De acuerdo al Estudio de Tráfico del nudo de la A-7, esta vía se genera un tráfico diario de 6.145 vehículos hacia el interior del polígono, de los cuales un 82% son ligeros y un 18% pesados. La CV-805 concentra el 64% de este tráfico, mientras que la calle León acumula el 34% restante. Ello se observa mejor en la siguiente gráfica:

Vial	Sentido	IMD	IMD VL	IMD VP	% VL	% VP	IMD cálculo
CV-805	Entrada	2.047	1.757	289	86%	14%	2.336
CV-805	Salida	1.897	1.491	407	79%	21%	2.304
CV-805	Total	3.944	3.248	696	82%	18%	4.640
Calle León	Entrada	1.219	1.024	195	84%	16%	1.413
Calle León	Salida	983	761	221	77%	23%	1.204
Calle León	Total	2.201	1.785	416	81%	19%	2.617
Acceso PI desde A-7	Total	6.145	5.033	1.112	82%	18%	7.257

Tabla 3. Datos de vehículos de acceso al polígono industrial. Fuente: Elaboración propia

NOTA: De acuerdo al estudio de tráfico, la IMD de cálculo se calcula como la suma del número de vehículos ligeros y el doble de los pesados.



Ilustración 21. Aforos en Calle León y CV-805. Fuente: Elaboración propia a partir de datos del Estudio de Tráfico del Nudo de la A-7 que da acceso al municipio de Ibi

Los viales del interior del polígono poseen una estructura que posibilitan una movilidad variada, tanto en vehículo particular como en vehículo pesado, aunque esta no resulta del todo eficiente. Existe una elevada dotación de estacionamiento, hecho que los trabajadores del polígono perciben como un aliciente para desplazarse en su propio vehículo hasta las puertas de su centro de trabajo. Además, la gestión del estacionamiento es inadecuada, pues existe una actitud permisiva ante la utilización indebida de las aceras como espacios para aparcar. Ello, aunque exista disponibilidad de espacio en las proximidades.

El transporte público, por su parte, no accede al corazón del polígono, por lo que no constituye una alternativa real para que los trabajadores de Ibi puedan llegar a él. El PMUS pretende resolver esta situación.

El interior del polígono dispone de una más que correcta infraestructura ciclista, con una configuración en bucle de los carriles bici que posibilita una conectividad interior adecuada. Sin embargo, esta red no tiene continuidad hacia el casco urbano, hecho que provoca su infrautilización por los trabajadores del polígono.

A nivel peatonal, la conexión del casco urbano con el polígono industrial es posible por la Av. de la Provincia (nombre que adopta la CV-806 en el interior del municipio), que en general posee buenas condiciones para caminar. Sin embargo, la longitud de los recorridos por este itinerario, generalmente superiores a 1km, no facilita la movilidad a pie hasta el puesto de trabajo.

Con todo, si entendemos como extrapolables los datos de las encuestas de movilidad al trabajo del PMUS al área objeto de estudio, vemos que el protagonismo recae sobre el vehículo privado, pues hasta un 84% de los trabajadores utilizan este modo en su trayecto laboral (el 78% lo hace como conductor principal y un 6% como acompañante).

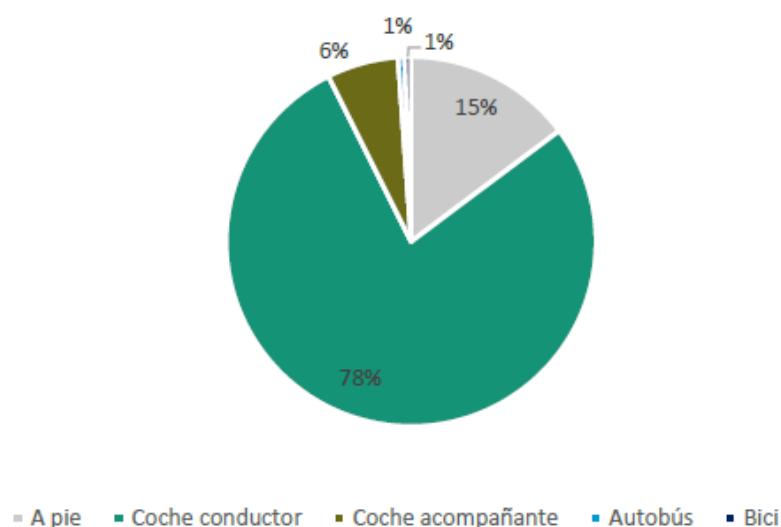


Ilustración 22. Reparto modal de la movilidad laboral de Ibi. Fuente: PMUS Ibi.



5 ESTUDIO DE MOVILIDAD DEL SECTOR NP I-5.1

5.1 Análisis de tráfico y jerarquización viaria

5.1.1 Diseño de la red viaria

5.1.1.1 Estado actual

Tal y como se ha comentado en puntos anteriores, el eje que vertebra la movilidad de la comarca es la Autovía A-7, que discurre paralela al límite oriental del suelo urbano del municipio. Esta vía perteneciente a la Red de Carreteras del Estado recorre el litoral mediterráneo desde Barcelona a Algeciras y presenta una bifurcación a la altura de València que permite el acceso a las Comarcas Centrales hasta enlazar nuevamente con el eje litoral en las proximidades de Alicante. La salida 464 es la que da acceso al municipio y su ubicación junto al polígono industrial posibilita un acceso directo al mismo a lo largo de la calle León, vía que en un futuro permitirá llegar al sector objeto de desarrollo. Este eje es el principal elemento de la jerarquía viaria en el interior del polígono.

Otra carretera de importante relevancia jerárquica es la CV-806, que conecta con la vecina Castalla y permite el acceso a Onil, además de enlazar con la CV-80 que conduce a la Autovía A-31, vertebrador de la movilidad provincial hacia el interior peninsular. Esta vía actúa de cierre del polígono por su extremo noroeste y permite un rápido acceso a su interior a través de la Av. del Juguete.

Desde el casco urbano el principal vector de movilidad lo constituye la CV-805. En la rotonda de enlace con la A-7, esta vía conecta con la calle León que, como se ha indicado anteriormente, da acceso definitivo al sector objeto de estudio.

Con todo, la red vial actual es el marco de todos los modos de transporte y el elemento básico sobre el cual se debe actuar. El concepto clave para asignar el mejor uso a cada vía es la "jerarquización". El análisis de la red permite establecer una jerarquía de usos del espacio viario que permita la coexistencia entre peatones, coches privados y el resto de transportes. Las necesidades de cada vía quedan establecidas en función del número de vehículos que circulen, de su entorno y del uso que diariamente le dan los ciudadanos. En consonancia con el PMUS, se han establecido los siguientes niveles jerárquicos:

- **Red viaria principal**, corresponde a los viales que más tráfico soportan y dan acceso al municipio, aseguran la conexión entre los núcleos urbanos, polígonos industriales y viales secundarios. Esta, a su vez, suele desglosarse en:
 - **la red viaria metropolitana**, constituida por las vías de alta capacidad para tráfico exclusivamente motorizado, cubriendo viajes interurbanos y metropolitanos, tales como autopistas, autovías y otros grandes ejes viarios. La única vía de estas características en el término municipal sería la AP-7.
 - **La red arterial y colectora**, formada por las vías que articulan la red local con la red metropolitana y que conectan las áreas municipales, los polígonos industriales, etc. En el entorno del polígono, esta red está

compuesta por la CV-805 o Av. Provincia, la CV-806, la calle León y la Av. del Jugete.

- **Red viaria secundaria:** cuya función es concentrar la conexión de la red local a la red principal y por ello posee un carácter más urbano y de penetración. En el ámbito del polígono industrial, esta red está constituida por la calle Cuenca, un tramo de la calle Burgos y la calle Industria.
- **Red viaria terciaria:** constituida por aquellas calles que tienen un carácter más local, asegurando el acceso rodado y peatonal a los edificios y a las instalaciones.

Se muestra, a continuación, una figura representativa de la jerarquía viaria existente en el municipio.

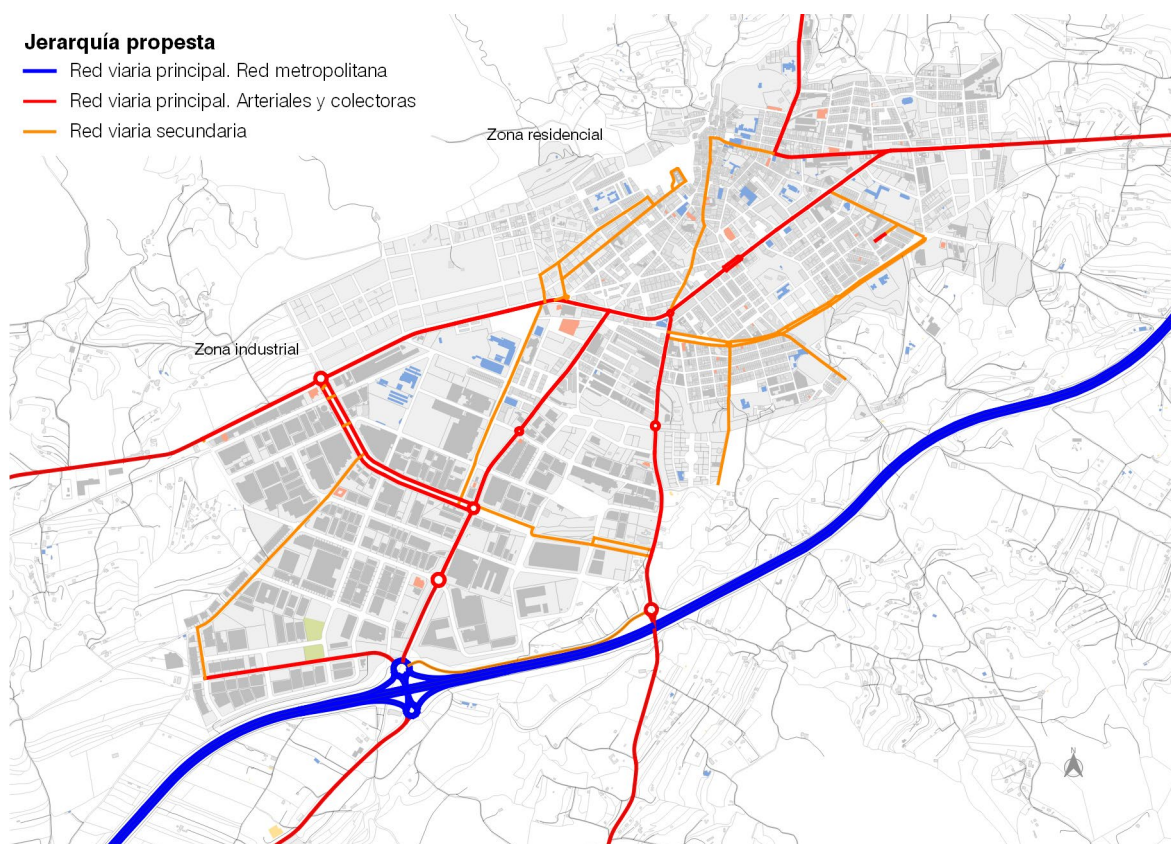
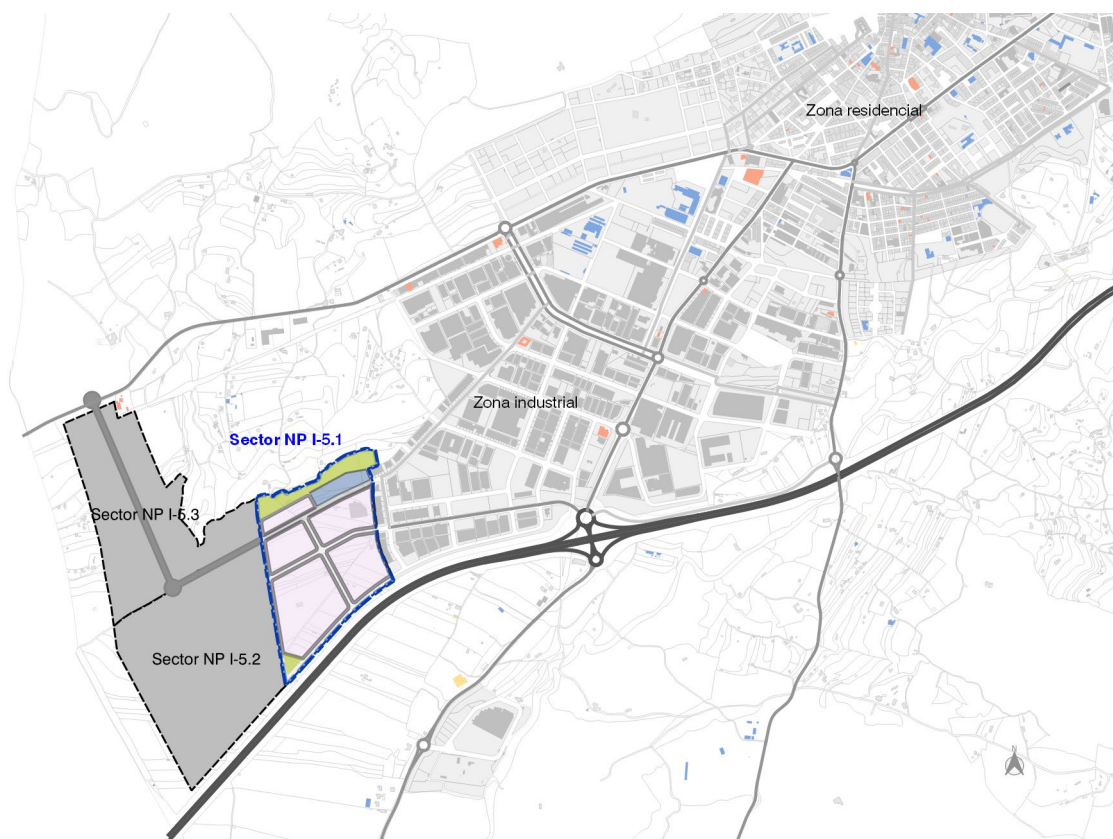


Ilustración 23. Jerarquía viaria existente a nivel municipal. Fuente: Elaboración propia.

5.1.1.2 Propuestas de diseño de la red viaria

Propuesta de jerarquización

En el PGOU se calificaba un sector industrial, NP-I5 que, mediante la Modificación Puntual nº27 del Plan, se subdividió en sectores de menor dimensión (NP I-5.1, NP I-5.2 y NP I-5.3) manteniendo la calificación y las condiciones iniciales del suelo. En este ámbito, el único elemento cuya ordenación está aprobada por el PGOU es la red primaria, que conecta la CV-806 con el interior del sector para tener continuidad por la calle Cádiz, como se observa en la siguiente figura.



*Ilustración 24. Ordenación estructural definida en la Modificación Puntual nº 27 del PGOU de Ibi.
Fuente: Elaboración propia.*

Como consecuencia de la modificación puntual nº27, actualmente solo se propone el desarrollo del sector NP I-5.1.

Con la propuesta de ordenación se pretende la consolidación de la calle León como eje vertebrador de la movilidad en el interior del polígono, también a su paso por el sector NP I-5.1. Este elemento de la red viaria principal permitirá una conexión directa con el nudo 464 de la A-7, que permite el acceso a la misma y el enlace con la CV-8051 que llega hasta el municipio. Inicialmente, en este eje se ha previsto la dotación de un carril de circulación para cada sentido.

Por otro lado, la continuación de la calle Cádiz por el interior del sector, que coincide con el trazado de la red primaria aprobada, tendría un carácter de penetración y conexión a la red principal, por lo que a nivel jerárquico pertenecería a la red viaria secundaria.

El resto de viales del nuevo sector pertenecerían a la red local, siendo su función permitir el acceso a las diferentes edificaciones.

El resultado de la propuesta de jerarquización queda ilustrado en la siguiente figura:

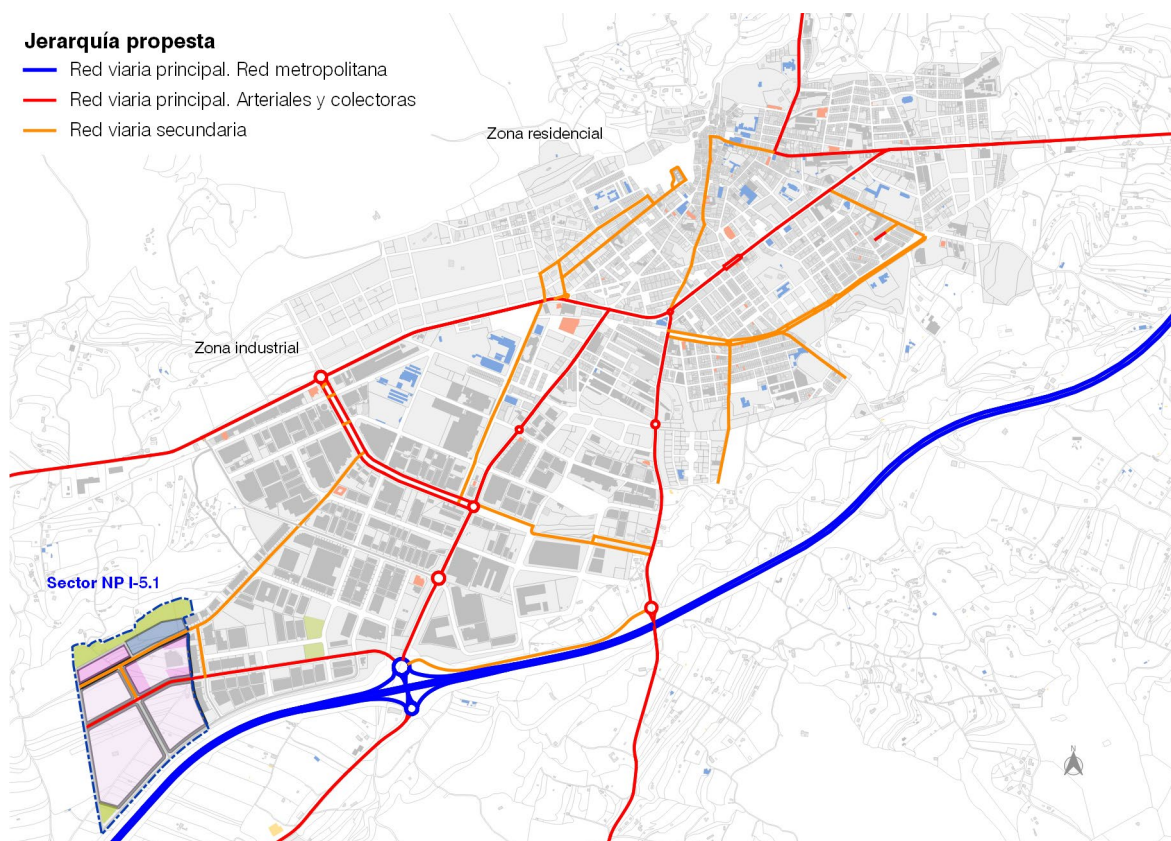


Ilustración 25. Propuesta de jerarquización tras el desarrollo del sector NP I-5.1. Fuente: Elaboración propia.

Con el desarrollo de los sectores NP I-5.2 y NP I-5.3, la calle Cádiz se prolongará hasta intersectar con la glorieta de la red primaria situada entre ambos sectores. Sin embargo, será el eje constituido por la calle León el de una relevancia jerárquica principal en su recorrido por el interior del polígono, ampliándose la dotación viaria a dos carriles por sentido hasta el enlace con la A-7. Para ello será necesario suprimir las plazas destinadas al estacionamiento de vehículos a lo largo de este eje.

La jerarquía, una vez desarrollado los tres sectores, quedará como sigue.

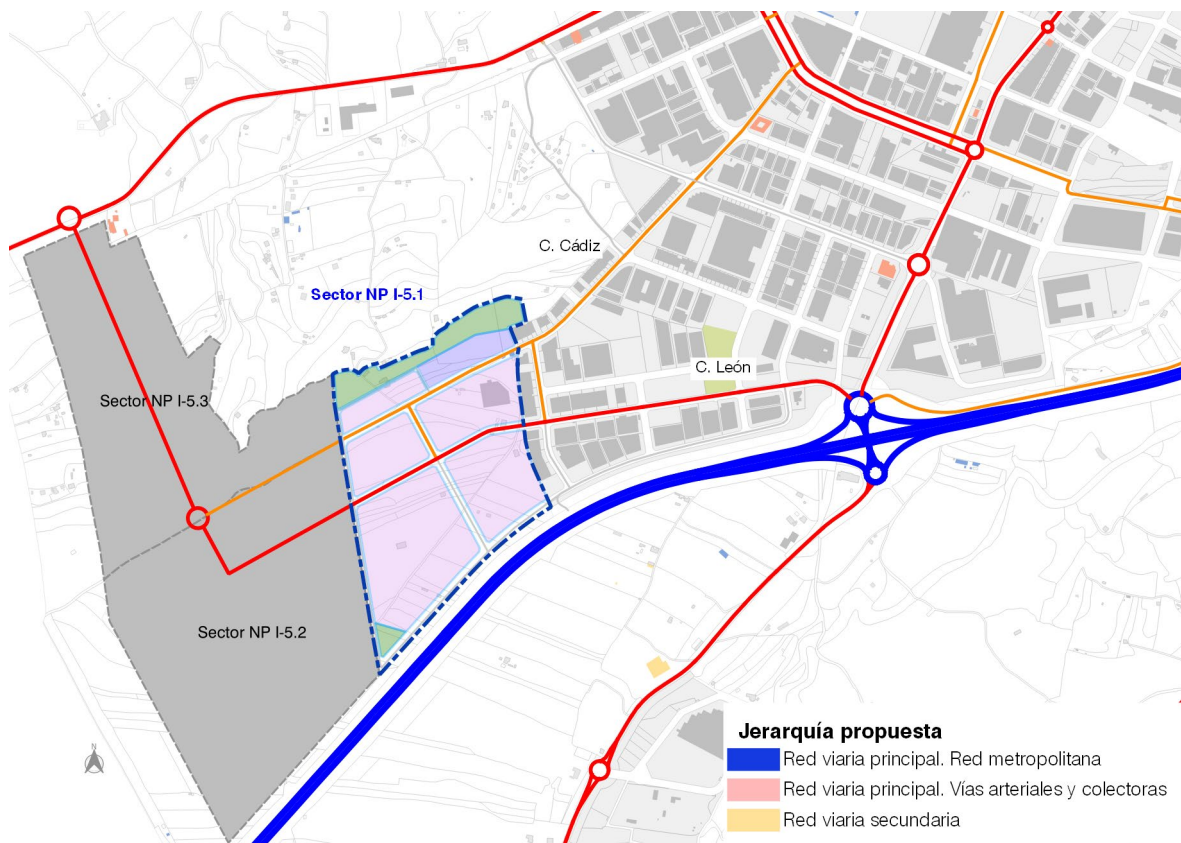


Ilustración 26. Propuesta de jerarquización tras el desarrollo de los sectores NP I-5.1, NP I-5.2 y NP I-5.3. Fuente: Elaboración propia.

Propuesta de dimensionamiento de la red

Con el desarrollo completo del nuevo sector, el Estudio de Tráfico y Capacidad del Nudo de la A-7 es de esperar que el volumen de tráfico en el interior del polígono se incremente en hasta 6.200 vehículos, siendo 850 los desplazamientos realizados en vehículo pesado y 5.350 los desplazamientos realizados en vehículo ligero. La distribución del tráfico entre cada una de las vías se justifica en el propio estudio de tráfico, concretamente en su anexo IV "Distribución del tráfico en los ramales", si bien aquí se ha elaborado una imagen representativa de la situación en los ramales de acceso al polígono industrial.



Ilustración 27. Estimación de tráfico en Calle León y CV-805 tras colmatación del sector NP I-5.1. Fuente: Elaboración propia a partir de datos del Estudio de Tráfico del Nudo de la A-7 que da acceso al municipio de Ibí

Atendiendo a esta casuística, el estudio establece que con la colmatación del sector NP I-5.1 en todos los ramales el nivel de servicio es muy bueno. También se establece que en los ramales de entrada a las glorietsas desde la A7 es óptimo y que no se formarán colas en la autovía. De acuerdo al estudio, tampoco se presentan problemas de capacidad a la salida de la autovía.

A nivel particular, la calle León la IMD pasará de 2.200 vehículos a un total de 5.228. (tabla página 31 ETRA, hipótesis 2.1b). Bajo estas circunstancias, se considera suficiente la dotación de un carril de circulación para cada sentido en la calle León y en el resto de viales del sector. Así, la ordenación viaria quedará como sigue:

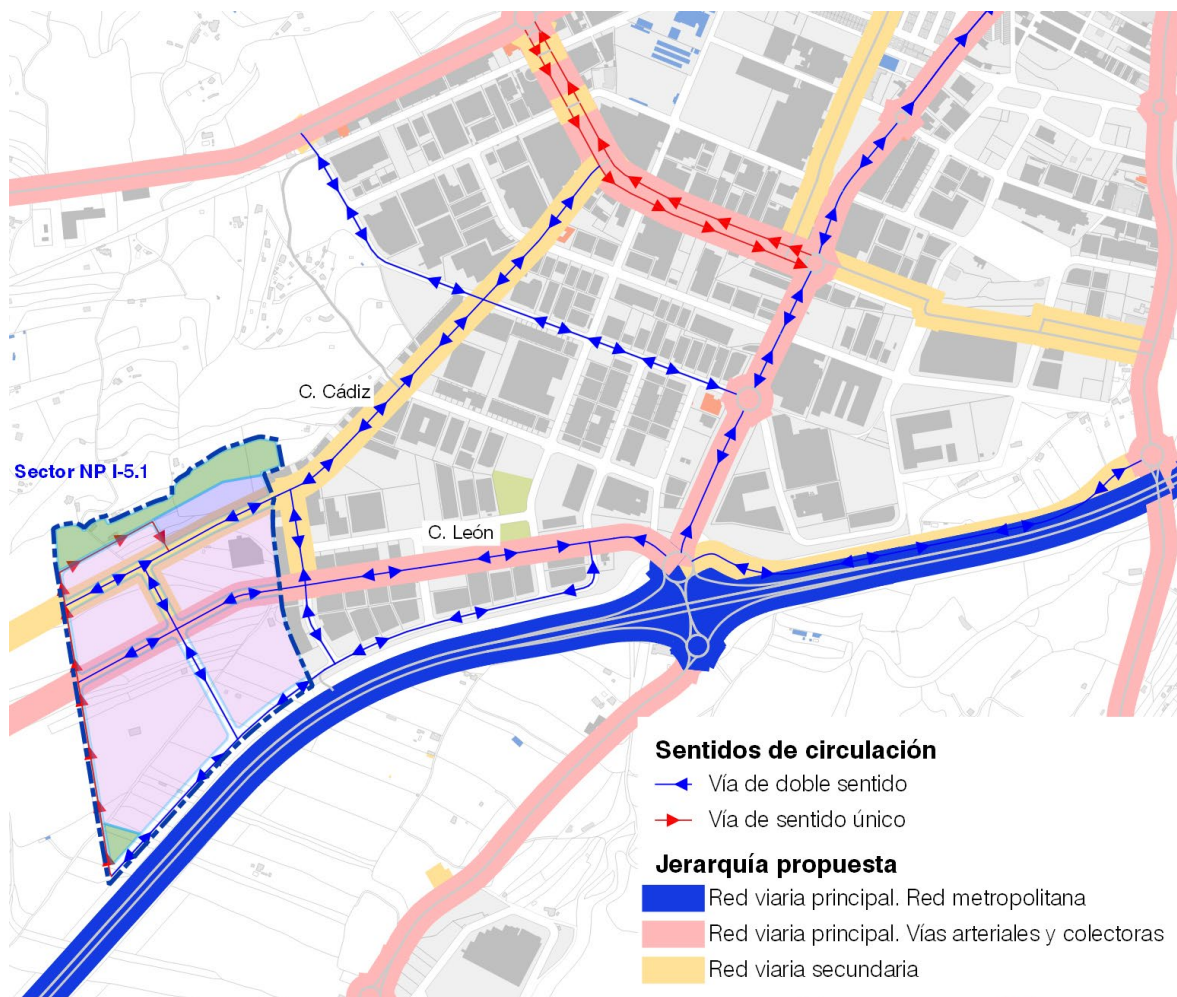


Ilustración 28. Propuesta de jerarquización tras el desarrollo del sector NP I-5.1. Fuente: Elaboración propia.

En el largo plazo, el desarrollo de los sectores NP I-5.2 y NP I-5.3 provocarán un aumento en la circulación por el interior del polígono de hasta 14.773 vehículos. Esta casuística ha sido analizada por la hipótesis 3.2b del Estudio de Tráfico y Capacidad del Nudo de la A-7, resultando que:

- Los niveles de servicio son buenos en todos los ramales existentes con la salvedad del tramo entre glorietas.
- Los ramales de entrada a las glorietas desde la A-7 el nivel de servicio permanecerá en estado óptimo y no se formarán colas ni en el acceso ni en la salida.

Como se ha indicado anteriormente, la distribución bajo esta hipótesis se justifica en el anexo IV "Distribución del tráfico en los ramales", si bien aquí se ha elaborado una imagen representativa de la situación en los ramales de acceso al polígono industrial.

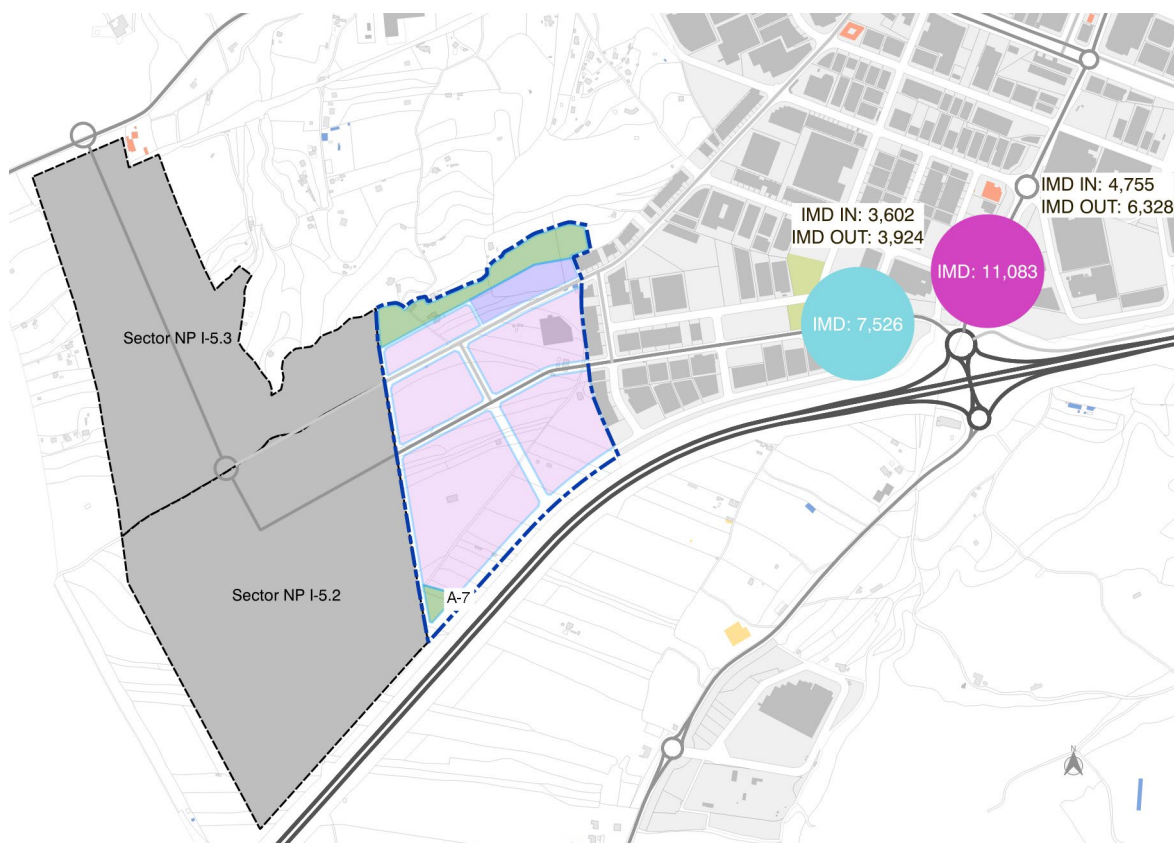


Ilustración 29. Estimación de tráfico en Calle León y CV-805 tras colmatación del sector NP I-5.1. Fuente: Elaboración propia a partir de datos del Estudio de Tráfico del Nudo de la A-7 que da acceso al municipio de Ibi

En particular, en la calle León la IMD puede llegar hasta los 7.526 vehículos. Ante la perspectiva que este incremento de circulación pueda acarrear problemas de circulación en la vía, se propone que en el largo plazo y tras el desarrollo de los sectores NP I-5.2 y NP I-5.3 la calle León pueda contar con dos viales para cada uno de los sentidos de circulación. Consecuentemente, el diseño de la vía deberá ser flexible para permitir tal transformación en el interior del sector. Se puede observar un análisis de la sección viaria en el apartado 5.1.4.1 "Propuesta de sección viaria en la Calle León".

Así, la configuración viaria la ordenación de los sectores NP I-5.2 y NP I-5.3 quedarán como sigue:

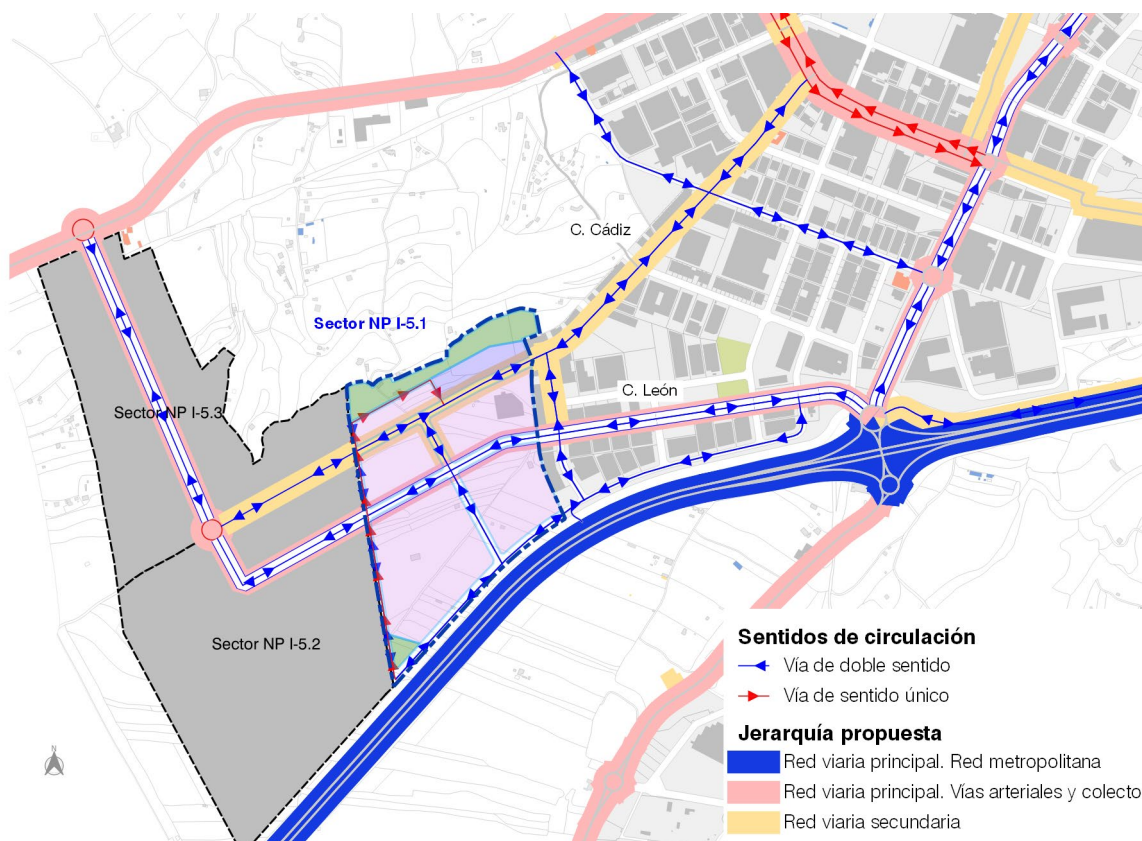


Ilustración 30. Propuesta de jerarquización tras el desarrollo de los sectores NP I-5.1, NP I-5.2 y NP I-5.3. Fuente: Modificación Puntual nº 27 del PGOU de IBI.

5.1.2 Seguridad vial

Uno de los aspectos remarcados como críticos por el PMUS de Ibi es la ausencia de elementos de pacificación del tráfico en el interior de los polígonos industriales. Las amplias secciones de la calzada y la longitud de las calles posibilitan que los vehículos puedan circular a grandes velocidades, lo que repercute negativamente en la seguridad vial de todos los usuarios. Por otro lado, en el interior del polígono la velocidad de circulación no está regulada.

Para corregir estos aspectos, el PMUS propone la utilización de elementos de calzado de tráfico adaptados a los vehículos pesados tales como bandas sonoras o almohadas; e incluso la utilización de isletas o estrechamientos en la calzada para provocar pequeños desvíos en el eje de la trayectoria.

También se propone la adecuación de la velocidad máxima a la normativa actual, que según el Decreto 970/2020, de 10 de noviembre y que entro en vigor el 11 de mayo de 2021, se limitará la velocidad de circulación a 30km/h para aquellos viales que cuenten con un único carril por sentido mientras que en vías de dos o más carriles por sentido el límite de velocidad quedará fijado en 50 km/h.



5.1.3 Señalización

5.1.3.1 Estado actual

Otro aspecto que resalta de forma negativa el PMUS para la gestión de la movilidad en el polígono es la ausencia de una señalización adecuada, ya que no se dispone de información relativa a las principales bolsas de estacionamiento ni de los itinerarios óptimos a los principales centros atractores.

5.1.3.2 Propuesta de señalización

En el sector NP I-5.1 repercute en la necesidad de señalar adecuadamente los espacios de estacionamiento de vehículos tanto ligeros como pesados y la situación del área estancial ubicada al norte. Es importante que la señalización utilizada sea legible y fácil de interpretar por todos los usuarios de la vía y que, además, siga la misma estrategia que en el resto del polígono.

5.1.4 Sección viaria

5.1.4.1 Propuesta de sección viaria en la Calle León

El diseño de la sección viaria de la C. León por el interior del sector requiere de cierta versatilidad para que la propuesta inicial prevista en el desarrollo del sector NP I-5.1 pueda adaptarse de forma rápida a la configuración definitiva obtenida tras la ejecución de los sectores NP I-5.2 y NP I-5.3.

Así, se propone que la anchura de la plataforma cuente con un total de 14m, destinándose, en la fase inicial, 3,5m a cada uno de los dos carriles de circulación. Los 3,25m restantes en los márgenes se destinarán, inicialmente, a estacionamiento.

En una segunda fase, las plazas de estacionamiento serán habilitadas para la circulación del tráfico rodado, de modo que se complete la dotación de dos carriles por sentido.

En ambos márgenes y junto a la plataforma, se ha previsto un espacio para la gestión de las aguas pluviales. Posteriormente, también se ha propuesto la ejecución de un carril bici de 2,5m de anchura en uno de los márgenes. Para finalizar, la sección se completará con aceras en ambos márgenes, dejando espacio para arbolado y alumbrado público. En total, la sección de la vía será de 24m.

Así, la propuesta de diseño es la que sigue:

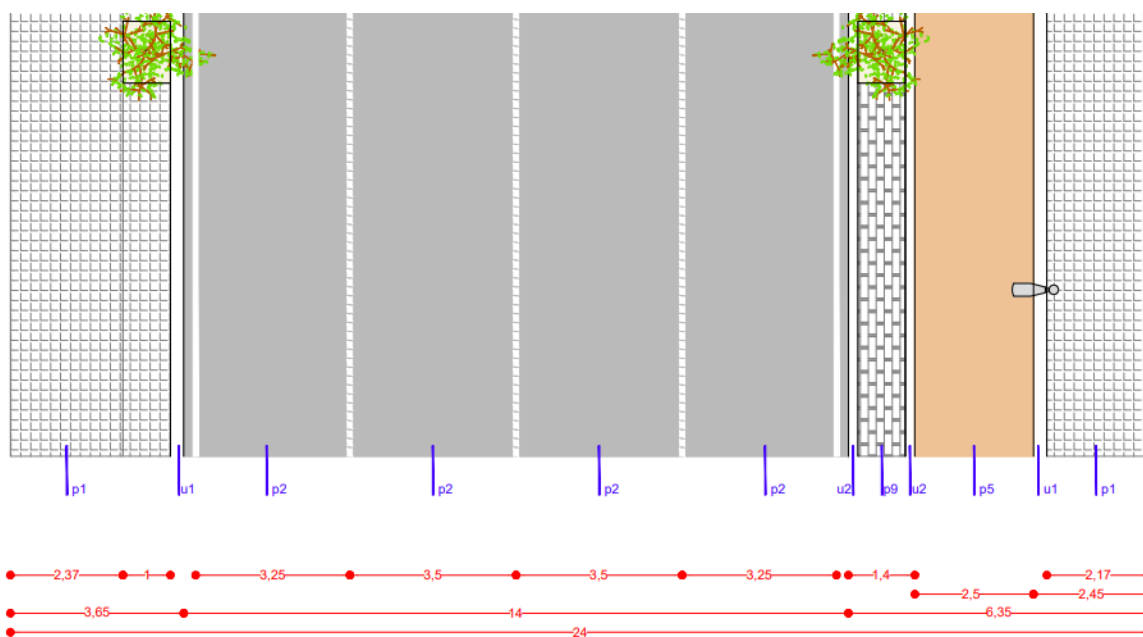


Ilustración 31. Propuesta de diseño de la calle León en el interior del sector NP I-5.1. Fuente: Elaboración propia

5.1.4.2 Propuesta de sección viaria en la Calle Cádiz

La calle Cádiz, por su parte, presenta una configuración que cuenta con un carril por sentido, cuya anchura será de 3,25m. Existirá una banda de estacionamiento en el margen norte del vial, junto a la cual, habrá una acera de 3m de anchura. También se ejecutará una banda de aparcamiento en el margen sur, de 6,5m de ancho, en el margen sur de la vía. En paralelo existirá un carril bici y, contiguo a él, una acera de 3m de anchura. La anchura total de la vía será de 24m.

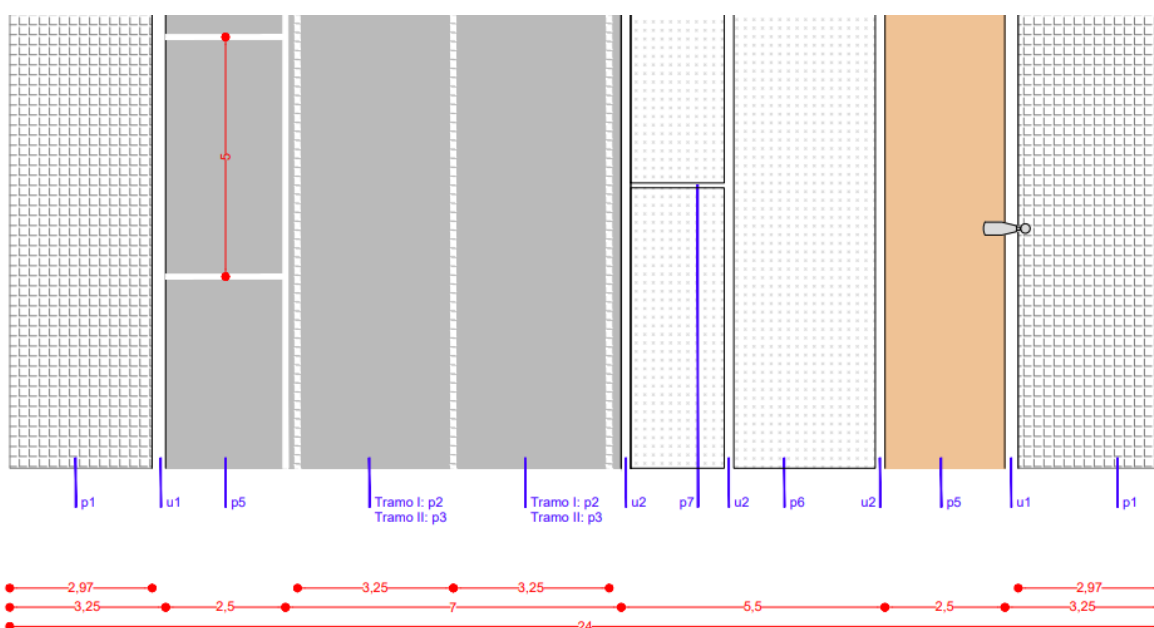


Ilustración 32. Propuesta de diseño de la calle León en el interior del sector NP I-5.1. Fuente: Elaboración propia

5.2 Sistema logístico. Flujo de vehículos pesados

5.2.1 Estado actual

La movilidad de vehículos pesados por el interior del polígono industrial de Ibi supone el 18% de su tráfico interior, según datos del Estudio de Tráfico del nudo de la A-7 que da acceso al municipio de Ibi. Concretamente, por la calle León circulan diariamente 416 vehículos pesados, mientras que por la CV-805 lo hacen 686.

5.2.2 Propuesta de actuación

Atendiendo a las demandas de tráfico pesado que generará la implantación del sector NP I-5.1, será importante realizar un diseño adecuado tanto del firme como de los radios de giro en las intersecciones.

5.2.2.1 Radios de giro en las intersecciones

La guía de nudos viarios publicada por la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento, en diciembre de 2012, caracteriza y dimensiona los vehículos de conformidad a la siguiente tabla:

CARACTERÍSTICA		TURISMO	FURGÓN	AUTOBÚS RÍGIDO ¹	AUTOBÚS ARTICULADO	CAMIÓN LIGERO ²	VEHÍCULO ARTICULADO		TREN DE CARRETERA	
							TRACTORA	SEMIRRE-MOLQUE ³	CAMIÓN	REMOLQUE
Anchura		1,80	2,05	2,55		2,45 / 2,55 ⁴	2,44	2,55	2,45	2,55
Longitud	Unidad	4,80	6,35	15,00	18,75	10,55	6,30	13,60	10,50	7,25
	Total						16,50		18,75	
Altura			2,76	4,20	4,20	4,00 / 4,50	2,79	4,50	2,79 / 4,50	4,50
Voladizo delantero		1,00	0,95	2,65	2,75	1,40	1,40		1,40	1,30
Batalla	#1	2,80	4,00	7,45	6,15	6,25	3,90		5,00	
	#2			1,40	7,20		5,65			6,70
	#3							1,30		
	#4							1,30		
Voladizo trasero		1,00	1,40	3,50	2,65	2,90		2,95		2,95
Posición del pivote ⁶					2,00 / 5,20		3,20/0,70		1,40 / 5,30	

¹ El de tres ejes, que resulta el más restrictivo.

² Se especifica la dimensión de la cabina y de la caja.

³ El semirremolque dispone de tres ejes, y puede circular con el más adelantado anulado.

⁴ Los ejes de los remolques adoptan diversas configuraciones. El seleccionado corresponde a dos ejes centrados en la caja; pero los ejes se pueden situar también en los extremos de la caja. También se puede disponer de tres ejes, y de un pivote de giro.

⁵ La primera cifra representa la dimensión de la cabina, la segunda la de la caja.

⁶ La primera cifra corresponde a la distancia del pivote al eje que está delante de él, y la segunda al eje que está detrás. Por lo tanto, la suma de las dos cifras es la distancia o batalla entre esos dos ejes, en la que está posicionado el pivote.

Ilustración 33.- Dimensiones (m) de los vehículos. Fuente: Guía de Nudos Viarios. Ministerio de Fomento

Además, caracteriza los radios de giro de conformidad con la velocidad de maniobra (en general, del orden de 15km/h e inferiores a 30 km/h).

VEHÍCULO	RADIO MÍNIMO (m) DE LA TRAYECTORIA ² A VELOCIDAD DE MANIOBRA
Turismo	6,80
Furgón	7,50
Autobús rígido	10,50
Autobús articulado	11,35
Camión ligero	9,10
Vehículo articulado	10,30
Tren de carretera	10,35

Ilustración 34.- Radio mínimo de giro (m) de los vehículos. Fuente: Guía de Nudos Viarios. Ministerio de Fomento

[2] – Referida al centro del eje director del vehículo

A continuación, se muestran las fichas de los vehículos más restrictivos asociados a la actividad:

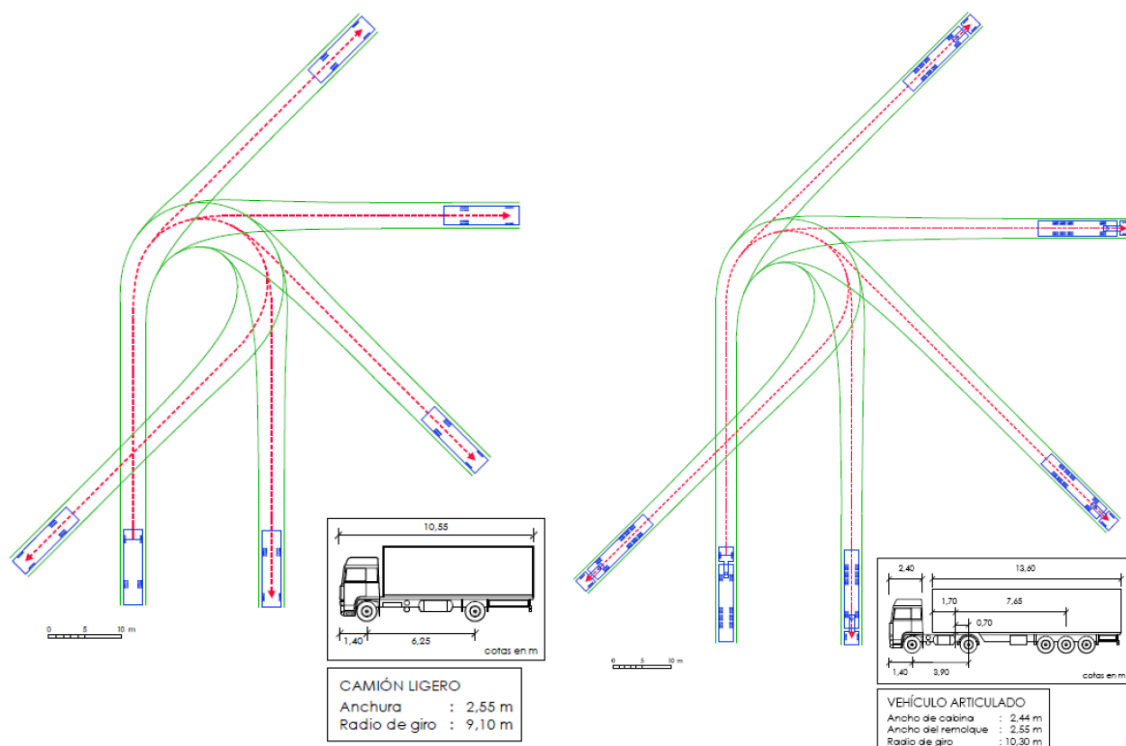


Ilustración 35. Radios de giro de camiones ligeros y de vehículos articulados. Fuente:

Atendiendo a este criterio, el radio de giro en las intersecciones se ha establecido en 15m.

5.3 Transporte público

5.3.1 Estado actual

Una de las grandes debilidades que presenta el polígono industrial de Ibi, en la actualidad, es la ausencia de un servicio de transporte público que permita conectar con el casco urbano.

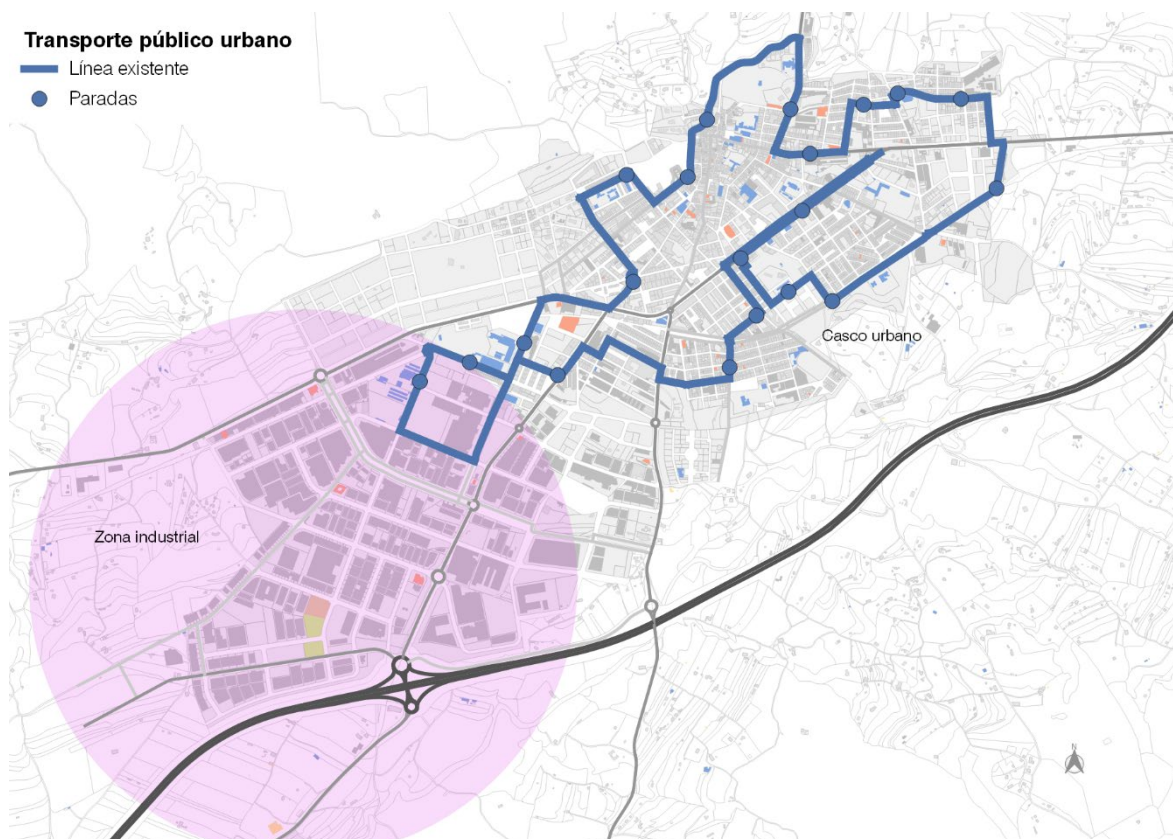


Ilustración 36. Línea de transporte público actual. Fuente: Elaboración propia

Esto supone una evidente barrera para los trabajadores del polígono, que se ven obligados a utilizar su propio vehículo para desplazarse hasta su lugar de trabajo. Tal es así, que el autobús solo participa un 1% en el reparto modal de la movilidad al trabajo en el municipio (ver apartado 4.5.3 Análisis global de la movilidad).

5.3.2 Propuesta de actualización del servicio de transporte público

El PMUS proponía la prolongación del recorrido de la línea existente e incluso su desdoblamiento en dos recorridos independientes para poder llegar así al interior del polígono industrial y otras áreas dotacionales ubicadas fuera del casco urbano.

Con el desarrollo del sector NP I-5.1, proponemos una ligera modificación de la propuesta lanzada por el PMUS, de modo que el servicio también se adentre en este sector.

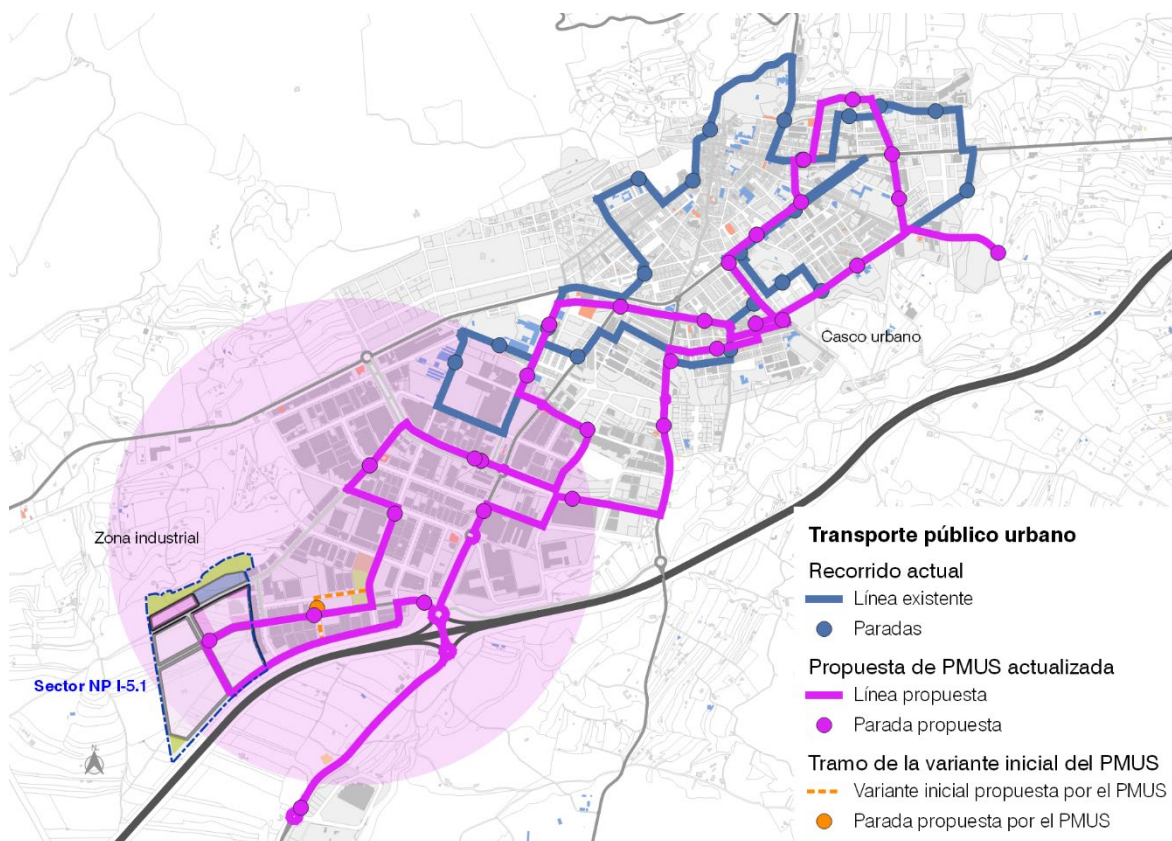


Ilustración 37. Propuesta de desdoblamiento de la línea de transporte público tras el desarrollo del sector NP I-5.1. Fuente: Elaboración propia

Consecuentemente, dentro del sector NP I-5.1 se ha previsto una parada de autobús en la calle León, previo a la intersección con el vial de unión con las calles Cádiz y Ávila.

Esta parada deberá estar acondicionada con marquesina y un banco para facilitar la espera. También se propone la colocación de un panel digital informativo para que los usuarios del servicio puedan conocer el tiempo de espera hasta el paso del siguiente autobús.

Transversalmente, y como se indica en el apartado 5.4.1.2 "Propuesta peatonal", se deberán acondicionar itinerarios peatonales hasta la parada de autobús.

5.4 Movilidad activa

La movilidad activa se desglosa en movilidad peatonal y movilidad ciclista.

5.4.1 Movilidad peatonal

5.4.1.1 Estado actual

La conexión del casco urbano con el polígono industrial es posible por la Av. de la Provincia, que en general posee buenas condiciones para caminar, ya que suele alcanzar anchuras superiores a los 1,8 metros en ambos márgenes, además de arbolado capaz de proporcionar sombra. Sin embargo, la longitud de este recorrido, generalmente superiores a 1km, no facilita la movilidad a pie hasta el puesto de trabajo. El PMUS no identifica este como un itinerario peatonal y tampoco hace referencia en su documento a propuestas dentro de este ámbito.



Por otro lado, el inventario de la red peatonal realizado en el PMUS muestra una correcta infraestructura peatonal base en el interior del polígono, ya que los itinerarios cuentan con un firme adecuado. Sin embargo, la presencia de mobiliario urbano es escasa, las condiciones de los cruces e intersecciones no siempre son seguras, apenas existe señalización vertical y horizontal que permita orientarse al peatón, se perciben problemas de accesibilidad para personas con movilidad reducida (PMR) en algunos puntos y, ocasionalmente, se ve comprometida la seguridad vial del peatón por la excesiva velocidad de los vehículos y la ausencia de elementos de calmado de tráfico adaptados a vehículos pesados. Además, el estacionamiento indebido sobre las aceras es una traba adicional a la movilidad peatonal.

El peatón, pues, queda en una situación de vulnerabilidad frente al vehículo privado o al vehículo pesado de mercancías.

5.4.1.2 Propuesta peatonal

Accesibilidad peatonal dentro del sector

Por todo ello, las estrategias de movilidad peatonal se deben centrar sobre la consolidación de una red que permita la accesibilidad universal en el interior del polígono y la creación de itinerarios de conexión con los servicios de transporte público y las áreas estanciales y de recreo próximas.

Así, en el interior del sector NP I-5.1 las aceras se han diseñado teniendo en cuenta los criterios de accesibilidad establecidos en el Decreto 65/2019, de 26 de abril, del Consell, por el que se regula la accesibilidad en la edificación y en los espacios públicos y en la Orden VIV/561/2010, de 1 de febrero, por la que se desarrolla el documento técnico de condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los espacios públicos urbanizados.

De este modo, las aceras contarán con una anchura mínima de 2m. Por su parte, la presencia de arbolado y alumbrado público nunca reducirá las dimensiones de la sección libre de paso por debajo de los 1,9m, superiores al mínimo establecido por la Orden de 1,8m. Los itinerarios no presentarán escalones aislados ni resaltes y la pendiente máxima nunca alcanzará el 6% máximo establecido por la legislación vigente. La pendiente transversal tampoco alcanzará el 2%. Por su parte, los bordillos serán de tipo C-7, remontables, siendo su altura de 12cm. Finalmente, en todos los recorridos se han previsto áreas de descanso con bancos accesibles a intervalos no superiores a 100m. Estas áreas se ubicarán en las intersecciones de los recorridos, si bien en aquellos ejes con longitudes superiores a 100m la dotación se ampliará para dar cumplimiento a este requisito.

Definición de itinerarios peatonales específicos

Por otro lado, se ha previsto la ejecución de un itinerario de conexión norte – sur dentro del sector. Este itinerario servirá para poder conectar con la zona verde prevista al norte, que tendrá un doble carácter estancial y recreativo.

También se propone un segundo itinerario a lo largo de la C. León que sirva para conectar con las paradas de transporte público propuestas en el sector NP I-5.1 y en el polígono Alfaç III y con la zona verde que se ubica junto al ecoparque, el cual se prolonga hacia tras cruzar la calle Guadalajara.

Así, la propuesta es la que sigue:

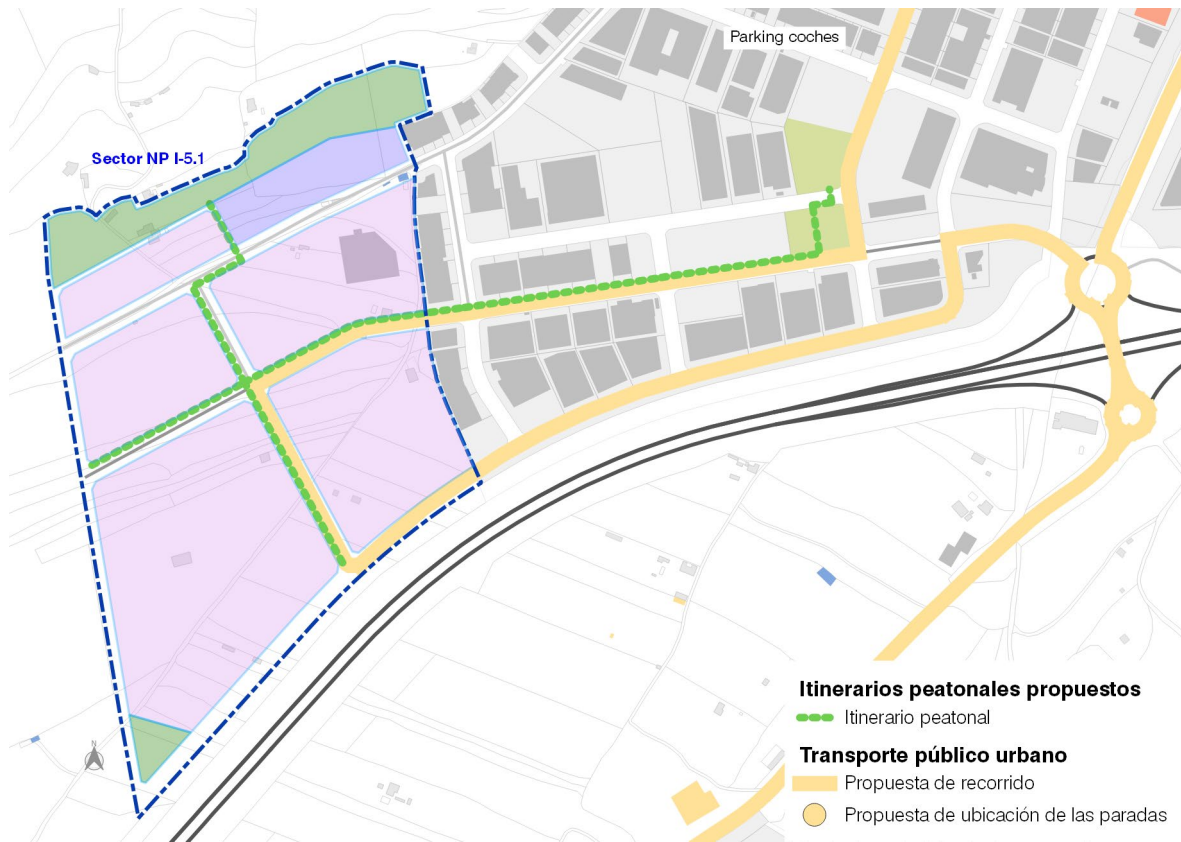


Ilustración 38. Itinerarios peatonales propuestos dentro del sector NP I-5.1. Fuente: Elaboración propia.

Considerando que la velocidad de un ciudadano medio es de 5km/h, estas paradas serán accesibles en menos de 4 minutos desde la red que se muestra en la siguiente figura:

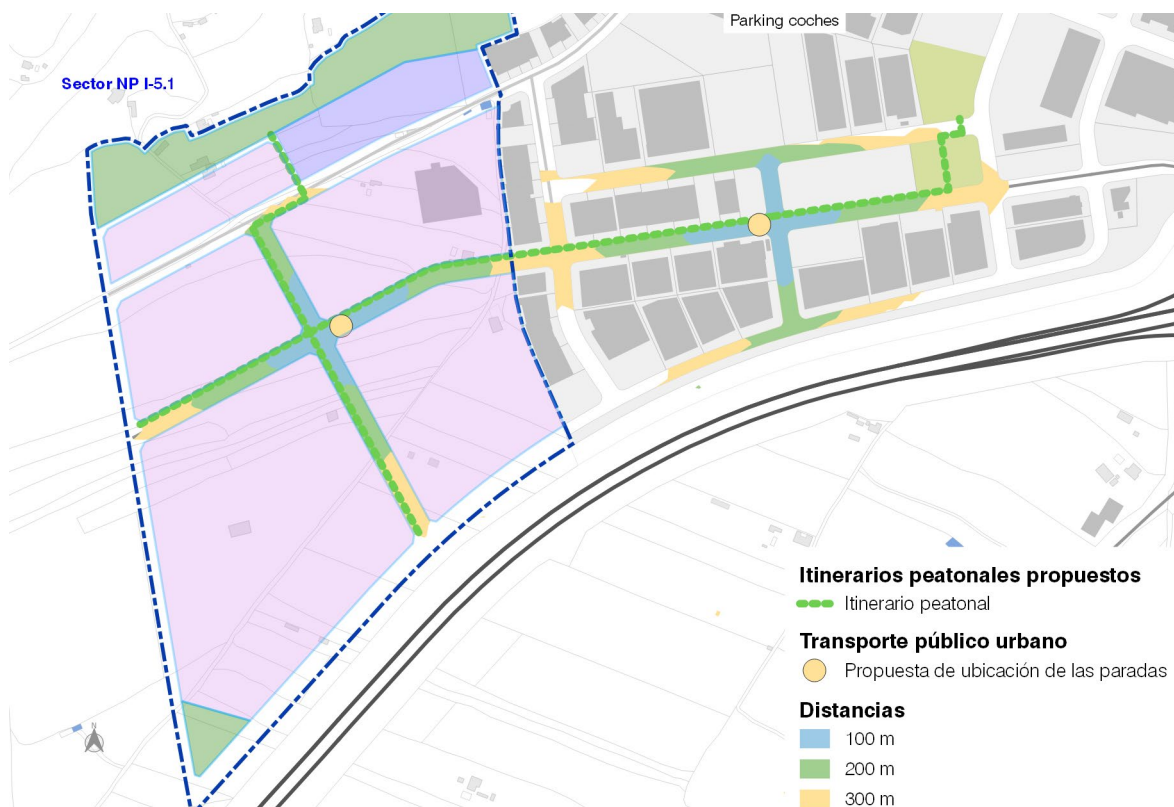


Ilustración 39. Acceso a las paradas de transporte público. Fuente: Elaboración propia.

5.4.2 Movilidad ciclista

5.4.2.1 Estado actual

El interior del polígono dispone de una más que correcta infraestructura ciclista, con una configuración en bucle de los carriles bici que posibilita una conectividad interior adecuada. Sin embargo, esta red no tiene continuidad hacia el casco urbano, hecho que provoca su infrautilización por los trabajadores del polígono.

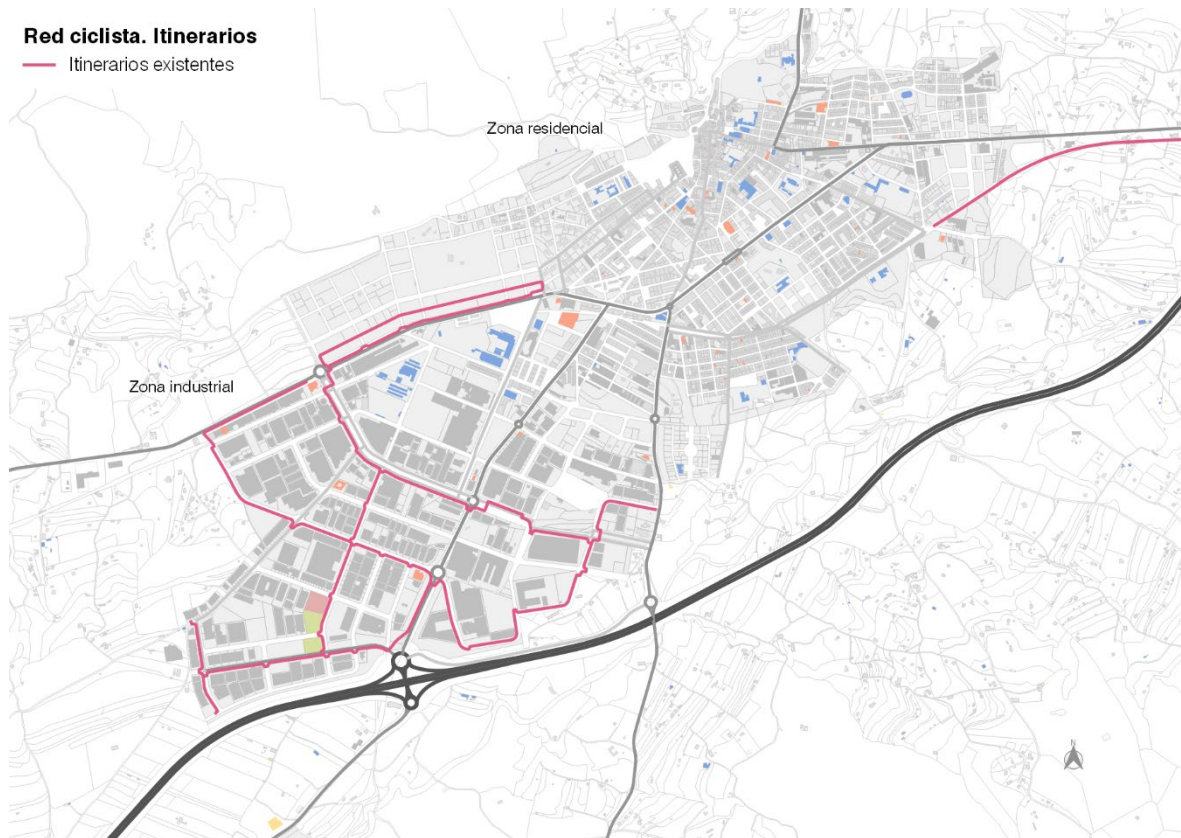


Ilustración 40. Itinerarios ciclistas existentes. Fuente: Elaboración propia

5.4.2.2 Propuesta ciclista

Red ciclista en el interior del sector

Dentro del sector NP I-5.1 se propone la ejecución de carriles bici en todos los viales principales, de tal manera que los trabajadores puedan llegar a su lugar de empleo utilizando una plataforma segura segregada del tránsito viario.

Itinerario de conexión con el casco urbano

Por otro lado, debemos insistir en la necesidad de conectar los itinerarios creados en el interior del polígono con el casco urbano de Ibi. En este sentido, y tal y como incide el PMUS, será necesaria la conexión definitiva a través de la av. Província.

Se muestran, a continuación, dos imágenes. La primera de ellas, ilustra el mosaico de carriles bici propuesto a nivel municipal; mientras que la segunda hace un zoom al sector NP-I 5.1.

Red ciclista. Itinerarios

- Itinerarios existentes
- Itinerarios propuestos por el PMUS
- Itinerarios propuestos en el sector NP I-5.1

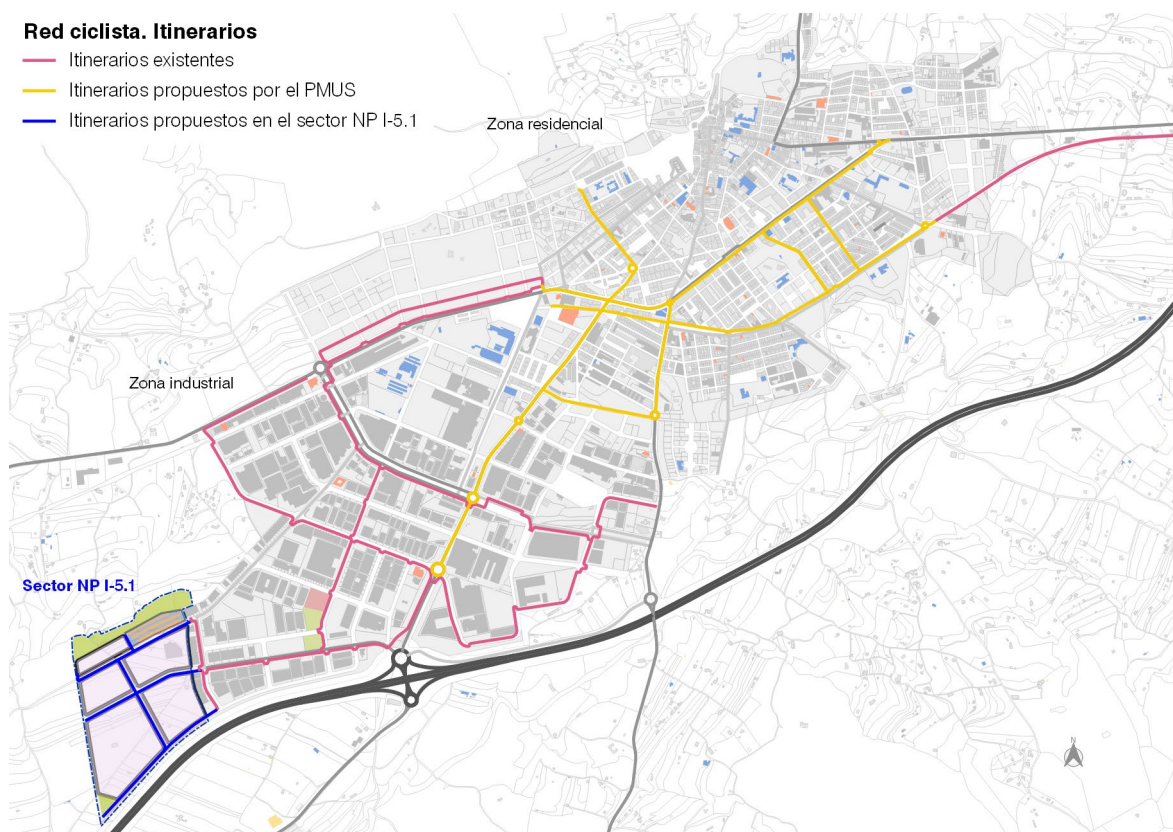


Ilustración 41. Itinerarios ciclistas propuestos tras el desarrollo del PMUS y del sector NP I-5.1. Fuente: Elaboración propia.

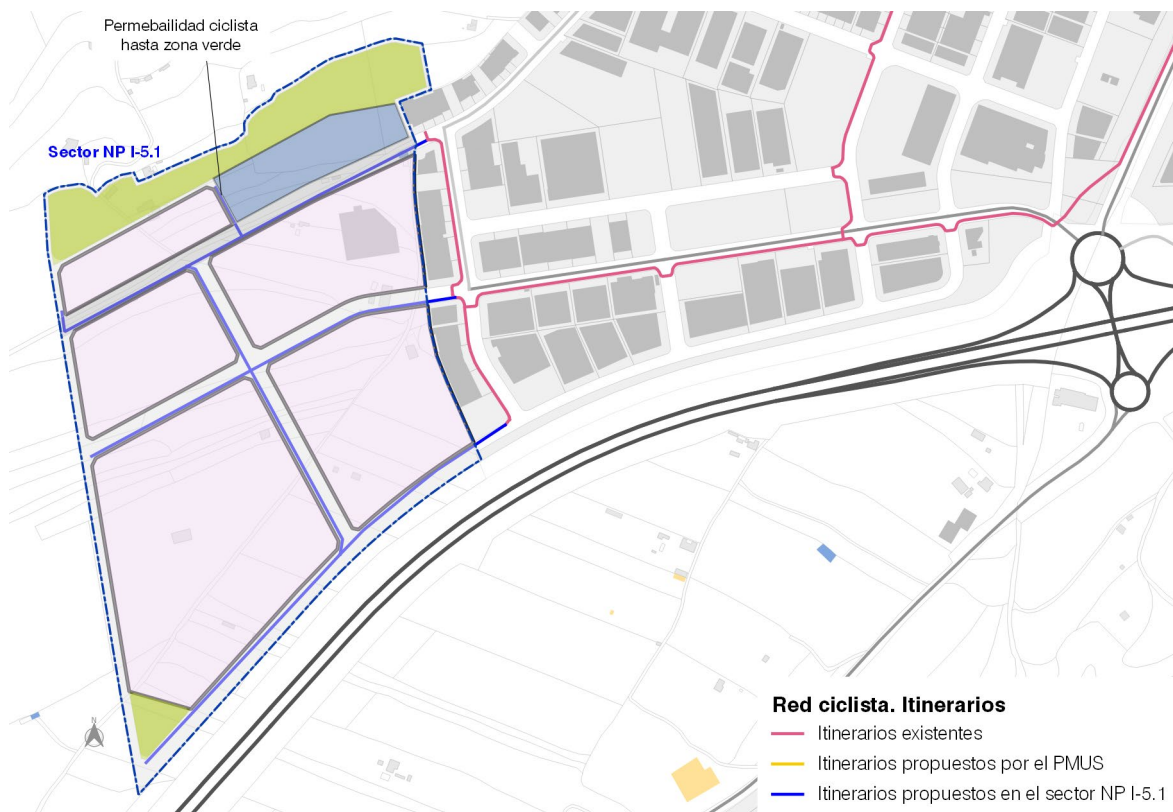


Ilustración 42. Itinerarios ciclistas propuestos dentro del sector NP I-5.1. Fuente: Elaboración propia

5.4.3 Propuesta de estacionamiento ciclista

5.4.3.1 Estado actual

Tal como se indica en el PMUS, no existe actualmente una oferta de aparcamiento exclusivo ni se cuenta con un mapa municipal de acceso online o físico de localización de los aparcabicis.

5.4.3.2 Propuestas

Se propone la instalación de un nodo para el estacionamiento de bicicletas y VMP en cada una de las zonas verdes del sector. También se propone su instalación en los chaflanes de las aceras de las principales vías. Ello supone la instalación de 5 aparcabicis en el interior del sector. También se propone la dotación de un aparcabicis junto al área de estacionamiento existente en el sector l'Alfaç III, que debería acometer la administración local.

Los soportes propuestos serán del tipo U-invertida.

Dada la baja seguridad que este sistema ofrece, los usuarios suelen preferir anclar la bici en otros elementos del mobiliario urbano en lugar de en el propio soporte. Por ello, se recomienda cambiar los soportes de rueda por el modelo de U-invertida.

Este tipo de soporte es el más aceptado en Europa por su nivel de seguridad y comodidad. La ventaja principal del soporte es que permite candar la bicicleta con dos antirrobo, fijando tanto el cuadro como las dos ruedas al soporte.



Ilustración 43. Candado de bicicleta a soporte en U-invertida. Fuente: Manual de aparcamientos de bicicletas del IDAE.

En muchas ocasiones, sin embargo, los usuarios desconocen cómo asegurar debidamente las bicicletas a esta infraestructura. Para evitarlo, se propone la instalación de paneles informativos junto al área de estacionamiento o sobre el propio soporte.



Ilustración 44. Izqda: Placa informativa de estacionamiento seguro de bicicletas. Dcha: Pegatina informativa de estacionamiento seguro de bicicletas. Fuente: Manual de aparcamientos de bicicletas del IDAE.

5.4.4 Señalización de los itinerarios peatonales y ciclistas

5.4.4.1 Estado actual

Una de las carencias detectadas por el PMUS en el interior del polígono industrial es la ausencia de señalización indicativa de los recorridos peatonales y ciclistas hasta los principales puntos de destino.

5.4.4.2 Propuesta de señalización

Así pues, se ha elaborado una propuesta de señalización de los principales recorridos en el interior del sector.

Inicialmente, nuestra propuesta pasa por colocar señales con indicaciones de recorrido hasta los siguientes puntos de destino detectados en el interior del sector y en sus proximidades:

- Zona verde ubicada en el norte del sector.
- Equipamiento al norte del sector.
- Parada de transporte público en el interior del sector
- Parada de transporte público en l'Alfaç III.
- Zona verde ubicada en l'Alfaç III.
- Parking ubicado en l'Alfaç III.

Para ello, se propone la colocación de un total de 7 señales con indicación de la distancia y el tiempo a recorrer hasta cada uno de los puntos indicados, tanto de forma peatonal como de forma ciclista. La ubicación de la señalética y los distintos puntos de destino se muestra en la siguiente figura:



*Ilustración 45. Propuesta de señalización de itinerarios peatonales y ciclistas dentro del sector.
Fuente: Elaboración propia*

Para la red peatonal, la señalización se establecería en base a los siguientes criterios y tiempos, considerando que la velocidad media a la que circula un peatón son 5 km/h.

	Usted está aquí
	Destino señalizado
	Señalización genérica: resto de itinerarios
	No señalizado

Matriz O/D tiempo	A	B	C	D	E	F
1	3.7 min	2.9 min	0.5 min	6.7 min	9.6 min	10.8 min
2	7.0 min	6.2 min	3.3 min	3.0 min	5.9 min	7.0 min
3	12.6 min	11.8 min	9.0 min	2.8 min	0.1 min	1.3 min
4	12.3 min	11.5 min	10.3 min	4.0 min	1.1 min	0.0 min
5	4.6 min	3.8 min	5.6 min	5.3 min	7.9 min	7.8 min
6	1.0 min	0.3 min	3.0 min	8.8 min	11.4 min	11.3 min
7	0.0 min	0.8 min	4.1 min	9.9 min	12.5 min	12.3 min

Ilustración 46. Red peatonal. Señalización de los tiempos de recorrido entre la ubicación de las señales propuestas y los distintos nodos de destino.

De forma similar, utilizando una velocidad media de 15km/h para los ciclistas, la matriz O/D entre los nodos anteriores sería:

Matriz O/D tiempo	A	B	C	D	E	F
1	3.6 min	4.0 min	0.3 min	2.4 min	3.6 min	4.0 min
2	2.5 min	2.9 min	1.2 min	1.3 min	2.5 min	2.9 min
3	0.4 min	0.7 min	3.2 min	1.1 min	0.4 min	0.7 min
4	0.5 min	0.5 min	3.7 min	1.6 min	0.5 min	0.5 min
5	3.3 min	3.7 min	2.0 min	2.1 min	3.3 min	3.7 min
6	0.5 min	0.2 min	1.2 min	3.2 min	4.4 min	4.8 min
7	0.0 min	0.3 min	4.8 min	4.8 min	4.8 min	4.8 min

Ilustración 47. Red ciclista. Señalización de los tiempos de recorrido entre la ubicación de las señales propuestas y los distintos nodos de destino.

También sería interesante marcar los tiempos de recorrido hasta el casco urbano para los usuarios ciclistas.

Finalmente, es importante que la señalización utilizada sea legible y fácil de interpretar por todos los usuarios de la vía y que, además, siga la misma estrategia que en el resto del polígono.

5.5 Plan de Estacionamiento

5.5.1 Estado actual

La empresa encargada de la redacción del PMUS de Ibi realizó una campaña de aforos del estacionamiento en el interior del polígono industrial. El análisis de los resultados mostraba que entre un 40% y un 50% de los usuarios del vehículo privado estacionaba de forma ilegal a pesar de la existencia de plazas de estacionamiento suficientes en la vía pública.

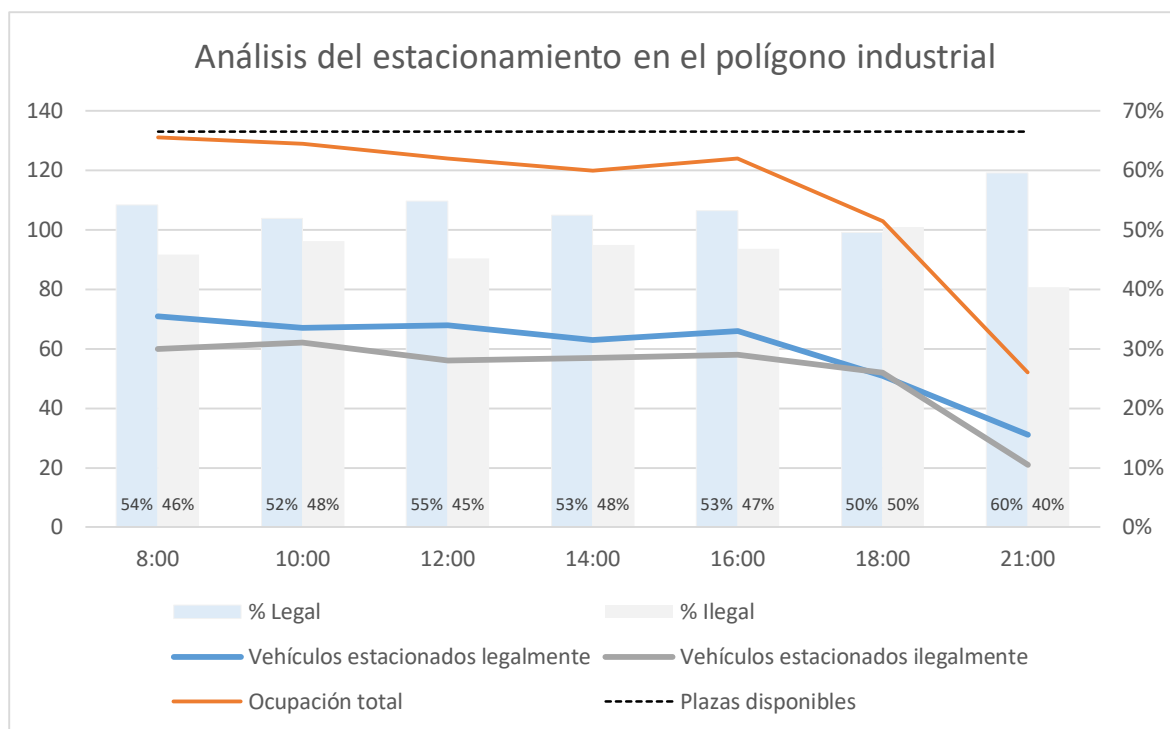


Ilustración 48. Análisis del estacionamiento en el interior del polígono industrial. Fuente: Elaboración propia a partir de datos del PMUS

La utilización de las aceras y pasos peatonales para el estacionamiento de vehículos menoscaba estas infraestructuras, hecho que redonda en una minoración de la calidad de los itinerarios y de la seguridad vial en el interior del polígono. Los peatones se ven obligados a utilizar la calzada para desplazarse y las fricciones con los modos de movilidad motorizada son una constante.



Ilustración 49. Estacionamiento ilegal en la calle Salamanca del Polígono Industrial de Ibī. Fuente: Google maps.

Estos forman parte de la idiosincrasia del polígono industrial ibense, y por lo tanto también deberán ser abordados en el desarrollo del nuevo sector.



5.5.2 Propuesta de estacionamiento

5.5.2.1 **Dotación de plazas en el interior de las parcelas**

Para el diseño de las plazas en parcela privada se ha utilizado un estándar máximo en lugar de mínimo (número máximo de plazas de aparcamiento de 1 por cada dos empleados).

5.5.2.2 **Dotación de plazas de estacionamiento en viario**

El aspecto más relevante a acometer en este punto es el diseño del estacionamiento dentro del sector.

En cumplimiento con el Anexo IV de la LOTUP "Estándares urbanísticos y normalización de determinaciones urbanísticas" de la Ley 5/2014, de 25 de julio, LOTUP, la reserva de aparcamiento público en áreas industriales debe ser de 1 plaza para turismo por cada 200 m², o fracción, de edificabilidad industrial Atendiendo a las características de la actuación propuesta en la modificación nº27 del Plan General, en el sector existirán 206.347 m²t. Siendo así, el número de plazas de estacionamiento que deberían habilitarse en el interior del polígono industrial asciende a un total de 1.032 para turismos.

Sin embargo, de acuerdo al artículo 6.3 del citado anejo, "los estándares exigidos en los dos apartados anteriores podrán minorarse mediante resolución motivada de la Conselleria competente en ordenación del territorio, previo informe favorable de la Conselleria competente en materia de industria, cuando se trate de complejos industriales aislados o esté previsto algún tipo de actividad productiva especial para la que no resulten adecuados".

Con todo, la propuesta pasa por que, tras la configuración definitiva del sector, el número de plazas sea de 819. Ello supone una infradotación de 413 plazas de estacionamiento para el vehículo privado.

La adopción de este criterio viene motivada por la creciente necesidad de provocar una transformación en los patrones de movilidad de la ciudadanía, reduciendo el uso del vehículo privado en favor de otros medios más sostenibles. El Sector NP I-5.1 junto con el polígono colindante se encuentran contiguos al casco urbano y conforman una gran superficie con lo que es idóneo para fomentar el uso del transporte público y de la movilidad activa. Disponer de plazas de aparcamiento en exceso no hace más que fomentar el uso del vehículo privado en contradicción con la movilidad sostenible.

En este sentido, se pretende favorecer una movilidad más sostenible en el sector, con actuaciones como la línea de autobús planteada en el PMUS, que se propondrá alcance el Sector NPI-5.1, y el establecimiento de carriles bici para en las principales calles en continuidad con el sector colindante. También la propuesta de utilización del vehículo compartido se plantearía como una alternativa para los trabajadores del sector ante la escasez de plazas en el mismo.

Este polígono industrial tiene todas las características necesarias para no depender del uso del automóvil y, por ello, la minoración de las plazas destinadas al estacionamiento de turismos es una posibilidad real.

En las calles Cádiz y Ávila solo se podrá estacionar en uno de los márgenes del vial, mientras que en la calle Gaseoducto el estacionamiento no estará permitido. En la calle central de intersección entre Cádiz, León y Ávila, se permitirá estacionar en ambos márgenes. Además, para favorecer una transformación modal progresiva, se aprovechará el hecho de que la calle León sea de un solo carril por sentido hasta el desarrollo de los sectores NP I-5.2 y NP I-5.3, por lo que el segundo carril podrá ser utilizado para el estacionamiento en una fase inicial. Esto supondrá una dotación de 180 plazas extras durante este periodo.

Indicar que en el sector Alfaç III existe un espacio destinado al estacionamiento de turismos con capacidad para cerca 160 vehículos que, en la actualidad, apenas se utiliza. La distancia desde aquí hasta el corazón del sector es de unos 850m. Este parking podría ser utilizado por los trabajadores del sector para el estacionamiento de su vehículo, realizando el trayecto de última milla bien a pie o en VMP.

5.5.2.3 Dotación de plazas para PMRs en el sector

La Orden VIV/561/2010, de 1 de febrero, por la que se desarrolla el documento técnico de condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los espacios públicos urbanizados, establece que "los principales centros de actividad de las ciudades deberán disponer de plazas de aparcamiento reservadas y diseñadas para su uso por personas con movilidad reducida. Como mínimo una de cada cuarenta plazas o fracción, independientemente de las plazas destinadas a residencia o lugares de trabajo, será reservada [...]".

El estacionamiento interior del sector se ha diseñado de tal manera que 1 de cada 30 plazas destinadas al estacionamiento de vehículos ha sido reservada para vehículos de personas con movilidad reducida (PMRs), lo que supone un total de 20. Estas plazas, además, se han ubicado en las proximidades de las intersecciones, garantizando un fácil acceso desde la zona de transferencia hasta el itinerario peatonal accesible de forma fácil y segura, cumpliendo así con los requerimientos de la Orden.

5.5.2.4 Estacionamiento de vehículos pesados

El el Anexo IV de la LOTUP "Estándares urbanísticos y normalización de determinaciones urbanísticas" establece que, en suelo industrial, la reserva mínima de aparcamiento para vehículos pesados será de 1 plaza por cada 1.500 m², o fracción, de edificabilidad industrial. Además, también se indica que parte de la reserva de aparcamiento para vehículos pesados puede establecerse, justificadamente, en parcela privada.

En la calle Gasoducto se ha propuesto una sección viaria con zona reservada para el aparcamiento flexible, ya que pueden aparcar tanto vehículos ligeros como pesados debido al ancho reservado.

5.5.2.5 Vigilancia y sanción del estacionamiento ilegal

Para luchar contra la indisciplina en el estacionamiento se deben promover actividades de concienciación empresarial y la vigilancia y sanción por parte de la administración. Ello requiere la movilización de recursos de los agentes del orden hacia este ámbito durante determinados periodos de la semana.

Eliminación plazas estacionamiento en Calle León. Existe parking en polígono anterior, junto a zona infantil.

5.5.2.6 Resultado de la propuesta

Con todo, la propuesta de estacionamiento queda como sigue:

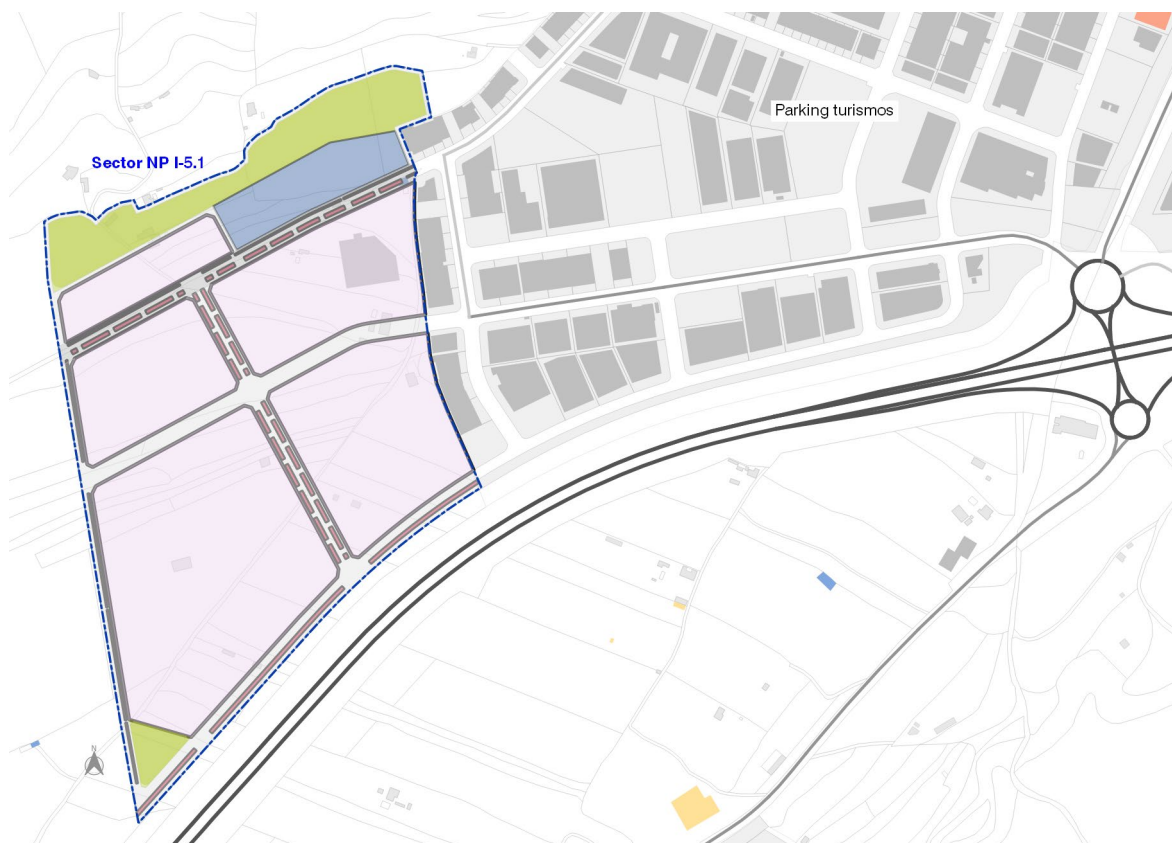


Ilustración 50. Estacionamiento en el interior del sector NP I-5.1. Fuente: Elaboración propia

5.6 Gestión de la movilidad interna

Para conseguir transformar los hábitos de desplazamiento al trabajo, resulta imprescindible la colaboración de las empresas del polígono industrial y de todas aquellas que vayan a instalarse en el nuevo sector.

5.6.1 Plataforma de movilidad del polígono industrial

Una medida esencial que puede actuar como palanca de cambio es la creación de una plataforma de movilidad dentro del polígono que tuviese como principal objetivo la elaboración de un plan de movilidad laboral colectivo, que involucre a todas las empresas del polígono y del futuro sector. La participación conjunta proporciona perspectiva en relación a las fortalezas y debilidades de las diferentes redes de transporte (vehículo privado, transporte público, ciclista, peatonal, etc.) y posibilita que surjan sinergias que redundan en un beneficio colectivo. A través de un plan de movilidad laboral colectivo, puede surgir; por ejemplo, la iniciativa de incorporar un servicio de autobús lanzadera que conecte el casco urbano con los diferentes sectores del polígono industrial a las principales horas de entrada y salida del personal. Esta medida podría ayudar incrementar la participación de los servicios de movilidad



colectiva en el reparto modal. Otra posible iniciativa sería la incentivación económica de aquellas empresas que promuevan la utilización de modos sostenibles al trabajo, por medio de descuentos o la deducción de impuestos. Estas medidas podrían hacerse extensibles a los propios empleados con algún tipo de beneficio dentro de la empresa. Para que esto sea posible se necesita la colaboración de la administración, las empresas y los propios trabajadores.

5.6.2 Planes de movilidad privados

De acuerdo al artículo 2.20 del Borrador del Plan Parcial del Sector NP I-5.1 de Ibi, las empresas privadas que se implanten en el sector, junto con el documento que justifique la actividad a desarrollar deberán presentar un Plan de Movilidad Sostenible que deberá justificar las medidas para mejorar la movilidad sostenible. Este plan debe incluir por lo menos los siguientes puntos:

- 1.-Análisis de los medios de movilidad, transporte público, aparcamiento público, red de carril bici y aceras.
- 2.-Análisis de la localización de los empleados de la empresa.
- 3.- Medidas a implementar para fomentar el uso eficiente del vehículo privado.
- 4.- Regulación de horarios salida entrada.
- 5.- Medidas a implementar para el fomento del uso de modos de transporte alternativo al coche. Entre estas medidas se debería contemplar la instalación de puntos de estacionamiento seguro para bicicletas en el interior de la propia actividad y la dotación de vestuarios, de tal manera que todos aquellos empleados que utilicen la bicicleta en su desplazamiento laboral puedan asearse antes de iniciar su jornada.
- 6.- Número y ubicación de plazas reservadas al coche compartido.
- 7.- Número y ubicación de plazas reservadas coches eléctricos con cargador.

5.7 Calidad ambiental

5.7.1 Calidad del aire

El ámbito del Sector NP I-5.1 de Ibi se localiza en la Zona ES 1012 Bética-Serpis (Interior) de la Red de Vigilancia y Control de la Contaminación Atmosférica de la Comunidad Valenciana.

El documento de "Evaluación de la calidad del aire en la Comunidad Valenciana. Zona ES 1012" del año 2019, analiza los siguientes parámetros:



SO ₂	Dióxido de azufre
NO ₂	Dióxido de nitrógeno
CO	Monóxido de carbono
PM ₁₀	Partículas en suspensión inferiores a 10 micras
PM _{2.5}	Partículas en suspensión inferiores a 2.5 micras
O ₃	Ozono
As	Arsénico
Cd	Cadmio
Ni	Níquel
Pb	Plomo
B(a)P	Benzo(a)Pireno



Ilustración 51. Emisiones de gases contaminantes. Fuente: Evaluación de la calidad del aire en la Comunidad Valenciana. Zona ES 1012

El análisis realizado no muestra altos niveles de concentración de contaminantes según la normativa vigente, a excepción de altas concentraciones de gas ozono en el área.

5.7.2 Ruido ambiental

5.7.2.1 Afecciones sobre el sector

El principal foco emisor de ruido ambiental en las inmediaciones del ámbito lo constituye la A-7, que discurre en paralelo al límite sur de la zona propuesta para la modificación puntual. Del Sistema de Información sobre la Contaminación Acústica del Ministerio para la Transición Ecológica, SICA, obtenemos los datos de tráfico en cada uno de los horarios objetivo establecidos por la normativa (día, tarde y noche) y los niveles de ruido en la zona derivados de la existencia de esta infraestructura.

UME	Carretera	Provincia	P.K. inicio	P.K. final	Tipo
3_A-7S	A-7S	Alicante	7+370	67+200	Autovía
IMD	15.449	Velocidad Media	87,96	% pesados	10,19
Tráfico	IMh (Veh/h)		Velocidad (km/h)		
	veh. ligeros	veh. pesados	veh. ligeros	veh. pesados	
DIA	891	117	88,85	80,41	
TARDE	620	36	88,85	80,41	
NOCHE	81	10	88,85	80,41	
Municipios: San Vicente de Raspeig, Alicante, Tibi, Castalla, Onil, Ibi, Jijona, Alcoy, Cocentaina, Benimarfull, Alcocer de Planes, L'Alquería d'Asnar y Muro de Alcoy.					

Tabla 4. Datos de la intensidad media horaria para los periodos día, tarde y noche en la autovía A-7, en el tramo de Ibi.

Según la Ley 7/2002, de 3 de diciembre, de la Generalitat Valenciana, de Protección contra la contaminación acústica, los objetivos de calidad acústica en zonas industriales son 70 dB(A) de día y 60 dB(A) de noche, tal y como se observa en la siguiente tabla.

Uso dominante	Nivel sonoro dB(A)	
	Día	Noche
Sanitario y Docente	45	35
Residencial	55	45
Terciario	65	55
Industrial	70	60

Tabla 5. Objetivos de calidad acústica en función del uso dominante de la zona. Fuente: Ley 7/2002, de 3 de diciembre, de la Generalitat Valenciana, de Protección contra la contaminación acústica

De acuerdo a los resultados mostrados en los mapas estratégicos de ruido de la red de carreteras del estado, el ámbito del sector se encuentra por debajo de estos valores, por lo que no se requieren medidas encaminadas a reducir la incidencia acústica de la A-7 sobre el sector.

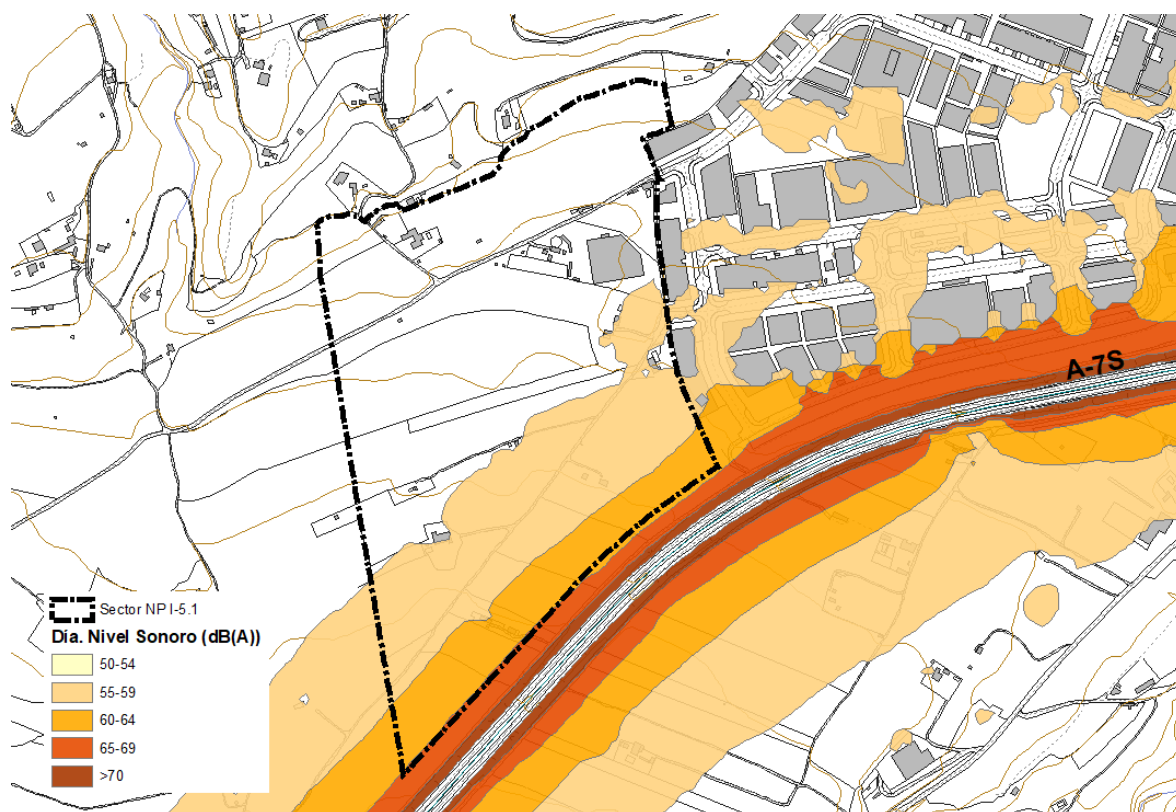


Ilustración 52. Nivel sonoro día. Fuente: Elaboración propia a partir de datos del Sistema de Información sobre Contaminación Acústica.

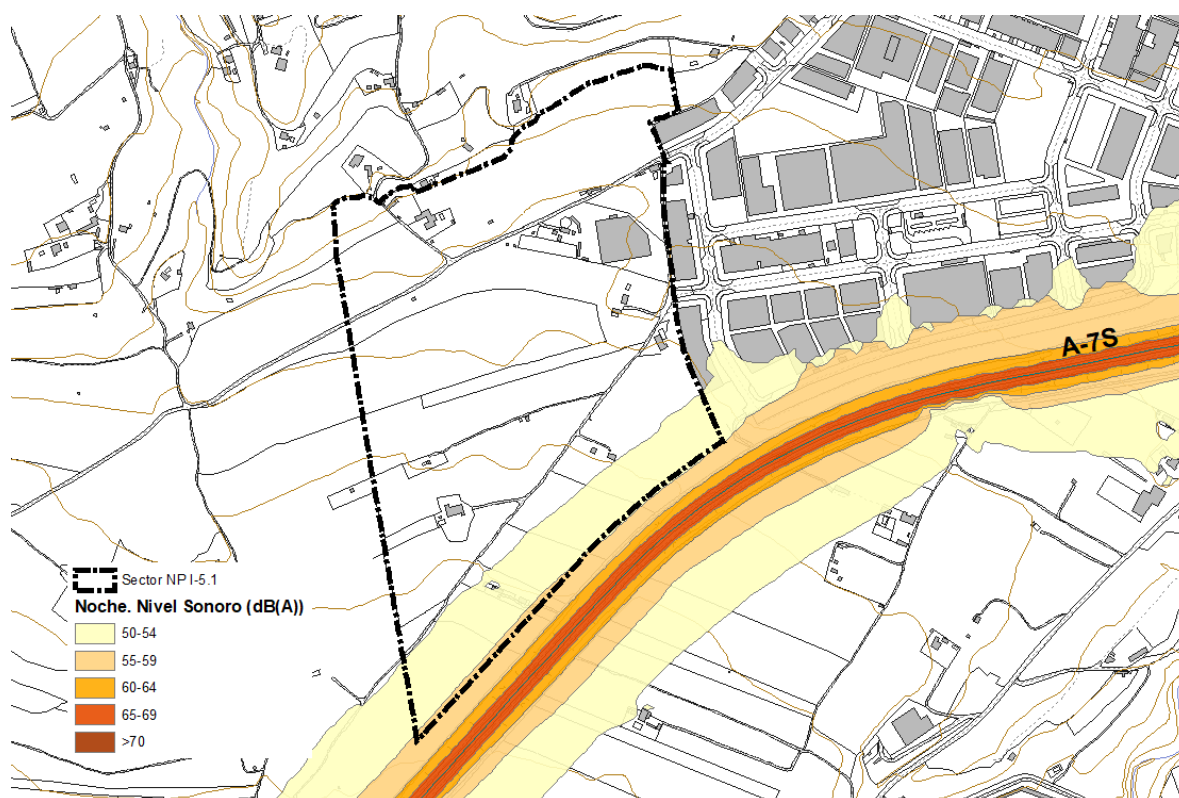


Ilustración 53. Nivel sonoro noche. Fuente: Elaboración propia a partir de datos del Sistema de Información sobre Contaminación Acústica.

5.7.2.2 Posibles afecciones futuras del sector sobre terceros

En relación a la posible incidencia acústica de las futuras actividades a instalar en el polígono sobre el resto del territorio, indicar que, tal y como se expone en el artículo 18 del Decreto 266/2004, de 3 de diciembre, del Consell de la Generalitat, por el que se establecen normas de prevención y corrección de la contaminación acústica en relación con actividades, instalaciones, edificaciones, obras y servicios:

Será responsabilidad de los titulares de actividades susceptibles de generar ruidos y vibraciones el llevar a cabo un control de las emisiones acústicas y de los niveles de recepción en el entorno, mediante la realización de auditorías acústicas, al inicio del ejercicio de la actividad o puesta en marcha y, al menos, cada cinco años o en un plazo inferior si así se estableciera en el procedimiento en que se evaluará el estudio acústico.

En caso de detectarse niveles sonoros por encima de los límites marcados por la legislación vigente en los receptores más sensibles a cada actividad, será responsabilidad del titular llevar a cabo las pertinentes acciones correctoras.

Estas medidas se consideran suficientes para garantizar que los niveles de inmisión acústica desde el sector a otras zonas del municipio serán conformes con la legislación vigente.

6 EVOLUCIÓN DEL REPARTO MODAL

En el PMUS de Ibi se recoge un análisis de la evolución del reparto modal esperada como consecuencia de su desarrollo a nivel municipal. También se recoge el análisis del reparto modal actual hacia el trabajo.

Utilizando esta documentación como referencia y considerando las medidas propuestas para el desarrollo del sector NP I-5.1, se ha realizado una estimación de la movilidad laboral al polígono industrial del municipio. Esta se ilustra a continuación:

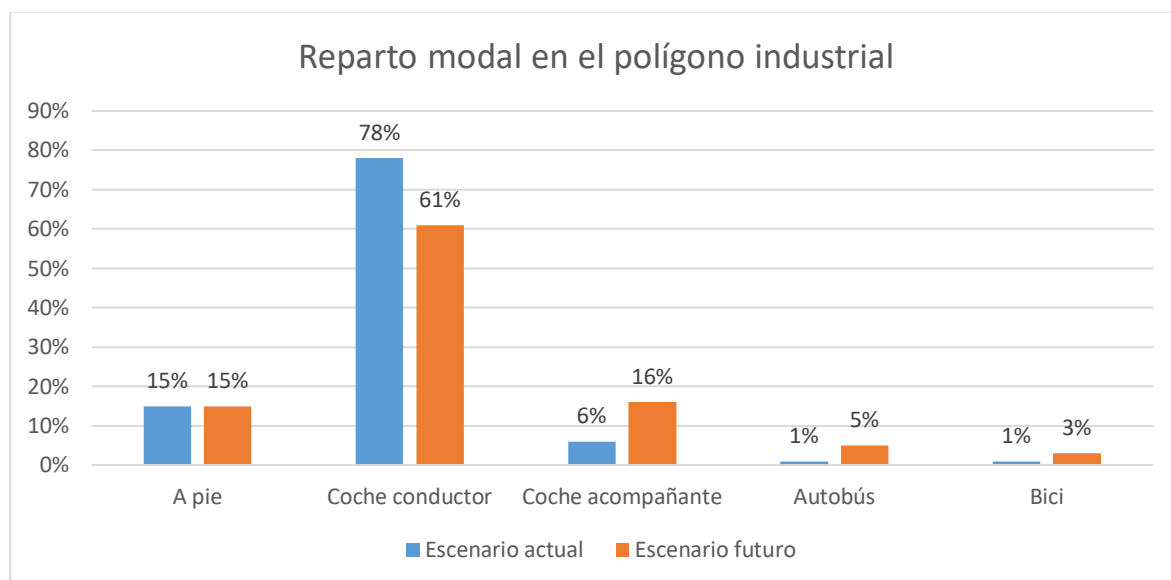


Ilustración 54. Proyección a futuro del reparto modal al trabajo. Fuente: PMUS de Ibi

Aquí se puede observar cómo se plantea una reducción importante de la utilización del vehículo privado para los desplazamientos al trabajo, que pasará de un 78% a solo un 61%. Igualmente, se piensa que las políticas de desarrollo de la infraestructura ciclista tendrán un impacto importante en la movilidad hacia el interior de los polígonos, llegando, como mínimo, a triplicarse su uso. También la prolongación de la línea de autobús hacia el interior del polígono supondrá un importante golpe de efecto, y se espera que los viajes se incrementen hasta alcanzar un 5% de la movilidad en el sector. Por su parte, la limitación del estacionamiento acompañado de medidas de impulso del vehículo compartido pensamos que puede provocar un incremento de un 10% del uso del vehículo compartido en el polígono industrial. Finalmente, indicar que no esperamos grandes cambios en la movilidad peatonal, por lo que se considera que se mantendrá estable en relación a la situación actual.

7 CONSUMO ENERGÉTICO Y HUELLA DE CARBONO

Se ha realizado un análisis de la huella de carbono asociada a la movilidad interna del polígono industrial en la actualidad y una previsión de su incremento con su desarrollo futuro a partir de las siguientes alternativas:

- Alternativa 1. Desarrollo libre según el estudio de tráfico del nudo de la A-7
- Alternativa 2. Desarrollo según estudio de movilidad

Para ello, se han utilizado los siguientes datos:

- Datos de IMD actual y previsión futura desglosado en %vehículos ligeros y %vehículos pesados. Para la alternativa 1 se utilizarán los datos del Estudio de Tráfico del Nudo de la A-7 del municipio de Ibi. Para la alternativa 2, se utilizarán los datos de la estimación de la movilidad en el interior del polígono industrial según el PMUS.
- Longitud de los itinerarios recorridos. Se ha realizado la siguiente estimación:

Fases de desarrollo del Polígono Industrial	Sectores Sur	Sectores Norte
E0. Estado actual	1.000 m	2.000 m
E1. Desarrollo sector NP I-5.1	1.750 m	2.000 m
E2. Desarrollo sectores NP I-5.1, NP-I5.2 y NP I-5.3	3.000 m	2.000 m

Tabla 6. Longitud de los recorridos estimada para cada una de las fases de desarrollo del polígono industrial. Fuente: Elaboración propia

- Características del parque de vehículos del municipio (nº de vehículos de cada tipo, combustible, etc.), datos obtenidos de la ficha municipal publicada por la Generalitat y de la página de la DGT.
- Consumo energético/km en función del tipo de vehículo y de combustible. Esta información se ha obtenido a partir de varias publicaciones del IDAE.
- Factores de conversión de energía primaria a CO₂ y viceversa.

Se procede, a continuación, a la realización de los cálculos pertinentes.

7.1 Análisis de la Alternativa 1. Desarrollo libre según el estudio de tráfico del nudo de la A-7

Determinación de la distancia anual recorrida por los vehículos que acceden al polígono industrial

El cálculo de la distancia diaria recorrida en los desplazamientos de penetración al polígono será el resultado de multiplicar el número de viajes por la longitud que se ha estimado por los recorridos hacia cada uno de los sectores del polígono. Se hará una distinción entre los vehículos ligeros y los vehículos pesados.

Para cada una de las fases de desarrollo del polígono, los resultados obtenidos son los siguientes:

Vía	Estado	IMD (l)	IMD (p)	Longitud	VL. km/día	VP. km/día	VL. km/año	VP. k/año
Calle León	E0	1.785	416	1.000	1.785	416	651.525	151.840
CV-805	E0	3.248	696	2.500	8.120	1.740	2.963.800	635.100
Calle León	E1	4.511	717	1.750	7.894	1.255	2.881.401	457.984
CV-805	E1	6.958	1.106	2.500	17.395	2.765	6.349.175	1.009.225
Calle León	E2	6.464	1.062	3.000	19.392	3.186	7.078.080	1.162.890
CV-805	E2	9.519	1.564	2.500	23.798	3.910	8.686.088	1.427.150

Tabla 7. Alternativa 1. Datos de IMD en cada una de las fases de desarrollo del polígono. Fuente: Elaboración propia

Determinación de las emisiones de CO₂ por la movilidad urbana

Para calcular las emisiones de CO₂, se han realizado las siguientes consideraciones:

- Las emisiones de CO₂ de los vehículos se han calculado en base al combustible utilizado. De acuerdo a los datos del parque móvil, el 52% de los vehículos ligeros

utilizan gasolina como medio de propulsión y el 48% restante utilizan diésel. Se ha considerado que todos los vehículos pesados utilizan el diésel como medio de propulsión.

- De acuerdo a las publicaciones del IDAE, se consideran los siguientes consumos:

Información Consumos IDAE				
VL	Gasolina	2,32 kgCO ₂ /l	13km/l	0,18 kg CO ₂ /km
	Gasóleo	2,6kgCO ₂ /l	16km/l	0,16 kg CO ₂ /km
Trailer	Gasóleo	2,6kgCO ₂ /l	35l/100km	0,91 kg CO ₂ /km
Camión	Gasóleo	3 kgCO ₂ /l	23 l/100km	0,61 kg CO ₂ /km
Autobús	Gasóleo	3 kgCO ₂ /l	24 l/100km	0,63 kg CO ₂ /km
Furgón	Gasóleo	3 kgCO ₂ /l	14 l/100km	0,36 kg CO ₂ /km

Tabla 8. Tabla de equivalencias de consumo según el medio de transporte utilizado. Fuente: IDAE.

- Se ha considerado la siguiente distribución del tráfico de vehículos pesados:
 - Tráileres: 25%
 - Camiones: 50%
 - Autobuses: 5%
 - Furgón: 20%

Considerando las emisiones asociadas a cada tipo de vehículo de acuerdo a lo indicado en la Tabla 8, la emisión media de un vehículo pesado será de 0,64 kg CO₂/km.

A continuación, se muestran los resultados obtenidos a partir de las consideraciones anteriores:

Vía	Estado	VL. km/año	VP. km/año	VL. kg CO ₂ /año	VP. kg CO ₂ /año	t CO ₂ /año
C. León	E0	651.525	151.840	111.302	96.459	208
CV-805	E0	2.963.800	635.100	506.314	403.458	910
C. León	E1	2.881.401	457.984	492.238	290.942	783
CV-805	E1	6.349.175	1.009.225	1.084.647	641.127	1.726
C. León	E2	7.078.080	1.162.890	1.209.167	738.745	1.948
CV-805	E2	8.686.088	1.427.150	1.483.868	906.621	2.390

Tabla 9. Alternativa 1. Emisiones de CO₂ en cada vía y en cada una de las fases de desarrollo del polígono. Fuente: Elaboración propia

Atendiendo a los resultados de la tabla anterior, los niveles de CO₂ emitidos en el interior del polígono por fases serán:

VIARIO	Niveles de CO ₂
E0	1.118 t CO ₂ /año
E1	2.509 t CO ₂ /año
E2	4.338 t CO ₂ /año

Tabla 10. Alternativa 1. Emisiones de CO₂ en el interior del polígono y en cada una de las fases de desarrollo. Fuente: Elaboración propia

Determinación de toneladas equivalentes de petróleo (tep)

Para el cálculo de las toneladas equivalentes de petróleo se han tenido en cuenta los siguientes factores de emisión:

Fuente de energía	Conversión CO2/tep
Gasolina	2900 kg CO2/tep
Gasóleo	3060 kg CO2/tep

Tabla 11. Factores de conversión de las emisiones. Fuente: Factores de conversión Energía Final – Energía Primaria y Factores de Emisión de CO₂ – 2010 del IDAE.

Considerando estos datos y el combustible utilizado por cada tipo de vehículo, el consumo energético en tep es el siguiente:

Vía	Estado	VL. kg CO ₂ /año	VP. kg CO ₂ /año	t CO ₂ /año	VL. tep/año	VP. tep/año	tep/año
C. León	E0	111.302	96.459	208	37	32	69
CV-805	E0	506.314	403.458	910	170	132	302
C. León	E1	492.238	290.942	783	166	95	261
CV-805	E1	1.084.647	641.127	1.726	365	210	575
C. León	E2	1.209.167	738.745	1.948	407	241	648
CV-805	E2	1.483.868	906.621	2.390	500	296	796

Tabla 12. Alternativa 1. Consumo energético en tep en cada una de las fases de desarrollo del polígono. Fuente: Elaboración propia

7.2 Análisis de la Alternativa 2. Desarrollo según estudio de movilidad del sector

Determinación del reparto modal futuro hacia el trabajo

De acuerdo con el escenario del reparto modal previsto para el futuro (ver apartado 6 EVOLUCIÓN DEL REPARTO MODAL), la movilidad en vehículo propio descenderá hasta el 61%.

Por su parte, la movilidad en vehículo pesado se mantendrá constante.

De acuerdo con el escenario previsto para el futuro, la movilidad en vehículo propio descenderá hasta el 61%.

Por su parte, la movilidad en vehículo pesado se mantendrá constante.

Así pues, considerando las distintas fases de desarrollo del polígono y sus sectores, se esperan las siguientes intensidades medias diarias.

Vía	Estado	IMD	% pesados	VL	VP
Calle León	E0	2.201	18,90%	1.785	416
CV-805	E0	3.944	17,65%	3.248	696
Calle León	E1	4.241	16,91%	3.524	717
CV-805	E1	6.542	16,91%	5.436	1.106
Calle León	E2	6.112	17,38%	5.050	1.062
CV-805	E2	9.001	17,38%	7.437	1.564

Tabla 13. Alternativa 2. Datos de IMD en cada una de las fases de desarrollo del polígono. Fuente: Elaboración propia

Determinación de la distancia anual recorrida por los vehículos que acceden al polígono industrial

Seguendo la misma metodología de cálculo que la utilizada para la alternativa 1, la distancia anual recorrida por los vehículos que se desplazan por el interior del polígono será:

Vía	Estado	IMD (l)	IMD (p)	Longitud	VL. km/día	VP. km/día	VL. km/año	VP. km/año
Calle León	E0	1.785	416	1.000	1.785	416	651.525	151.840
CV-805	E0	3.248	696	2.500	8.120	1.740	2.963.800	635.100
Calle León	E1	3.524	717	1.750	6.167	1.255	2.251.095	457.984
CV-805	E1	5.436	1.106	2.500	13.590	2.765	4.960.293	1.009.225
Calle León	E2	5.050	1.062	3.000	15.150	3.186	5.529.750	1.162.890
CV-805	E2	7.437	1.564	2.500	18.592	3.910	6.786.006	1.427.150

Tabla 14. Alternativa 2. Datos de IMD en cada una de las fases de desarrollo del polígono.

Fuente: Elaboración propia

Determinación de las emisiones de CO₂ por la movilidad urbana

Ello supone las siguientes emisiones:

Vía	Estado	VL. km/año	VP. km/año	VL. kg CO ₂ /año	VP. kg CO ₂ /año	t CO ₂ /año
C. León	E0	651.525	151.840	111.302	96.459	208
CV-805	E0	2.963.800	635.100	506.314	403.458	910
C. León	E1	2.251.095	457.984	384.561	290.942	676
CV-805	E1	4.960.293	1.009.225	847.380	641.127	1.489
C. León	E2	5.529.750	1.162.890	944.662	738.745	1.683
CV-805	E2	6.786.006	1.427.150	1.159.272	906.621	2.066

Tabla 15. Alternativa 2. Emisiones de CO₂ en cada vía y en cada una de las fases de desarrollo del polígono. Fuente: Elaboración propia

Atendiendo a los resultados de la tabla anterior, los niveles de CO₂ emitidos en el interior del polígono por fases serán:

VIARIO	Niveles de CO ₂
E0	1.118 t CO ₂ /año
E1	2.164 t CO ₂ /año
E2	3.749 t CO ₂ /año

Tabla 16. Alternativa 2. Emisiones de CO₂ en el interior del polígono y en cada una de las fases de desarrollo. Fuente: Elaboración propia

Determinación de toneladas equivalentes de petróleo (tep)

El consumo energético en TEP, por su parte, será el siguiente para cada una de las vías:

Vía	Estado	VL. kg CO ₂ /año	VP. kg CO ₂ /año	t CO ₂ /año	VL. tep/año	VP. tep/año	tep/año
C. León	E0	111.302	96.459	208	37	32	69
CV-805	E0	506.314	403.458	910	170	132	302
C. León	E1	492.238	290.942	783	166	95	261
CV-805	E1	1.084.647	641.127	1.726	365	210	575
C. León	E2	1.209.167	738.745	1.948	407	241	648
CV-805	E2	1.483.868	906.621	2.390	500	296	796

Tabla 17. Consumo energético en tep en cada una de las fases de desarrollo del polígono.

Fuente: Elaboración propia

Así, para cada una de las fases de desarrollo del polígono, quedará como sigue:

Atendiendo a los resultados de la tabla anterior, los niveles de CO₂ emitidos en el interior del polígono por fases serán:

VIARIO	Niveles de TEP
E0	371 tep/año
E1	719 tep/año
E2	1.246 tep/año

Tabla 18. Emisiones de TEP en el interior del polígono y en cada una de las fases de desarrollo.
Fuente: Elaboración propia

7.2.1 Análisis comparativo de las alternativas

Como conclusión, indicar que el modelo de planteado por el PMUS y el Estudio de Movilidad supone una reducción del 14% de las emisiones atmosféricas generadas por los desplazamientos en el interior del polígono para las fases de desarrollo 1 (ordenación y colmatación del sector NP I-5.1) y 2 (ordenación y colmatación de los sectores NP I-5.1, NP I-5.2 y NP I-5.3).

Ello se puede observar en la siguiente gráfica:

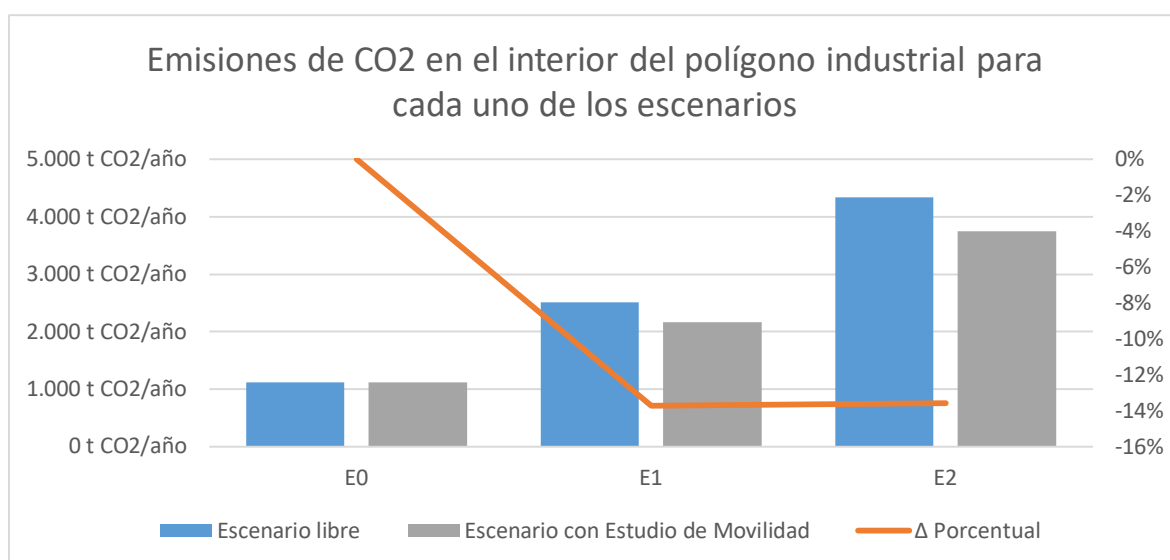


Ilustración 55. Evolución de las emisiones de CO₂ en el interior del polígono industrial. Fuente: Elaboración propia

8 EVALUACIÓN DEL ESTUDIO DE MOVILIDAD

8.1 Objetivos y metodología

El propósito del Estudio de Movilidad es disponer de una herramienta en que permita conocer la evolución del sector en términos de movilidad. Para analizar el grado de cumplimiento de los objetivos establecidos en el presente estudio se ha definido un sistema de **indicadores de movilidad**. Estos indicadores están relacionados con cada una de las líneas estratégicas definidas, y de su monitorización, reevaluación y actualización dependerá el nivel de cumplimiento de los objetivos aquí establecidos.

Para poder implantar una estrategia de seguimiento de la movilidad en el sector, es necesario conocer tanto el número de empresas como el número de trabajadores existentes en el sector. Esta información debería ser accesible a partir de los datos

proporcionados por las propias empresas a la Plataforma de Movilidad del Polígono Industrial, cuya creación se considera indispensable para avanzar en la consecución de los objetivos globales que se plantean. Utilizando esta información como base, se podrán estimar de forma precisa los patrones de movilidad en el interior del polígono industrial y, por extensión, en el propio sector.

Por otro lado, existen otros indicadores que están relacionados con la ordenación del sector. Son indicadores de acción que recogen las previsiones de desarrollo atendiendo a criterios de movilidad sostenible.

8.2 Indicadores

Los diferentes indicadores propuestos pueden desglosarse en indicadores de demanda y en indicadores de oferta, tal y como se observa en los siguientes puntos.

8.2.1 Indicadores de demanda

Los indicadores de demanda nos permitirán conocer el estado de desarrollo del polígono industrial y su reparto modal. Los indicadores de demanda los podemos distribuir en los siguientes grupos:

PLAN ESTRATÉGICO DE ACTUACIÓN		Situación E0	Situación E1	Situación E2
EE	Empresa y Empleo			
EE.a	Nº de empresas instaladas en el sector	-	↗	↗
EE.b	Densidad de empresas: empresas/10.000m²t	-	↗	-
EE.c	Ratio de ocupación del sector. Superficie ocupada por las empresas/Superficie industrial disponible	-	↗	100%
EE.d	Nº de trabajadores en el sector	-	↗	910
EE.e	Densidad de trabajadores: trabajadores/10.000m²t	-	↗	45
RM	Reparto modal de la movilidad laboral			
RM.a	Ratio de desplazamientos en vehículo privado	78%	↘	55%
RM.b	Ratio de desplazamientos en vehículo compartido	6%	↗	15%
RM.c	Ratio de desplazamientos en autobús	1%	↗	5%
RM.d	Ratio de desplazamientos en bicicleta o VMP	1%	↗	10%
RM.e	Ratio de desplazamientos a pie	15%	↗	15%

Ilustración 56. Indicadores de demanda. Fuente: Elaboración propia

8.2.2 Indicadores de oferta

Los indicadores de oferta nos permiten conocer la infraestructura que dispondrá el sector. Estos indicadores han sido implementados mediante una herramienta GIS, que también ofrece la posibilidad de visualización pública mediante la utilización de un mapa interactivo o visor GIS. Este visor permitirá que obtener de forma automática los siguientes indicadores únicamente subiendo la información geolocalizada y actualizada de los parámetros.

Los indicadores propuestos son los siguientes:



PLAN ESTRATÉGICO DE ACTUACIÓN		Situación E0	Situación E1	Situación E2
JRV	Jerarquización y Reordenación viaria			
JRV.a	Longitud de vías con velocidad limitada a 50km/h en el sector	-	500 m	500 m
JRV.b	Longitud de vías con velocidad limitada a 30km/h en el sector	-	2550 m	2550 m
JRV.c	Cruces con mesetas pacificadoras en el sector	-	4	4
JRV.d	Volumen de tráfico rodado en vías arteriales y colectoras (IMD e IMDp)	↗	↗	↗
	Red arterial (IMD)	↗	↗	↗
	- Calle León: IMD (VP%)	2201 (18,9%)	4241 (16,91%)	6112 (17,38%)
	- Calle Cádiz: IMD (VP%)	Desc.	↗	↗
SL	Sistema logístico. Flujo de vehículos pesados			
SL.a	Adecuación del firme conforme a categoría de vehículos pesados y categoría de la explanada	N/A	Sí	Sí
SL.b	Ejecución de radios de giro de 15m en intersecciones	0	Sí	Sí
TP	Plan de transporte colectivo			
TP.a	Implantación del servicio.	No	Sí	No
TP.b	Instalación de parada de autobús con marquesina	No	Sí	No
TP.c	Usuarios del servicio hasta el polígono industria	Desc.	↗	↗
TP.d	Estudio de implantación de servicio de lanzadera	No	Sí	Sí



PLAN ESTRATÉGICO DE ACTUACIÓN		Situación E0	Situación E1	Situación E2
MA	Plan de fomento de los modos activos			
MA.a	Longitud de itinerarios peatonales accesibles (total)	0 m	1.697 m	1.697 m
	- Longitud IPA	0 m	1.697 m	1.697 m
	<i>En los sectores desarrollados del Polígono Industrial</i>	0 m	582 m	582 m
	<i>En el sector NP I-5.1</i>	0 m	1.115 m	1.115 m
MA.b	Ratio de diseño de aceras accesibles dentro del sector NP I-5.1	100%	100%	100%
MA.c	Longitud de vías ciclables (total)	7.171 m	11.899 m	11.899 m
	- Longitud de carriles bici	7.171 m	11.658 m	11.658 m
	<i>En los sectores desarrollados del Polígono Industrial</i>	7.171 m	9.677 m	9.677 m
	<i>En el sector NP I-5.1</i>	0 m	1.981 m	1.981 m
	- Longitud de ciclocalles	0 m	241 m	241 m
	<i>En los sectores desarrollados del Polígono Industrial</i>	0 m	0 m	0 m
	<i>En el sector NP I-5.1</i>	0 m	241 m	241 m
MA.d	Número de puntos de estacionamiento de bicicletas.	-	6	↗
	<i>En los sectores desarrollados del Polígono Industrial</i>	-	1	↗
	<i>En el sector NP I-5.1</i>	-	5	5
MA.e	Señalización de itinerarios peatonales y ciclistas con indicación de franjas temporales a puntos de interés	No	Sí	Sí
	- Nº de puntos de interés	5	5	5
	- Nº de señales propuestas	-	7	7
	<i>En los sectores desarrollados del Polígono Industrial</i>	-	4	↗
	<i>En el sector NP I-5.1</i>	-	3	3
PE	Plan de estacionamiento			
PE.a	Plazas de estacionamiento en vía pública	-	606	446
	- Plazas de estacionamiento para vehículo ligero	-	580	420
	- Plazas de estacionamiento para PMR	-	14	14
	- Plazas de estacionamiento para vehículo pesado	-	12	12
PE.b	Plazas de estacionamiento privadas	-	455	455
PE.c	Plazas de estacionamiento para vehículo pesado en equipamiento	N/A	139	139
PE.c	Ratio de plazas de estacionamiento/empleo	-	0,5	0,5
CA	Calidad ambiental			
CA.a	Niveles de contaminantes atmosféricos (proporcionados por la red de vigilancia) dentro de los límites	Sí	Sí	Sí
CA.b	Cumplimiento de los niveles acústicos dentro del sector a causa de afección de A-7	Sí	Sí	Sí
CA.c	Cumplimiento de afecciones acústicas hacia terceros	-	Sí	Sí



PLAN ESTRATÉGICO DE ACTUACIÓN		Situación E0	Situación E1	Situación E2
GMI	Gestión de la movilidad interna			
GMI.a	Creación de la plataforma de movilidad al polígono	No	Sí	Sí
GMI.b	Elaboración de plan de movilidad colectivo	No	Sí	Sí
GMI.c	Realización de encuestas de movilidad entre el personal del polígono industrial	No	Sí	Sí

Ilustración 57. Indicadores de oferta. Fuente: Elaboración propia

9 CONCLUSIONES

El Estudio de Movilidad pretende ser un instrumento que, a raíz del análisis de la situación actual y de la evaluación prevista en este documento, en de acuerdo con el PMUS de la localidad; permita implementar medidas para el fomento de la movilidad sostenible en el interior del sector NP I-5.1. Además, pretende convertirse en un punto de partida para la toma de decisiones futuras de las empresas que se sitúen en el interior del sector.

El siguiente aspecto juega a favor de la movilidad sostenible en el desarrollo del sector. El polígono industrial ibense posee una ubicación privilegiada, junto al casco urbano y el nudo que da acceso a la A-7.

Por un lado, su situación en las inmediaciones del casco urbano posibilita que los trabajadores puedan utilizar modos activos de movilidad como la bicicleta o las VMP para poder acceder a su puesto de trabajo. Por ello se propone la creación de una serie de itinerarios ciclistas en el interior del sector, que permitan acceder a todas las naves de forma rápida y segura. Para que esta medida tenga éxito hacia la transformación de hacia una movilidad más sostenible, la creación de un conector ciclista con el casco urbano es imprescindible. Esta medida en particular también se contempla en el PMUS.

La cercanía al casco urbano también influye de manera positiva en la posible ampliación del servicio de transporte público, cuyo desdoblamiento se propone para crear una línea que permita acceder al polígono industrial.

Este hecho también favorece la posibilidad de limitar las plazas de estacionamiento en el interior del sector por debajo de las previsiones que marca la LOTUP, medida que no sería posible si no existiesen alternativas a la utilización del vehículo privado. Así se provocará una transformación más rápida de los hábitos de movilidad de los trabajadores, que se verán impulsados a utilizar medios de transporte distintos al coche para acceder a sus puestos de trabajo.

Por otro lado, la situación junto a la A-7 convierten al polígono en un área logística de primer nivel que permite una rápida comunicación con las áreas metropolitanas de València, al norte; y Elche-Alicante, al sur; por carretera. También es posible la comunicación con el interior de la península de forma rápida a través de la A-31.

Para resolver problemas asociados a la movilidad en el sector y, por extensión, en el polígono industrial; se propone la creación de una Plataforma de Movilidad del Polígono Industrial. Esta plataforma tendrá como objetivo la elaboración de un plan colectivo que involucre a todas las empresas del polígono y del futuro sector para la transformación



hacia una movilidad laboral más sostenible. Con su creación, se favorece que florezcan sinergias que puedan redundar en un beneficio colectivo.

Finalmente, indicar que estas propuestas requieren de la participación de todos los agentes implicados. Esto es: administraciones autonómica y local, empresas, trabajadores y ciudadanía. El grado de implicación de todos ellos será clave para determinar el éxito o fracaso de los objetivos de transformación de la movilidad laboral aquí propuestos.