

PLAN DE MOVILIDAD “CIUTAT ADMINISTRATIVA 9 D'OCTUBRE”



PRESENTACIÓN DEL DOCUMENTO INICIAL



Octubre 2018

IDOM

**GENERALITAT
VALENCIANA**
Conselleria d'Habitatge,
Obres Públiques i Vertebració
del Territori

**Front
al canvi
climàtic**

ÍNDICE

1. Cronograma
2. Principales conclusiones del análisis y diagnóstico
3. Objetivos del plan
4. Propuestas

CRONOGRAMA

El cronograma de los trabajos para la redacción del Plan de Movilidad de la Ciudad Administrativa 9 de Octubre ha sido el que se presenta a continuación:

Marzo – Julio 2017

Análisis - diagnóstico

- Encuestas
- Inventario
- Explotación de información
- Diagnóstico
- 1ª Presentación Junta de personal

Septiembre – Diciembre 2017

Estrategia y objetivos

- Definición de objetivos
- Líneas de trabajo
- Encuesta preferencias declaradas
- 2ª Presentación Junta de personal

Enero – Julio 2018

Desarrollo de propuestas

- Definición de propuestas
- Desarrollo de las propuestas
- Reuniones con Direcciones Generales
- Redacción del Documento inicial
- 3ª Presentación Junta de personal

Septiembre - Noviembre 2018

Documento final

- Presentación a los trabajadores/as
- Redacción del documento final

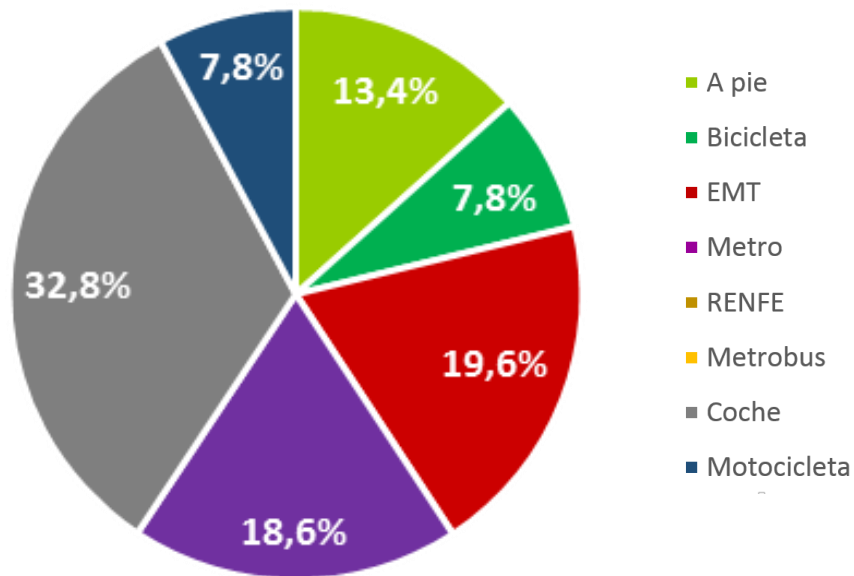
PRINCIPALES CONCLUSIONES DEL ANÁLISIS Y DEL DIAGNÓSTICO

La encuesta de preferencias reveladas, en la que participaron un total de 1.348 personas, (54% de la plantilla) es la principal fuente de información para el análisis y diagnóstico (error muestral del 1,81%)

- El 64,6% del personal vive en la ciudad de València.
- El resto (35,4%) registra una distribución territorial muy dispersa entre los distintos municipios del área metropolitana de València

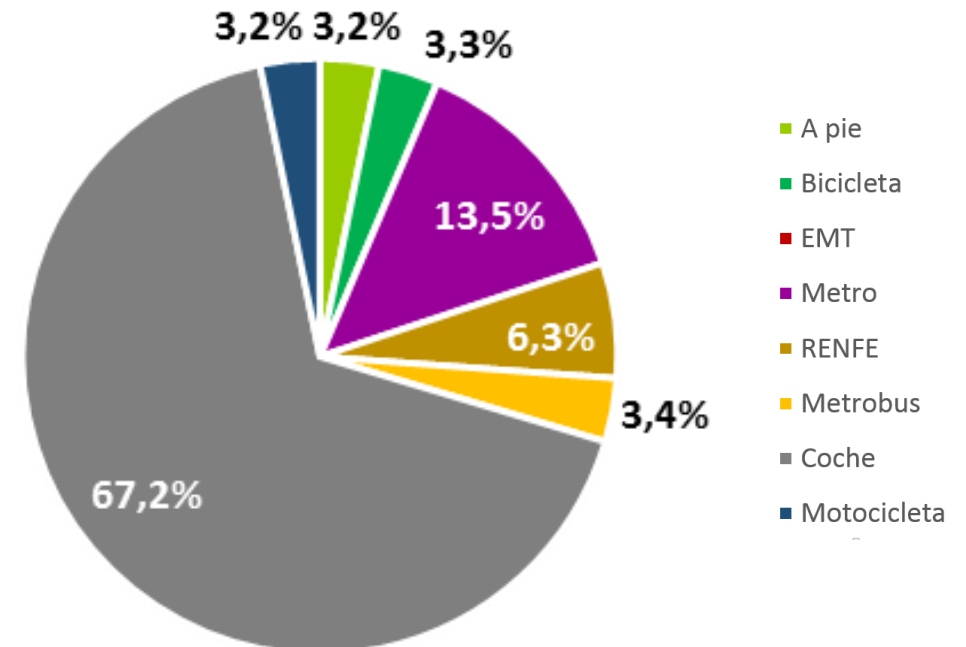


Reparto modal del personal residente en València



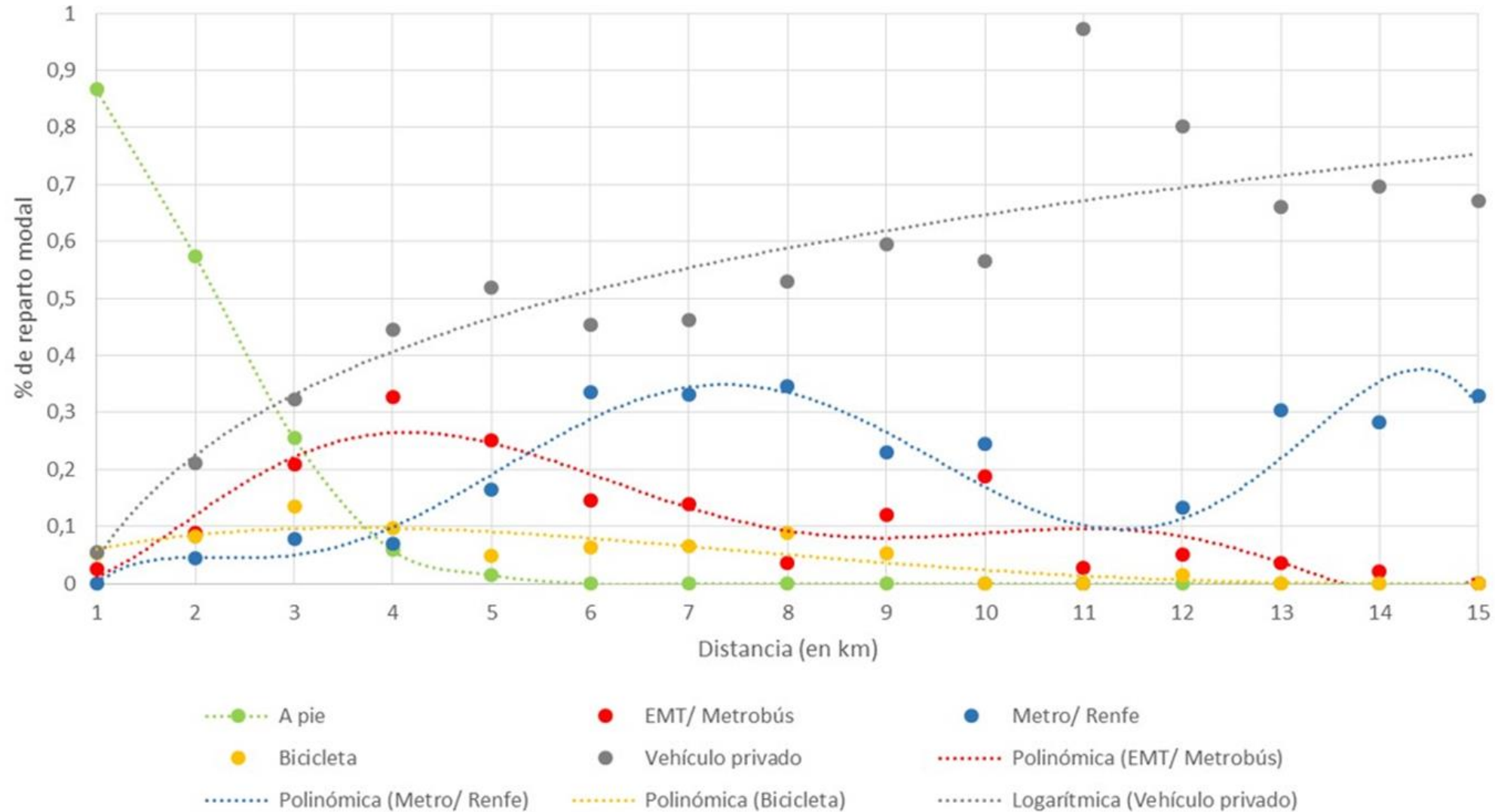
40,6% modos privados motorizados
38,2% transporte público
21,2% modos no motorizados

Reparto modal del personal residente en el área metropolitana de València

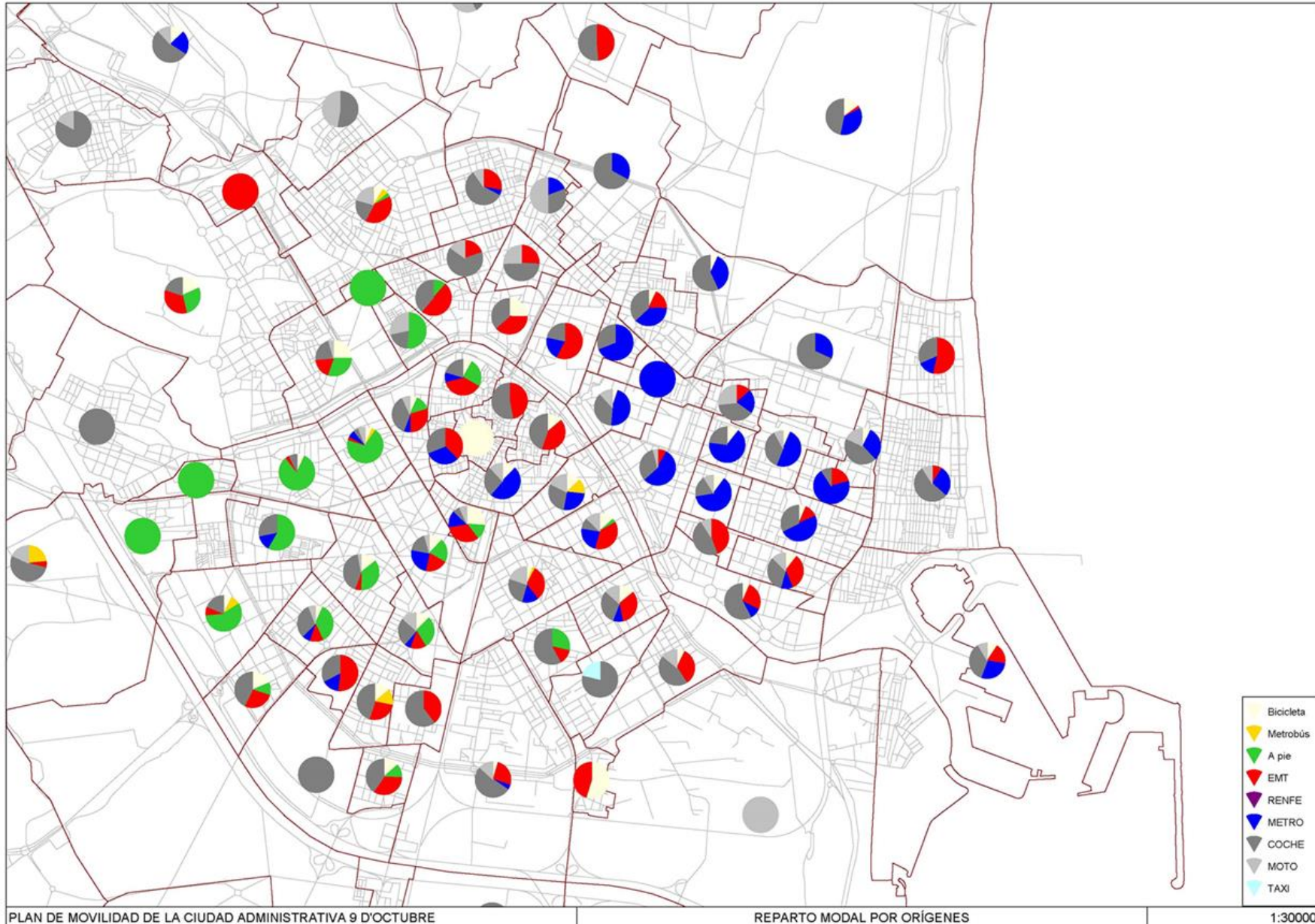


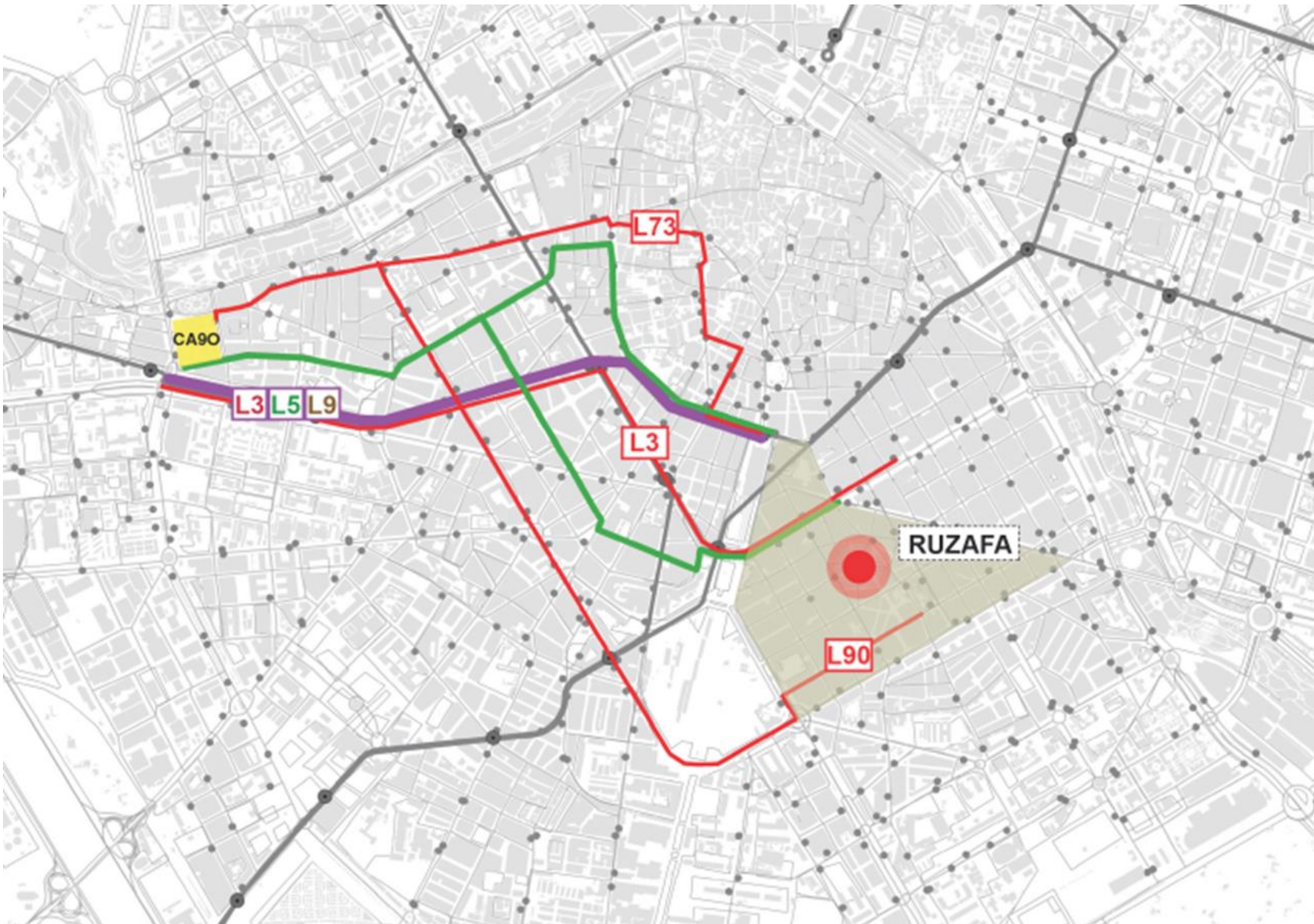
70,4% modos privados motorizados
23,1% transporte público
6,5% modos no motorizados

Reparto modal en función de la distancia



Reparto modal por barrios

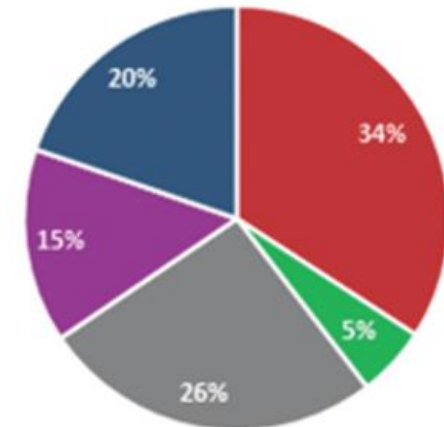




REPARTO MODAL DESTINO CA90

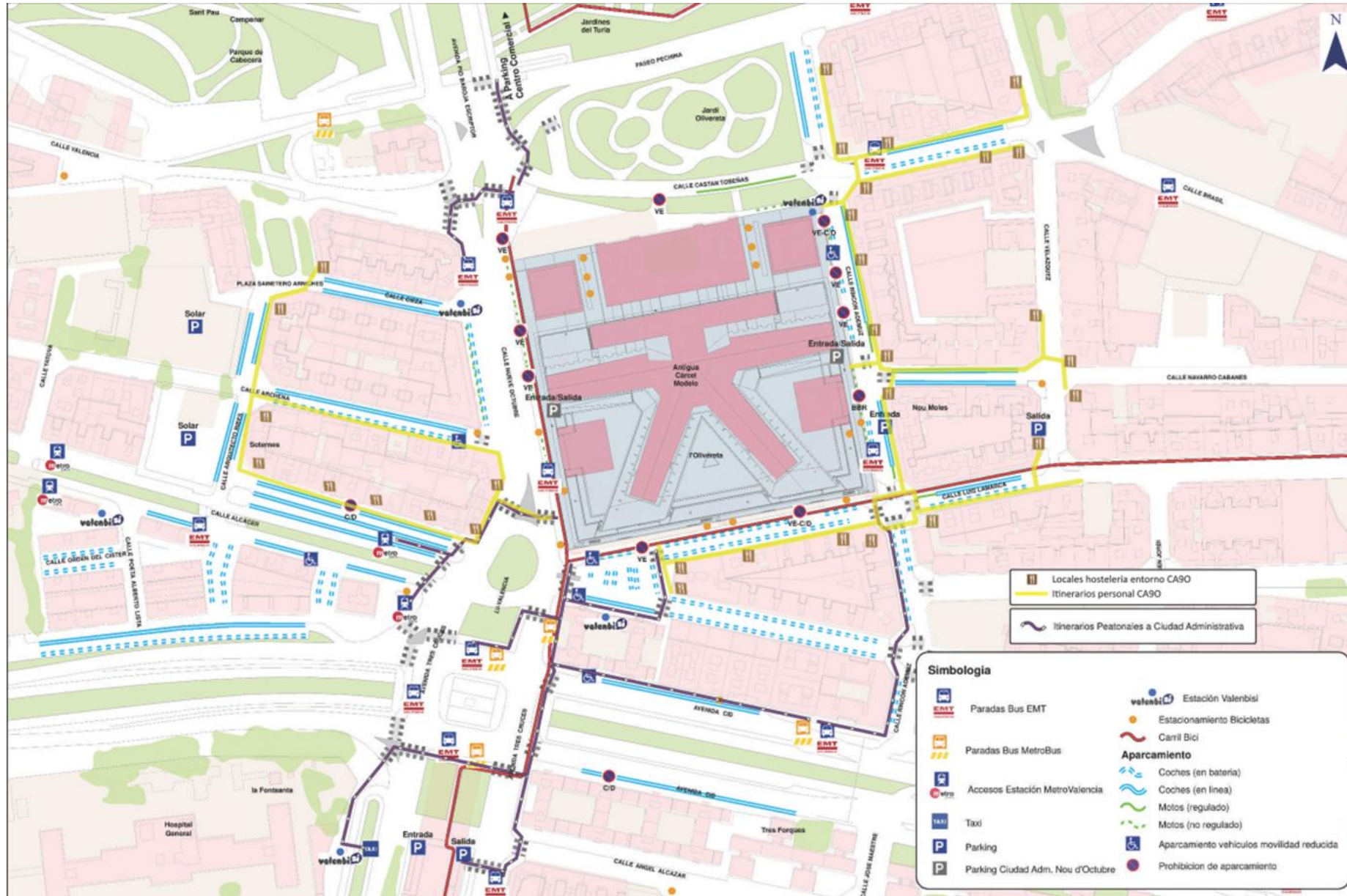
Respecto al total de los desplazamientos urbanos y metropolitanos hacia la CA90, Ruzafa representa un 3.02%.

Respecto al total de desplazamientos realizados desde los diferentes Barrios de la ciudad de Valencia hacia la CA90, Ruzafa representa el 4.68%.



- A pie
- Autobús urbano - EMT
- Bicicleta
- Coche
- Metro - FGV MetroValencia
- Motocicleta
- Taxi

ANÁLISIS Y DIAGNÓSTICO



Modos No Motorizados

- Baja permeabilidad entre el barrio de la Creu Coberta y Mislata y la CA9OCT
- Señalización orientativa poco clara para los nuevos usuarios
- Falta de conectividad en algunos tramos de la red de itinerarios ciclistas y existencia de tramos con diseños que generan conflicto con los peatones
- Bajo uso del sistema de bicicleta pública Valenbisi
- Sólo existe un estacionamiento de larga duración de bicicletas en el edificio B

Transporte público

- El CA9OCT tiene una buena conectividad con la red de transporte público urbano
- Actualmente se está cambiando el mapa concesional del autobús interurbano
- No existe parada de taxi en las inmediaciones de la CA9OCT

Vehículo privado motorizado

- Se produce estacionamiento inadecuado de motos en la acera de la C/Nou d'Octubre (frente a T1 y T2)
- La rampa de entrada y salida al estacionamiento de la calle 9Octubre no está operativa
- No hay zona azul en el ámbito de estudio (pendiente de licitación)
- El 43% de los desplazamientos por trabajo dentro del horario laboral se realizan en transporte privado

OBJETIVOS DEL PLAN DE MOVILIDAD

Los objetivos generales del Plan de Movilidad de la Ciudad Administrativa 9 de Octubre son:

- Configurar un **plan estratégico sostenible** que mejore la accesibilidad general del centro administrativo
- **Mejorar la calidad de vida** del personal en sus desplazamientos de casa al trabajo
- **Definir el sistema de transporte y movilidad** que necesita el centro administrativo para afrontar con garantías el reto de la movilidad sostenible.
- **Priorizar los modos de transporte más respetuosos** con el medio ambiente, como los recorridos a pie, en bicicleta, en transporte público y vehículos con mejor tecnología en relación con el consumo de energía y nivel de emisiones.
- **Dar mayor seguridad** en los desplazamientos laborales.

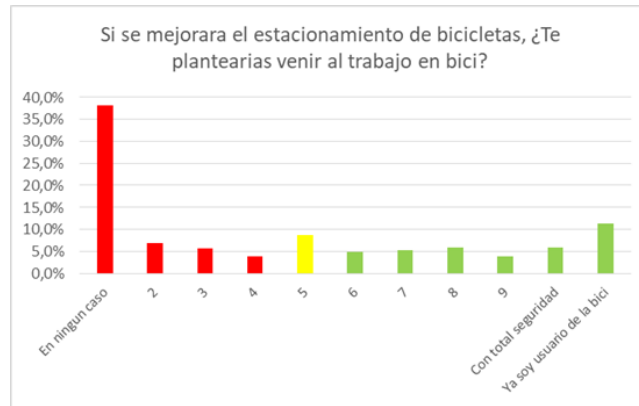
Para los **desplazamientos del personal residente en València**, los modos de transporte privados motorizados representan el 40,6% sobre el total. Este reparto modal **debería situarse en torno al 30%**.

Para los **desplazamientos metropolitanos**, el porcentaje de uso de los modos privados motorizados asciende al 70%. Se debería situar este **porcentaje alrededor del 50%**, bien con el trasvase de usuarios del vehículo privado hacia modos sostenibles o recurriendo a compartir vehículo entre los que residan en las mismas localidades.

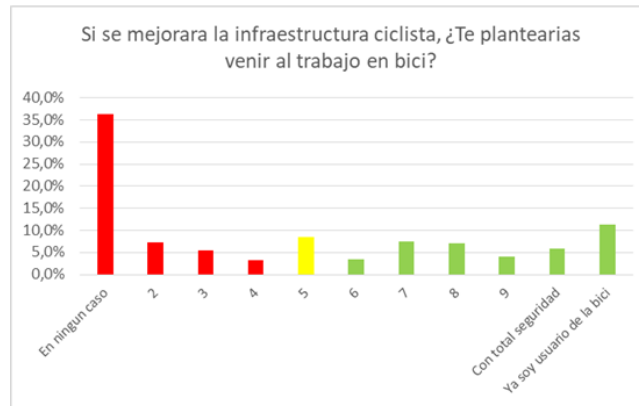
Para aumentar el peso de los modos de transporte más sostenibles, dando respuesta a los objetivos generales del plan, se definen una serie de objetivos parciales:

- **Potenciar e incentivar los modos de transporte más respetuosos** con el medio ambiente.
- **Comunicar e informar** a la plantilla **de la oferta de movilidad** existente **en modos sostenibles** (a pie, en bicicleta y en transporte público), tanto urbana como metropolitana, para acceder a la CA9OCT.
- **Gestionar el estacionamiento** de forma que contribuya al fomento de vehículos más eficientes.

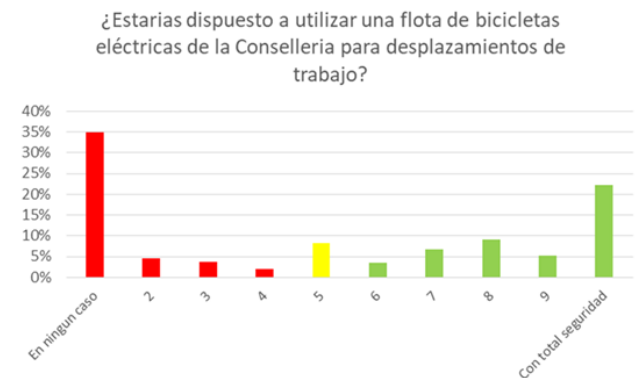
OBJETIVOS – Encuesta PD



El 54% de los trabajadores y trabajadoras residentes en Valencia no se plantearían venir en bicicleta al trabajo si se mejoraran los estacionamientos de bicicletas, mientras que un 37% sí que se lo plantearía.

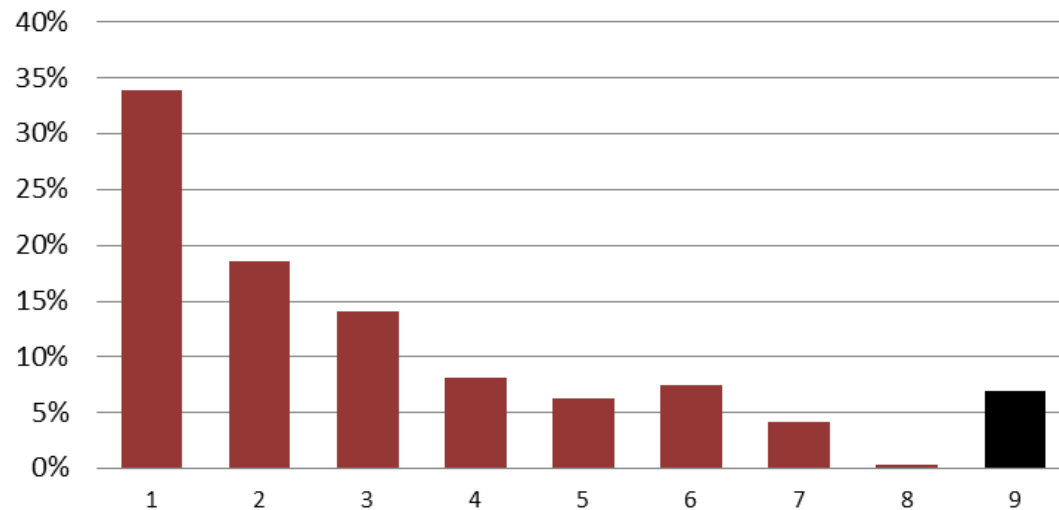


El 52% de las trabajadoras y trabajadores residentes en Valencia no se plantearían venir en bicicleta al trabajo si se mejorara la red ciclista, mientras que un 39% sí que se lo plantearía.



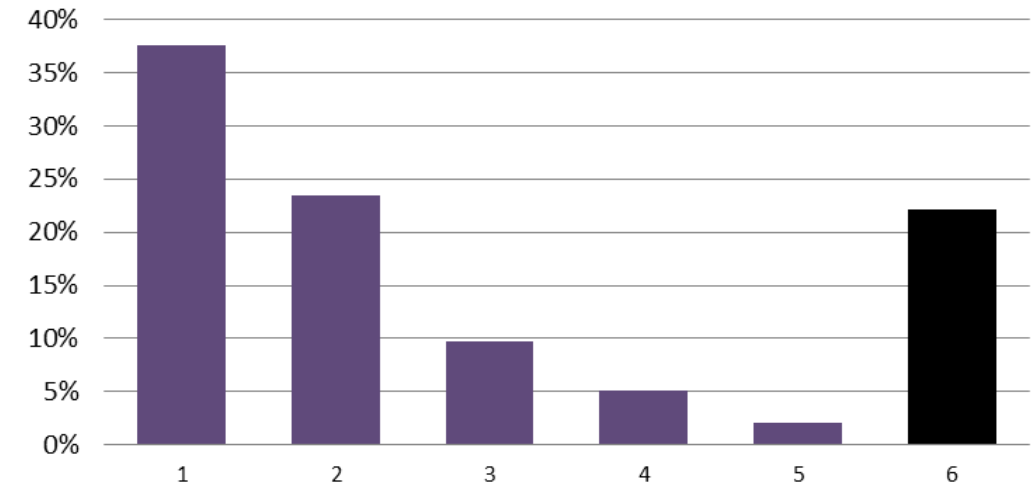
El 45% de la plantilla de la Conselleria no utilizarían un sistema de bicicletas eléctricas para para los desplazamientos de trabajo, mientras que un 47% sí que estaría predispuesto a utilizarlas

¿Qué debería mejorar EMT para que me planteara venir al trabajo en autobús?



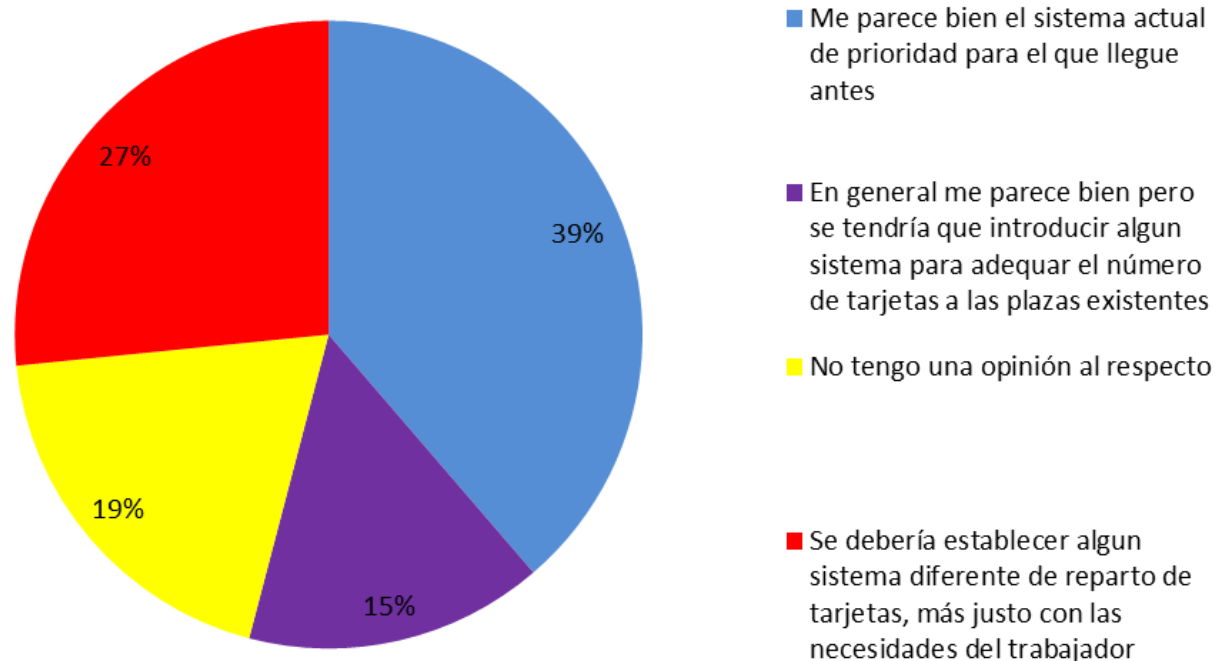
ID	Factor de mejora	%
1	Una mayor frecuencia	34%
2	Tiempo de recorrido menor	19%
3	Tarifas más económicas e integradas	14%
4	Paradas más cercanas a mi residencia	8%
5	No tener la necesidad de hacer transbordos	6%
6	Una nueva línea que me llevara más directo	7%
7	Comodidad de los vehículos	4%
8	Mejora de accesibilidad en paradas	0,3%
9	No utilizaría nunca el autobús de la EMT	7%

¿Qué debería mejorar FGV - Metro para que me planteara venir al trabajo en metro?



ID	Factor de mejora - Metro	%
1	Una mayor frecuencia	38%
2	Tarifas más económicas e integradas	23%
3	Tiempo de recorrido menor	10%
4	Comodidad de los vehículos	5%
5	Mejora de accesibilidad en paradas	2%
6	No utilizaría nunca el Metro	22%

¿Qué opinas del actual sistema de gestión del estacionamiento?



El 42% de los encuestados introduciría cambios en el sistema de gestión actual del estacionamiento, mientras que a un 39% ya le parece bien el modelo de gestión actual.

Un 19% dice no tener una opinión al respecto.

PROPUESTAS

Gestión de uso del parking

Corto plazo: la propuesta es que la gestión del estacionamiento de la CA9OCT siga tal y como está actualmente, es decir, reparto de tarjetas a todos los trabajadores y trabajadoras que lo soliciten y disponibilidad de plazas según orden de llegada. (620 plazas disponibles por orden de llegada)

Paralelamente se plantea crear inicialmente **4 plazas con cargadores eléctricos para la flota de vehículos oficiales y la plantilla**. Por otro lado, **se reservarán 4 plazas para aquellas trabajadoras y trabajadores que acudan con vehículos eléctricos puros o enchufables**, en aras de promover los vehículos sostenibles, que serán asignadas previo registro. Cada año se revisará el número de solicitudes y se irán ampliando tanto las plazas reservadas como las plazas con cargadores eléctricos en caso necesario.

Medio-largo plazo: Para adecuar autorizaciones a disponibilidad de plazas, se propone establecer la implantación de una **tarifa que desincentive (dando tarifa superreducida u otras opciones) obtener la autorización a aquellos que no necesiten el aparcamiento cotidianamente**. Se ajustará el número de autorizaciones al número de plazas, dando siempre preferencia a los vehículos de bajas emisiones (0 Emisiones o ECO, según los distintivos ambientales de la DGT).

Gestión de los vehículos oficiales

Se propone implantar la directriz de uso de vehículos más eficientes, promoviendo la renovación actual de la flota oficial con vehículos eléctricos o híbridos enchufables.

Creación de una flota de bicicletas eléctricas para desplazamientos de trabajo

Corto plazo: habilitar 10 bicicletas eléctricas. Se realizarán campañas de difusión del nuevo servicio entre los trabajadores y trabajadoras. El objetivo es que la gestión del sistema lo realice la Ciudad Administrativa (Conselleria d'Hisenda i Model Econòmic).

A los 6 meses de su puesta en funcionamiento, se llevará a cabo la evaluación estadística de los resultados de uso del servicio de bicicletas eléctricas para desplazamientos de trabajo, así como una encuesta de satisfacción realizada entre los usuarios y usuarias del servicio.

Si los resultados de la evaluación son positivos y la demanda elevada se ampliará la flota. En caso contrario, se realizará una nueva campaña de promoción y se ajustarán las cuestiones a mejorar que se hayan identificado en la encuesta de satisfacción. Se realizará un seguimiento mensual del uso y cada seis meses se evaluará el funcionamiento del sistema, con el objetivo de ir introduciendo los ajustes necesarios.

Cargadores eléctricos en el estacionamiento de la CA9OCT

Corto plazo: se propone instalar dos puntos de recarga dobles para permitir la recarga simultánea de 4 vehículos eléctricos. Los puntos de recarga a instalar en el estacionamiento tendrán las siguientes características: de recarga semi-rápida, para interior y con conector que debería ser tipo Mennekes o Scame.

Medio-largo plazo: A medida que vaya aumentando la demanda se incrementarán los puntos de recarga dobles.

Mejorar la protección del estacionamiento de bicicletas contra los robos y la intemperie

Corto plazo: se habilitarán habitáculos en las torres para que los trabajadores puedan dejar las bicicletas plegables y los patinetes. Además, se plantea implantar un proyecto piloto de Bicibox (sistema de aparcamientos seguros para bicicletas privadas) de uso exclusivo para la plantilla, en el que podrán dejar todo tipo de bicicletas y patinetes, con acceso mediante una tarjeta. Se colocarán 5 dispositivos, previo permiso del Ayuntamiento, eliminando plazas de aparcamiento del entorno inmediato de la CA9OCT.

Medio plazo: creación de un equipamiento ligero seguro contra el robo, el vandalismo y la intemperie, ubicado en el aparcamiento de bicicletas existente en uno de los patios interiores del Edificio B, cubierto para resguardo de lluvia y sol. Se ampliará el número actual de bornes (24) de este patio interior con una estructura metálica de acero resistente a la corrosión y preferiblemente con cubierta de policarbonato. En la actualidad se accede a este aparcamiento desde el interior del edificio B pero se habilitará un acceso directo desde el exterior mediante tarjeta, que se expenderá únicamente a los trabajadores usuarios de bicicleta.

También se habilitará el estacionamiento de bicicletas y patinetes en el parking de la CA9OCT, que deberá ubicarse junto a la caseta del vigilante, pudiendo utilizarse de forma exclusiva la rampa que actualmente está cerrada.



Incentivos al uso de los modos de transporte sostenibles

Uno de los objetivos del Plan es impulsar el uso de los modos de transporte sostenibles. Para ello se propone dar incentivos a los trabajadores y las trabajadoras que acudan diariamente a trabajar a pie, en bicicleta o en transporte público.

Los incentivos podrían ser:

- Monetarios (pago anual por acudir a trabajar en modos de transporte sostenibles)
- Bonificación en tiempo: reducción en 6 minutos de la jornada laboral, lo que supondría 30 minutos menos a la semana (aumentando el tiempo de cortesía en el fichaje)
- Obsequios (camisetas, maillots, cascos de bici, pulseras de actividad...) entregados en algún acto a modo de reconocimiento social.

Por tanto, resultarían beneficiarias aquellas personas trabajadoras que acudieran diariamente a la CA9OCT en modos sostenibles sin hacer uso del vehículo privado. A todas ellas se les repartirá una nueva tarjeta de identificación de color verde, diferente de la de color blanco que utiliza en la actualidad la totalidad de la plantilla.

Aquellos trabajadores y trabajadoras que utilizan el parking actualmente para aparcar su vehículo y que decidieran acudir a trabajar en modos sostenibles también recibirían la tarjeta de identificación de color verde, cuando renuncien devolvieran la tarjeta plastificada que da acceso al parking de la CA9OCT.

Campaña de información para el uso de la bicicleta

Con el objetivo de fomentar la bicicleta como modo de transporte para ir a trabajar, se propone realizar una campaña de información donde se recojan, como mínimo, los siguientes aspectos:

- La red existente y la oferta de estacionamiento
- Los tiempos de recorrido desde distintos barrios o zonas de la ciudad
- Principios básicos de la ordenanza de movilidad
- La posibilidad de utilizar la flota de bicicletas eléctricas para los desplazamientos de trabajo

Campaña de información para el uso del transporte público

Con el objetivo de fomentar el reparto modal en transporte público, se propone realizar una campaña de información donde se recojan los siguientes aspectos de la red existente de transporte público de conexión con la CA9OCT:

- Tarifas
- Frecuencias y tiempos de recorrido
- Ubicación de las paradas y croquis del recorrido

Creación de mapas tipo “Metrominuto”

Se propone crear planos divulgativos de movilidad a pie, con las distancias a pie y el tiempo de recorrido desde la CA9OCT a distintos centros atractores de la ciudad de València.

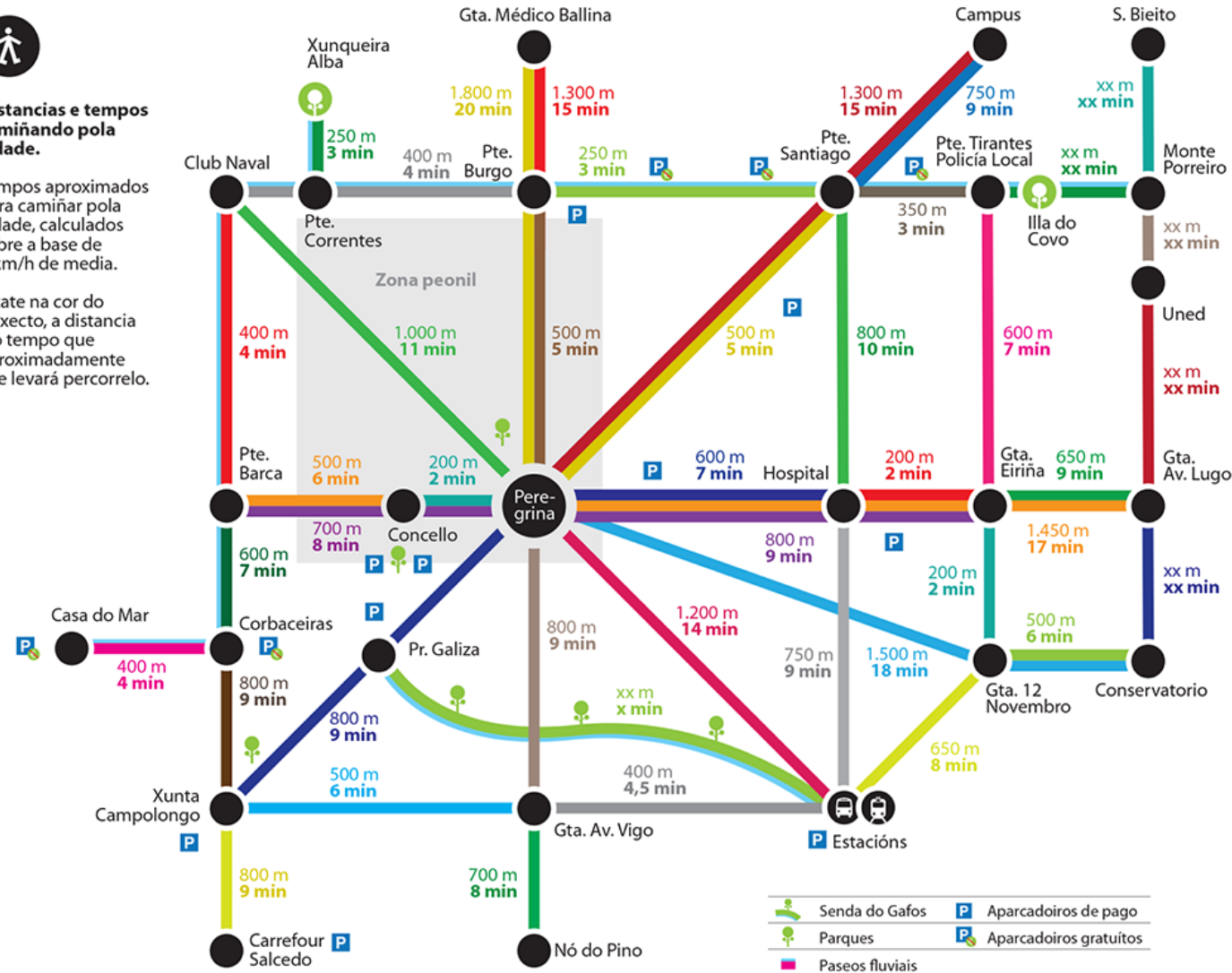
metrominuto Pontevedra



Distancias e tempos camiñando pola cidade.

Tempos aproximados para camiñar pola cidade, calculados sobre a base de 5 km/h de media.

Fíxate na cor do traxecto, a distancia e o tempo que aproximadamente che levará percorrelo.



APP coche compartido

Impulsar una aplicación móvil interna de la Conselleria para potenciar el uso del coche compartido, sobre todo entre aquellos funcionarios y funcionarias que no residen en la ciudad de València.

La plataforma será gratuita y abierta al personal de la Conselleria. El registro se realizará a través de las claves de los funcionarios.

Señalización interna del CA9OCT

Mejorar la señalética general en los accesos a los edificios y en el interior del complejo de la CA9OCT, con adecuada orientación de las señales para facilitar su visión y con croquis e información detallada de las Consellerias y servicios que se encuentran en cada uno de los edificios.

Definir un paso de peatones en la Calle Nueve de Octubre. Solicitar al Ayuntamiento de Valencia la implantación de un nuevo paso de peatones semaforizado que dé continuidad al eje peatonal de la CA9OCT hacia Mislata

Liberar la acera de la Calle 9 de Octubre del carril bici. Se propone estudiar la posibilidad de recolocar el actual carril bici de la acera en la calzada de la C/ Nueve de Octubre.

Continuar con la política de mejora de la gestión del estacionamiento de motocicletas. Se trata de eliminar la práctica de estacionamiento de motocicletas en la acera de la C/ Nueve de Octubre, creando más plazas de estacionamiento para motos en las calles Luis Lamarca y Pintor Stolz.

Mejora de la conexión ciclista y peatonal con el antiguo cauce del Río Túria. Construcción del carril bici que permita conectar el actual con la rampa de acceso al río y mejora de la gestión semafórica para peatones para poder cruzar en verde desde el río a la acera de la CA9OCT.



Ejecución del carril bici de la Avenida del Cid – Actualmente en construcción

Mejorar la conexión ciclista entre la calle Democracia y la Ciudad Administrativa 9 de Octubre. Mejora del diseño urbano de la calle Democracia debe garantizar la continuidad ciclista entre la calle Quart (algún tramo funciona ya como ciclocalle) y la propia calle Democracia, a través de la Avenida de San José de la Montaña

Mejorar la conexión en EMT con los barrios de Benicalap y Torrefiel

Mejorar la accesibilidad a la parada de EMT Nou d'Octubre – Democràcia. La propuesta de implantación del paso de peatones en la calle 9 d'Octubre mejoraría la accesibilidad de esta parada de EMT

Mejora de los tiempos de recorrido con el Cabanyal – Malvarrosa. El objetivo es disminuir los tiempos de recorrido y hacer los trayectos en transporte público más atractivos y competitivos respecto al vehículo privado.

Mejora de la intersección de la Av/ Manuel de Falla con el Puente Nou d'Octubre. La mejora del funcionamiento de esta intersección reduciría el cuello de botella que actualmente se forma y, en consecuencia, disminuiría la afección a los vecinos y vecinas en las horas de entrada y salida.



Salida del estacionamiento con gestión del tráfico en la Calle Rincón de Ademuz. Se propone la creación de un carril flexible de salida en hora punta de salida, de 14:00 a 15:30. La Calle Rincón de Ademuz perderá un carril de circulación a la altura de la rampa de salida del estacionamiento, con el objetivo de que los vehículos que salgan del estacionamiento dispongan de un carril exclusivo de salida.

Salida del estacionamiento por la Calle Nueve de Octubre. A medio plazo, se propone la apertura durante las horas punta de salida, de la rampa de salida del estacionamiento hacia la C/ Nueve de Octubre. Se debería habilitar un carril bus segregado en la C/ Nueve de Octubre (sentido antiguo cauce del Río Turia) y que se permitiera la circulación de los vehículos que salgan del estacionamiento, de tal modo que dispongan de una incorporación segura a la C/ Nueve de Octubre y de unos metros de circulación segregada para incorporarse al flujo normal de la vía.

Puesta en funcionamiento de la zona ORA. Cuando entre en funcionamiento el nuevo contrato de la zona ORA, se propone estudiar la ordenación y la regulación del estacionamiento de las calles adyacentes a la CA9OCT (pertenecientes a los barrios de Nou Moles y de Soternes), contemplando la posibilidad de implantar zona azul o zona naranja (residentes).



Señalización de la carga y descarga en la Calle Rincón de Ademuz. Se propone potenciar la carga y descarga en la Calle Rincón de Ademuz, con servicio general a la CA9OCT y a todos los establecimientos de la zona. Se tiene que evitar la indisciplina actual evitando que turismos ocupen las plazas habilitadas para la carga y descarga.

Creación de una parada de Taxis (Calle Luis Lamarca). Se propone crear una parada de taxis en la calle 9 d'Octubre (lado Mislata). Esta parada tendrá sentido cuando se implante el paso de peatones que conecte la CA9OCT con la calle Cieza.

Señalización de itinerarios desde el Transporte público (estación – edificio). Mejora de la señalización orientativa existente desde las paradas de transporte público (metro y EMT) hasta la CA9OCT.

Actualización de los planes de emergencias existentes. Se pretende promover la revisión y actualización de los planes de emergencia de los que dispone actualmente el edificio de la CA9OCT.

Reurbanización de la calle Democracia. La calle Democracia es un eje principal del barrio de Nou Moles y debe ser el eje de acceso no motorizado a la CA9OCT desde el centro histórico de València.

GRACIAS POR SU ATENCIÓN

francesc.arechavala@idom.com