

DOCUMENTO INICIAL ESTRATÉGICO

Versión Preliminar del Plan de Movilidad Sostenible del Área Industrial Elche-Parque Empresarial

Noviembre 2023



ÍNDICE

I.1. INTRODUCCIÓN	3
I.2. OBJETIVOS DE PLANIFICACIÓN Y DESCRIPCIÓN DE LA PROBLEMÁTICA SOBRE LA QUE SE ACTÚA	4
I.3. ALCANCE, ÁMBITO Y POSIBLE CONTENIDO DE LAS ALTERNATIVAS QUE SE PLANTEAN	4
I.3.1. ALTERNATIVA 0: AUSENCIA DE PLANIFICACIÓN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE	5
I.3.2. ALTERNATIVA 1: PLANIFICACIÓN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE CON IMPLANTACIÓN DE MEDIDAS A CORTO PLAZO.....	5
I.3.3. ALTERNATIVA 2: PLANIFICACIÓN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE CON IMPLANTACIÓN DE MEDIDAS A MEDIO PLAZO.....	5
I.3.4. ALTERNATIVA 3: PLANIFICACIÓN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE CON IMPLANTACIÓN DE MEDIDAS A LARGO PLAZO.....	5
I.4. JUSTIFICACIÓN SELECCIÓN ALTERNATIVA PROPUESTA.....	5
I.5. DESARROLLO PREVISIBLE DEL PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE.....	6
I.5.1. CORTO PLAZO	7
I.5.2. MEDIO PLAZO	7
I.5.3. LARGO PLAZO.....	8
I.6. DIAGNÓSTICO DE LA SITUACIÓN DEL MEDIO AMBIENTE Y DEL TERRITORIO ANTES DE LA APLICACIÓN DEL PLAN EN EL ÁMBITO AFECTADO.....	9
I.6.1. DIAGNÓSTICO MEDIOAMBIENTAL	10
I.6.2. DIAGNÓSTICO TERRITORIAL Y DE MOVILIDAD.....	15
I.6.3. DIAGNÓSTICO TERRITORIAL	15
I.6.4. DIAGNÓSTICO MOVILIDAD	16
I.7. EFECTOS PREVISIBLES SOBRE EL MEDIO AMBIENTE.....	17
I.8. EFECTOS PREVISIBLES SOBRE LOS PLANES SECTORIALES Y TERRITORIALES CONCURRENTES	18
I.9. MEDIDAS PREVISTAS PARA PREVENIR Y/O REDUCIR EFECTO NEGATIVO SOBRE EL MEDIO AMBIENTE, TENIENDO EN CUENTA LOS EFECTOS DEL CAMBIO CLIMÁTICO	20
I.9.1. PROPUESTAS DE TRANSPORTE PÚBLICO.....	20
I.9.2. PROPUESTA DIRIGIDAS A LA MOVILIDAD ELÉCTRICA.....	21
I.9.3. PROPUESTA DE MOVILIDAD CICLISTA/VMP	21
I.9.4. PROPUESTAS DIRIGIDAS A LA FLEXIBILIDAD HORARIA Y AL TELETRABAJO.....	21
I.9.5. PROPUESTAS DIRIGIDAS A LAS MEDIDAS DE GESTIÓN DE LA MOVILIDAD.....	21
I.10. MEDIDAS PREVISTAS PARA EL SEGUIMIENTO DEL PLAN	22
I.10.1. PROPUESTA DE ACTUACIÓN PMS.....	22
I.10.2. INDICADORES DE CONTROL Y SEGUIMIENTO DEL PLAN.....	22
I.11. TRAMITACIÓN AMBIENTAL DEL PLAN	25

ÍNDICE DE ILUSTRACIONES

Ilustración 1. Situación y emplazamiento.....	9
Ilustración 2. Usos del suelo en Elche	9
Ilustración 3. Usos del suelo en zona del Parque Empresarial de Elche	10
Ilustración 4. Ordenación Pormenorizada Elche.....	10
Ilustración 5. Fisiografía en casco urbano y Parque Empresarial de Elche	10
Ilustración 6. Pendientes del terreno en casco urbano y Parque Empresarial de Elche	11
Ilustración 7. Peligrosidad de inundación (PATRICOVA)	11
Ilustración 8. Terrenos forestales PATFOR	12
Ilustración 9. Elementos Patrimoniales en Elche	12
Ilustración 10. Vías pecuarias en Elche	13
Ilustración 11. Grado de contaminación acústica en Elche	13
Ilustración 12. Propuesta de ruta y paradas de autobús lanzadera.....	20
Ilustración 13. Propuesta ciclista, red VMP/ciclista interna y aparcabicis.....	21

I.1. INTRODUCCIÓN

En la Comunidad Valenciana, el recientemente aprobado **Decreto Legislativo 1/2021, de 18 de junio, del Consell de aprobació del text refundido de la Ley de ordenación del territorio, urbanismo y paisaje** incluye la **Evaluación Ambiental Estratégica** de todos los planes, comúnmente denominado **TRLOTUP**, derogando a la *Ley 5/2014, de 25 de julio, de ordenación del territorio, urbanismo y paisaje* y a su posterior modificación mediante la *Ley 1/2019*, la cual se centraba básicamente en dar respuesta a la necesidad de implantar nuevas políticas urbanas y de actuación sobre el territorio, basadas en "un urbanismo al servicio de las personas, del interés general y más sostenible", incorporando por primer vez la perspectiva de género (artículo 13) entre los principios básicos que han de inspirar el nuevo modelo urbanístico.

Si bien en esta Ley 2019, ya derogada, se trataba de modificaciones principalmente urbanísticas, que afectan a Suelo No Urbanizable, incluía ya premisas relacionadas no solo con modelo urbanístico sino también con la movilidad (Anexo XII nuevo incorporado en la Ley) en el que se insistía en promover "*ciudades compactas con un tejido denso definido, favorecerán la proximidad entre las actividades diarias y facilitarán las conexiones con los espacios y equipamientos adyacentes al casco urbano, localizados en la periferia. Se limitará el crecimiento disperso.*"

Si bien en esta Ley 2019, ya derogada, se trataba de modificaciones principalmente urbanísticas, que afectan a Suelo No Urbanizable, incluía ya premisas relacionadas no solo con modelo urbanístico sino también con la movilidad (Anexo XII nuevo incorporado en la Ley) en el que se insistía en promover "*ciudades compactas con un tejido denso definido, favorecerán la proximidad entre las actividades diarias y facilitarán las conexiones con los espacios y equipamientos adyacentes al casco urbano, localizados en la periferia. Se limitará el crecimiento disperso.*"

El vigente **Decreto Legislativo 1/2021**, tiene por objeto la regulación de la ordenación del territorio valenciano, de la actividad urbanística, de la utilización racional del suelo y de la conservación del medio natural, desde una perspectiva de género e inclusiva, incorporando a su vez el concepto de **movilidad sostenible**, en aspectos como la mejora de la calidad de vida en las ciudades (artículo 12), en la que se cita textualmente que la *ordenación de usos y el diseño urbano atenderán a los principios de accesibilidad universal y de movilidad sostenible, con un sistema de transporte público eficiente, cualificado y fiable, y asegurarán la comodidad para el tránsito peatonal y ciclista, mediante una adecuada estructura y morfología de las calles, espacios públicos y secciones viarias.*

En este sentido, las propuestas de actuación del PM de Elche Parque Empresarial, se encuentran en la misma línea incorporada en este nuevo Decreto, fomentando la proximidad de actividades de la vida cotidiana, favoreciendo la intermodalidad del transporte, fortaleciendo la red de itinerarios peatonales y mejorando su seguridad y accesibilidad, entre otros.

Con el fin de integrar los aspectos ambientales, paisajísticos y culturales en la elaboración del presente PMS se redacta el presente Documento Inicial Estratégico (DIE) que acompaña al Plan.

I.2. OBJETIVOS DE PLANIFICACIÓN Y DESCRIPCIÓN DE LA PROBLEMÁTICA SOBRE LA QUE SE ACTÚA

Los **objetivos** específicos del PMS de Elche Parque Empresarial son los siguientes:

- Aumentar el número de usuarios que se desplazan a pie dentro del parque empresarial.
- Implantar nueva red ciclista dentro del parque empresarial.
- Implantar 48 nuevos puntos de estacionamiento de bicicletas y/o VMP.
- Aumentar el número de usuarios de bicicleta.
- Aumentar en un 22% el número de usuarios de transporte público.
- Reducir a cero los estacionamientos indebidos (vehículos sobre aceras, doble fila, etc.).
- Implantar 4 puntos de recarga para vehículos eléctricos.

La **problemática** sobre la que actúa el PMS se puede describir en tres tipologías de externalidades (problemas) del transporte, como son: problemas económicos, sociales y medioambientales.

1. **Económicos:** gastos hospitalarios por problemas respiratorios, gasto energético y gasto excesivo del vehículo privado; que conlleva un exceso de ocupación de la vía pública y requiere una importante inversión en conservación de infraestructuras.
2. **Sociales:** deficiente calidad de vida de las personas trabajadoras por problemas relacionados con los atascos, los accidentes de tráfico, las barreras arquitectónicas que dificultan el acceso de las personas trabajadoras a la movilidad universal, la baja permeabilidad de los desplazamientos y la reducida participación de las personas trabajadoras en la toma de decisiones de su centro de trabajo.
3. **Ambientales:** contaminación acústica y ambiental (emisiones gases contaminantes) provocada por los vehículos motorizados, y agravante sobre los efectos del cambio climático y la concienciación de las personas trabajadoras de Elche Parque Empresarial.

Por lo tanto, el plan de movilidad trata de alcanzar los objetivos y reducir la problemática descrita anteriormente.

I.3. ALCANCE, ÁMBITO Y POSIBLE CONTENIDO DE LAS ALTERNATIVAS QUE SE PLANTEAN

En relación a planificación de la movilidad en torno a parques empresariales como el de Elche, no se dispone de una planificación de la movilidad, con actuaciones concretas según estado actual y los crecimientos previstos.

En este documento de planificación territorial se definen actuaciones en materia de movilidad sostenible como es el fomento de modos de transporte no motorizados o uso del transporte público frente al vehículo privado, diseñando itinerarios peatonales y/o ciclistas.

El término municipal de Elche, limita al norte con Alicante, Monforte del Cid y Aspe, al sur con Santa Pola, San Fulgencio y Dolores, al este con Santa Pola y al Oeste Crevillent. Concretamente el ámbito del Parque Empresarial se encuentra delimitado al norte por la CV-86 y al sur la N-340 y la línea del FFCC Alicante-Murcia, siendo estas infraestructuras viarias, junto con la CV-849 (acceso sur al parque empresarial) los principales accesos al parque empresarial de Elche.

En cuanto a la problemática a nivel de movilidad se detecta una prioridad al vehículo privado en la mayoría de los viarios en detrimento del transporte público. A pesar de ello, destaca un alto porcentaje de movilidad peatonal dentro del parque empresarial (un 35,7 % de los desplazamientos principales).

En Elche Parque Empresarial el uso de otros modos no motorizados, como la bicicleta, aún tiene un papel secundario, pero con incremento reciente, especialmente en el uso de Vehículos de Movilidad Personal (VMP), pues representan aproximadamente un 2,3 % de los desplazamientos, incluso aunque no se cuenta con una infraestructura ciclista. Por otro lado, todas las calles del casco urbano están limitadas a una velocidad de 50 km/h, lo que permite su utilización por este tipo de vehículos.

Respecto al transporte público, Elche Parque Empresarial cuenta con varias líneas de autobús interurbano que lo conectan los núcleos de Elche, Alicante, Torrellano, Crevillente, El Altet y Arenales.

Adicionalmente, por las inmediaciones del parque empresarial discurre la línea C1 que conecta Alicante con Murcia, aunque actualmente no disponga de parada cercana.

Conforme a lo expuesto, y debido a la naturaleza de las actuaciones a plantear, en Elche Parque Empresarial las alternativas propuestas se resumen en la no realización del PMS, o la realización del mismo. Dentro de esta segunda opción la diferencia entre las alternativas que a continuación se plantean son en función de la duración estimada de las actuaciones, planteándose tres intervalos temporales (corto, medio y largo plazo), puesto que en función de los mismos va asociado un menor o mayor coste así como la necesidad o no de acuerdos o gestiones con organismos/administraciones implicadas (Conselleria de Política Territorial, Obres Públiques i Mobilitat, ayuntamientos próximos ...) y voluntad política de su ejecución que van a determinar su realización o no, además de su importancia.

El periodo de implantación para estudiar y desarrollar cada actuación planteada se ha definido mediante 3 intervalos temporales:

- Corto plazo: 0 – 2 años.
- Medio plazo: 2 – 6 años.
- Largo plazo: 6 – 9 años.

En cuanto al coste de ejecución de cada actuación se realizó una estimación del coste total de lo que supondría la implantación de cada una de las medidas propuestas.

Y su importancia se ha clasificado según 3 niveles:

- Baja (☆).
- Media (☆ ☆).
- Alta (☆☆☆).

I.3.1. ALTERNATIVA 0: AUSENCIA DE PLANIFICACIÓN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE

La ausencia de una planificación de la movilidad en la zona del parque empresarial de Elche, pone en peligro la ocupación masiva de suelo agrícola, además de la pérdida de la posibilidad de conexión entre elementos naturales culturales y paisajísticos de elevado valor existentes en el término municipal y, en definitiva, la conservación y puesta en valor de la infraestructura verde.

Este hecho en términos ambientales, puede producir una ejecución de infraestructuras viarias en zonas con baja capacidad de acogida, ocupando matriz agrícola entre el casco urbano y el parque empresarial o en la zona Sur del mismo, produciendo el empeoramiento del estado actual (contaminación acústica, pérdida de suelo agrícola...), agravado por los efectos del cambio climático.

I.3.2. ALTERNATIVA 1: PLANIFICACIÓN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE CON IMPLANTACIÓN DE MEDIDAS A CORTO PLAZO

Esta alternativa 1 corresponde a las medidas concretas, a corto plazo, de fácil implantación, que no requieren un presupuesto de ejecución elevado, que dependen en su totalidad de decisiones del propio órgano de gestión de Elche Parque Empresarial y que no son necesarias la aplicación de otras propuestas previas.

Las propuestas planteadas en esta alternativa corresponden a la implantación de infraestructuras ciclistas sencillas (aparcabicis), la coordinación entre diferentes operadores o la creación de un grupo de trabajo sobre movilidad.

I.3.3. ALTERNATIVA 2: PLANIFICACIÓN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE CON IMPLANTACIÓN DE MEDIDAS A MEDIO PLAZO

La alternativa 2 corresponde tanto a medidas de corto como a medio plazo, de una dificultad media en cuanto a su implementación y de un coste de desarrollo medio/alto.

Estas actuaciones atienden a generalidades de Elche Parque Empresarial, necesitan una implantación extendida a todo el conjunto del municipio para facilitar un modo global de desplazamientos. En algunos casos es necesaria la colaboración de entidades externas al parque empresarial, por lo que la coordinación supramunicipal alarga los plazos de implantación.

Estas propuestas se centran en la implementación de un autobús lanzadera, el fomento del teletrabajo la flexibilidad horaria y creación de una infraestructura ciclista interior.

I.3.4. ALTERNATIVA 3: PLANIFICACIÓN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE CON IMPLANTACIÓN DE MEDIDAS A LARGO PLAZO

La tercera y última alternativa engloba las medidas a corto, medio y largo plazo, sea cual sea su dificultad de implementación y su coste de ejecución; dado que contemplan un horizonte temporal elevado.

Las medidas englobadas en esta alternativa son las que recoge el PMoMe de Alicante-Elche, así como la creación de un grupo de trabajo de la movilidad. Esta última se extiende durante todo el periodo de vigencia del Plan.

I.4. JUSTIFICACIÓN SELECCIÓN ALTERNATIVA PROPUESTA

Tal y como ya se ha comentado anteriormente, debido al carácter del propio PMS, las alternativas a plantear no pueden ir enfocadas a actuaciones concretas y tampoco pueden agruparse según problemática al ser éstas muy variadas respondiendo a necesidades de diversa índole.

Conforme a lo expuesto, las alternativas descritas anteriormente, se han **propuesto según horizontes temporales** diferentes, según asignaciones presupuestarias y según importancia dentro del PMS, para que Elche Parque Empresarial se encamine hacia una movilidad más sostenible, utilizando sobre todo medios de transporte no motorizados y según los agentes y las administraciones implicadas.

De las cuatro alternativas definidas con anterioridad, la Alternativa 0 se descarta automáticamente dado que continuar con la ausencia de una planificación de la movilidad sostenible en el parque empresarial solo conllevaría al empeoramiento de situación actual en términos ambientales, entre otros.

Respecto al resto de alternativas planteadas, las cuales se enmarcan dentro de una planificación de la movilidad sostenible, **se opta por el desarrollo de un PMS que englobe todos los horizontes temporales integrando las medidas a corto, medio y largo plazo, sea cual sea su dificultad de implementación y su coste de ejecución**, con la finalidad de planificar la movilidad sostenible de una forma completa, implementando todas las propuestas de actuación.

I.5. DESARROLLO PREVISIBLE DEL PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE

La redacción del Plan de Movilidad de Elche Parque Empresarial se ha desarrollado en diferentes fases:

Fase I. Diagnóstico de la situación actual

El diagnóstico de la situación actual lo componen los siguientes puntos:

- Fase I.1 Introducción.

En esta fase se han definido las características principales del ámbito de estudio y los aspectos socioeconómicos que determinan o pueden determinar su movilidad.

- Fase I.2 Recopilación de información básica. Toma de datos.

En esta fase se ha realizado una recopilación de la información necesaria para poder realizar el diagnóstico de la situación actual.

- Se ha recopilado y examinado la documentación disponible y/o facilitada tanto por el órgano de gestión de Elche Parque Empresarial como por el Ayuntamiento de Elche, que de alguna manera pueda emplearse para caracterizar evolución de la movilidad y su diagnóstico actual.
- Además, con los datos obtenidos de las diferentes de encuestas (movilidad general y movilidad a empresarios) que se han realizado, se ha completado la información facilitada tanto por el órgano de gestión de Elche Parque Empresarial como por el Ayuntamiento de Elche.

- Fase I.3 Análisis y diagnóstico de la situación actual. Oferta.

En esta fase, se ha analizado en profundidad la oferta de infraestructuras y servicios de movilidad actual en Elche Parque Empresarial, desde diferentes aspectos: la accesibilidad externa al parque; la infraestructura peatonal existente. la infraestructura ciclista, los espacios reservados al transporte público y privado, las plazas de aparcamiento, las plazas destinadas a uso de carga y descarga u otros usos del espacio en calzada, etc.

- Fase I.4 Análisis y diagnóstico de la situación actual. Demanda.

En esta fase, se han analizado, detalladamente, las necesidades que tienen los diferentes actores que participan en la movilidad del parque: los requerimientos para los desplazamientos peatonales y ciclistas, la necesidad de plazas de aparcamiento, las áreas de influencia de las plazas de carga y descarga, las ubicaciones de los centros generadores y atractores de movimientos, las plazas de aparcamiento para personas de movilidad reducida (PMR), etc.

- Fase I.5 Diagnóstico integrado.

Esta fase incorpora un diagnóstico integrado de los principales problemas detectados y clasificados de manera jerarquizada.

Fase II. Programa de actuaciones

- Fase II.1 Introducción

En esta fase se han desarrollado y planificado las diferentes propuestas a implementar para fomentar la movilidad mediante modos de transporte más sostenibles.

- Fase II.2 Plan y desarrollo de propuestas

En esta fase se han desarrollado y planificado las diferentes propuestas de actuación y se han clasificado según su tipología.

Fase III. Seguimiento

- Fase III.1 Seguimiento

Se han seleccionado unos indicadores determinados para el seguimiento y evaluación de las actuaciones propuestas en el PMS.

I.5.1. Corto plazo

El horizonte temporal de las propuestas a corto plazo comprende desde el año 2023 al año 2024 tal y como se muestra en parte inferior de la siguiente tabla.

	Corto plazo											
1. Transporte Público												
1.1. Puesta en servicio de un autobús lanzadera desde Elche												
1.2. Mejora de los puntos de parada del transporte público												
1.3. Mejora de la accesibilidad universal a la red metropolitana de transporte público												
1.4. Construcción de un apeadero en las inmediaciones de Elche Parque Empresarial*1												
1.5. Construcción de un sistema de BRT desde Elx-Carrús hasta Alicante Estación de Autobuses*2												
1.6. Coordinación entre los diferentes operadores de transporte público												
2. Movilidad Eléctrica												
2.1. Electrificación de la flota vehicular (empresas y trabajadores) e implantación de puntos de recarga para vehículos eléctricos												
3. Infraestructura Ciclista/VMP												
3.1. Creación de una infraestructura ciclista interior												
3.2. Construcción de aparcabicis/VMP a lo largo de todo el Parque Empresarial												
3.3. Recomendación de implantación de aparcabicis/VMP en el interior de parcelas privadas												
4. Flexibilidad horaria y Teletrabajo												
4.1. Fomento del teletrabajo y flexibilidad horaria												
5. Medidas de Gestión de la Movilidad												
5.1. Creación de un grupo de trabajo sobre la movilidad												
	2023						2024					

I.5.2. Medio plazo

El horizonte temporal de las propuestas a medio plazo comprende desde el año 2025 al año 2028 tal y como se muestra en parte inferior de la siguiente tabla.

	Medio plazo															
1. Transporte Público																
1.1. Puesta en servicio de un autobús lanzadera desde Elche																
1.2. Mejora de los puntos de parada del transporte público																
1.3. Mejora de la accesibilidad universal a la red metropolitana de transporte público																
1.4. Construcción de un apeadero en las inmediaciones de Elche Parque Empresarial*1																
1.5. Construcción de un sistema de BRT desde Elx-Carrús hasta Alicante Estación de Autobuses*2																
1.6. Coordinación entre los diferentes operadores de transporte público																
2. Movilidad Eléctrica																
2.1. Electrificación de la flota vehicular (empresas y trabajadores) e implantación de puntos de recarga para vehículos eléctricos																
3. Infraestructura Ciclista/VMP																
3.1. Creación de una infraestructura ciclista interior																
3.2. Construcción de aparcabicis/VMP a lo largo de todo el Parque Empresarial																
3.3. Recomendación de implantación de aparcabicis/VMP en el interior de parcelas privadas																
4. Flexibilidad horaria y Teletrabajo																
4.1. Fomento del teletrabajo y flexibilidad horaria																
5. Medidas de Gestión de la Movilidad																
5.1. Creación de un grupo de trabajo sobre la movilidad																
	2025				2026				2027				2028			

I.5.3. Largo plazo

El horizonte temporal de las propuestas a largo plazo comprende desde el año 2029 al año 2031 tal y como se muestra en parte inferior de la siguiente tabla.

	Largo plazo		
1. Transporte Público			
1.1. Puesta en servicio de un autobús lanzadera desde Elche			
1.2. Mejora de los puntos de parada del transporte público			
1.3. Mejora de la accesibilidad universal a la red metropolitana de transporte público			
1.4. Construcción de un apeadero en las inmediaciones de Elche Parque Empresarial*1			
1.5. Construcción de un sistema de BRT desde Elx-Carrús hasta Alicante Estación de Autobuses*2			
1.6. Coordinación entre los diferentes operadores de transporte público			
2. Movilidad Eléctrica			
2.1. Electrificación de la flota vehicular (empresas y trabajadores) e implantación de puntos de recarga para vehículos eléctricos			
3. Infraestructura Ciclista/VMP			
3.1. Creación de una infraestructura ciclista interior			
3.2. Construcción de aparcabicis/VMP a lo largo de todo el Parque Empresarial			
3.3. Recomendación de implantación de aparcabicis/VMP en el interior de parcelas privadas			
4. Flexibilidad horaria y Teletrabajo			
4.1. Fomento del teletrabajo y flexibilidad horaria			
5. Medidas de Gestión de la Movilidad			
5.1. Creación de un grupo de trabajo sobre la movilidad			
	2029	2030	2031

1.6. DIAGNÓSTICO DE LA SITUACIÓN DEL MEDIO AMBIENTE Y DEL TERRITORIO ANTES DE LA APLICACIÓN DEL PLAN EN EL ÁMBITO AFECTADO

Elche Parque Empresarial se encuentra dentro de los límites jurisdiccionales del Ayuntamiento de Elche, municipio que pertenece a la provincia de Alicante y cuya ciudad es capital de la comarca del Bajo Vinalopó.

El término municipal limita, desde el Norte y en sentido dextrógiro, con Monforte del Cid, Alicante, Santa Pola, Guardamar del Segura, San Fulgencio, Dolores, Crevillente y Aspe.

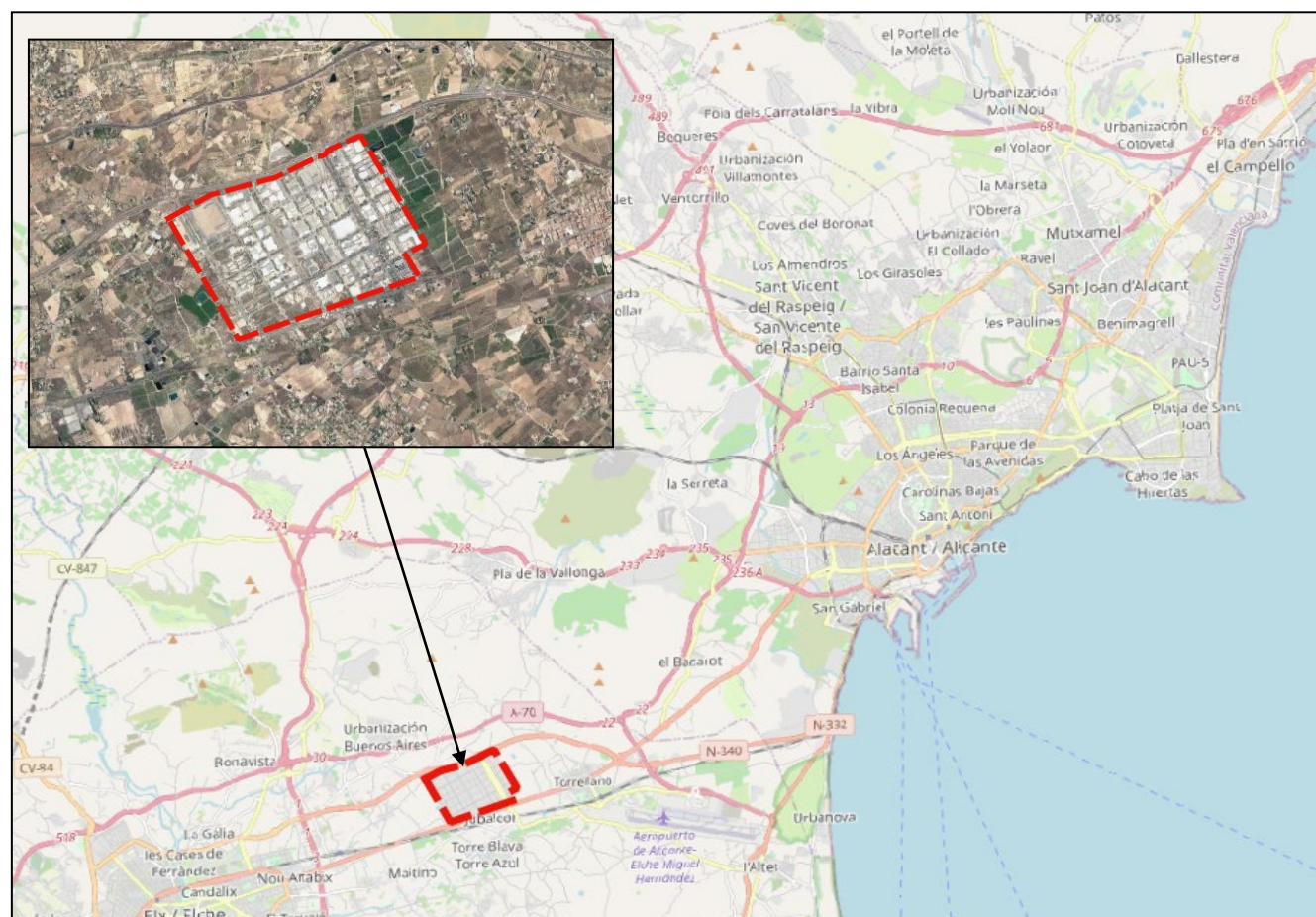


Ilustración 1. Situación y emplazamiento
Fuente: Elaboración propia

El Parque Empresarial se encuentra a alrededor de 10,5 km al Este-Noreste del centro del casco urbano de Elche y a 15 km al Suroeste del situado en Alicante.

A continuación, se muestra la distribución de los usos del suelo en el municipio de Elche, obtenida del Sistema de Información sobre Ocupación del Suelo de España (SIOSE). Se observa como el núcleo urbano se encuentra al noroeste del municipio limitado por el norte por la zona montañosa, siguiendo

ese tejido urbano diseminándose hacia la costa y a Santa Pola y por el oeste hacia Crevillente. Al este del núcleo se encuentra el Parque Empresarial de Elche objeto del presente estudio.

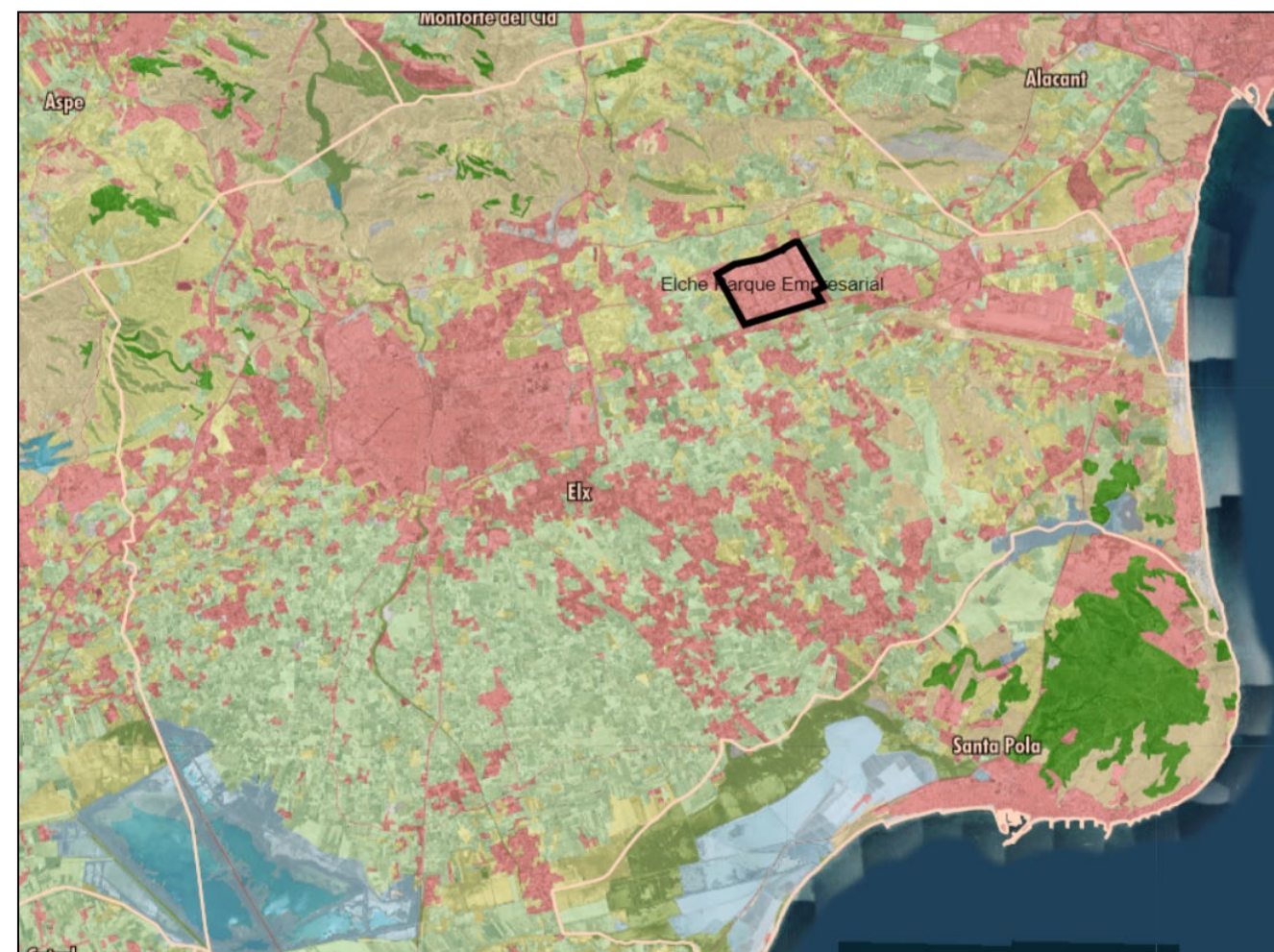


Ilustración 2. Usos del suelo en Elche
Fuente: Elaboración propia

Si nos restringimos a la zona del parque empresarial, se trata de un suelo catalogado en el SIOSE como Polígono Industrial Ordenado, limitado por el norte y por el sur por infraestructuras de transporte como son la carretera autonómica CV-86 (en el norte) y la carretera estatal N-340 (en el sur), además de la línea del FFCC Alicante-Murcia, estando limitado además por el este y el oeste por campos de cultivo de cítricos, entre otros.

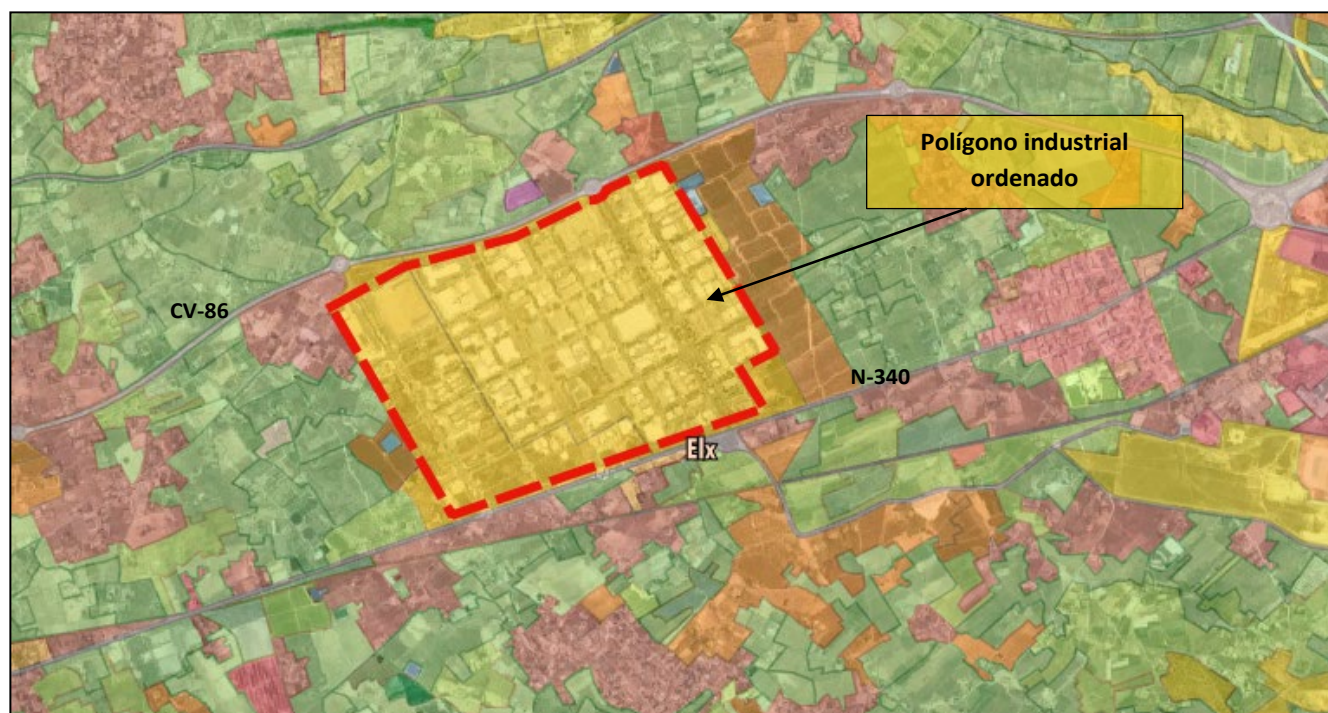


Ilustración 3. Usos del suelo en zona del Parque Empresarial de Elche

Fuente: Elaboración propia

El Plan General de Ordenación Urbana vigente aprobado en 1998, ya reflejaba el Parque Industrial de Elche como Suelo Urbano Industrial.

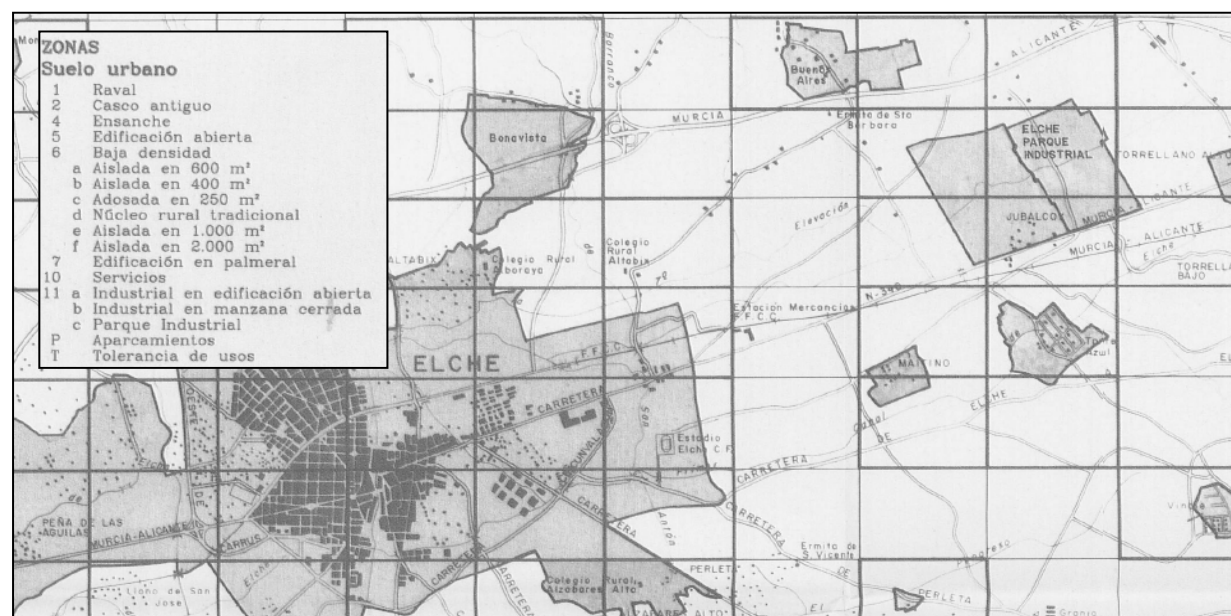


Ilustración 4. Ordenación Pormenorizada Elche

Fuente: PGOU Elche

En la imagen se pueden ver tanto la zona del casco urbano como el polígono industrial y zonas ya urbanizadas en los alrededores.

I.6.1. DIAGNÓSTICO MEDIOAMBIENTAL

En Elche se encuentra en una fisiografía mayoritariamente plana. Tal y como puede observarse en la siguiente imagen obtenida del visor cartográfico ICV de la Generalitat Valenciana, gran parte del casco urbano es plano, así como el entorno, destacando el recorrido desde el casco urbano hacia el parque empresarial de Elche, lo cual es un factor muy favorable para el uso de medios de transporte no motorizados en los desplazamientos cortos.

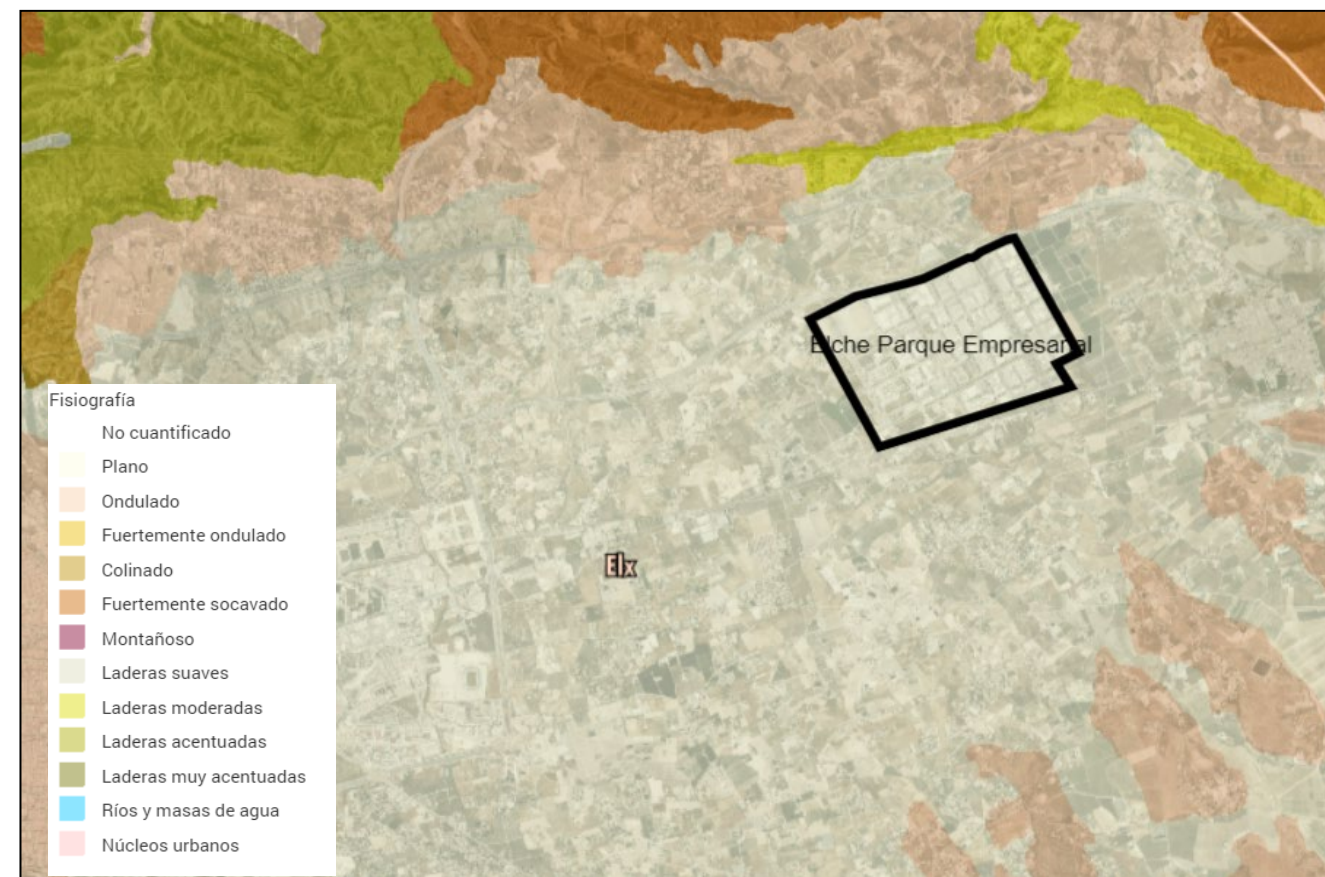


Ilustración 5. Fisiografía en casco urbano y Parque Empresarial de Elche

Fuente: Visor cartográfico ICV (consulta mayo 2023)

Prácticamente todo el término municipal de Elche (exceptuando la zona montañosa del norte) incluyendo el casco urbano y alrededores, así como el Parque Empresarial presenta **pendientes** inferiores a 15°.

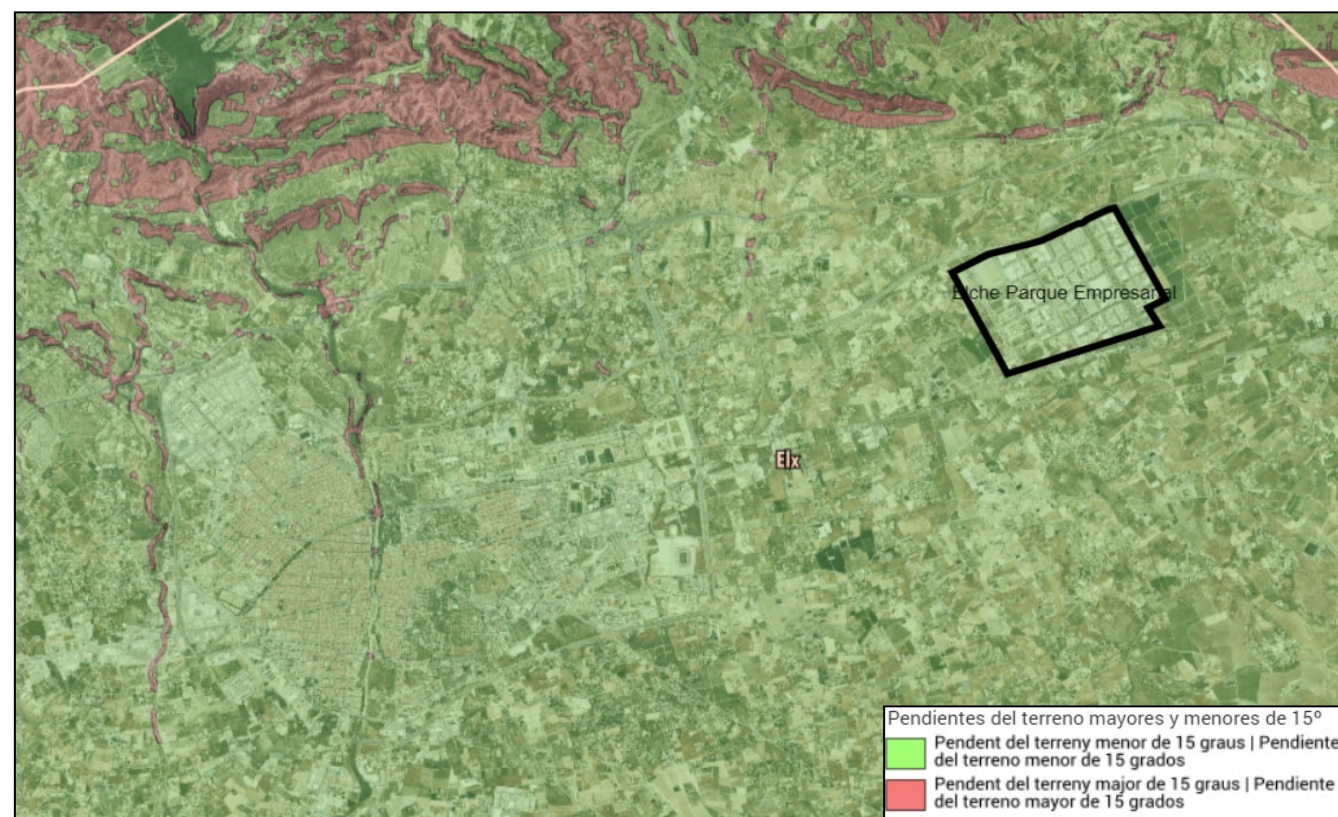


Ilustración 6. Pendientes del terreno en casco urbano y Parque Empresarial de Elche
Fuente: Visor cartográfico ICV (consulta mayo 2023)

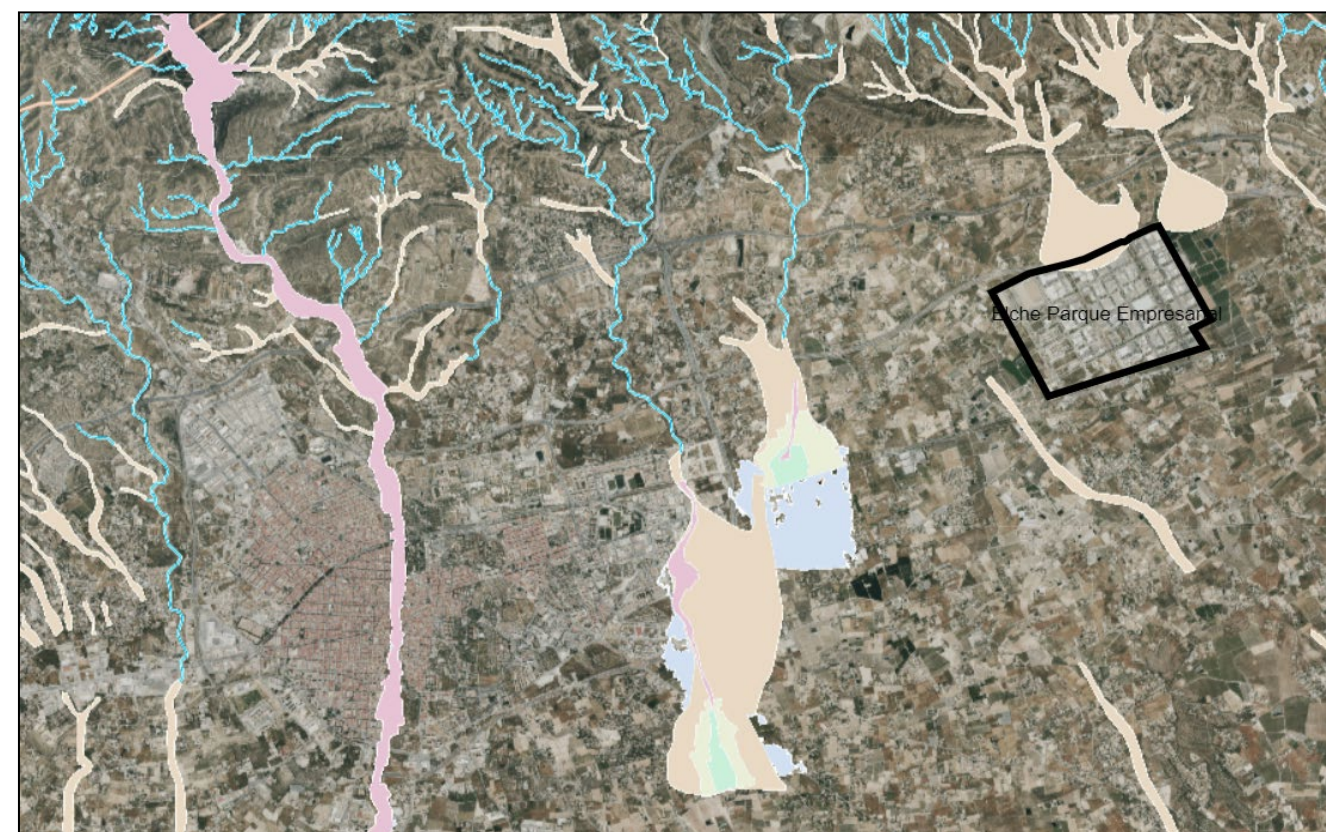


Ilustración 7. Peligrosidad de inundación (PATRICOVA)
Fuente: Visor cartográfico ICV (consulta mayo 2023)

Respecto a la hidrología superficial y riesgos naturales asociados, destacar en el término municipal de Elche el río Vinalopó que atraviesa el casco urbano y barrancos como el de Sant Antoni al este del límite de la zona urbana, el de la Font del Grifo entre el casco urbano y la zona del parque empresarial. Los cuales llevan asociado **peligrosidad de inundación según PATRICOVA**, además remarcar la peligrosidad geomorfológica que existe en la zona norte del Parque empresarial ocasionada por diversos cauces existentes en las sierras del norte.

Además, el barranco de Sant Antoni lleva asociado terrenos forestales PATFOR catalogados, así como otras zonas entre el caso urbano y el parque empresarial, tal y como se observa en la ilustración siguiente.

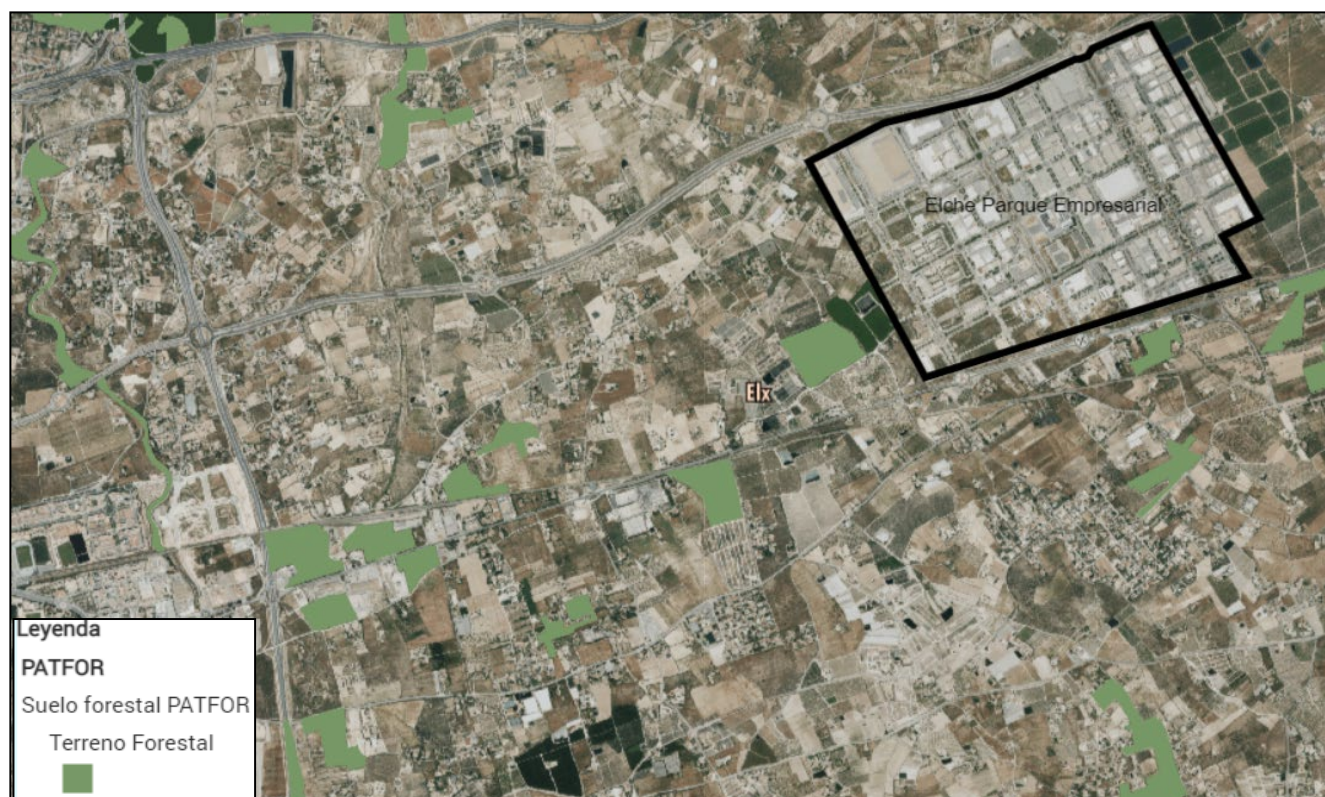


Ilustración 8. Terrenos forestales PATFOR
Fuente: Visor cartográfico ICV (consulta mayo 2023)

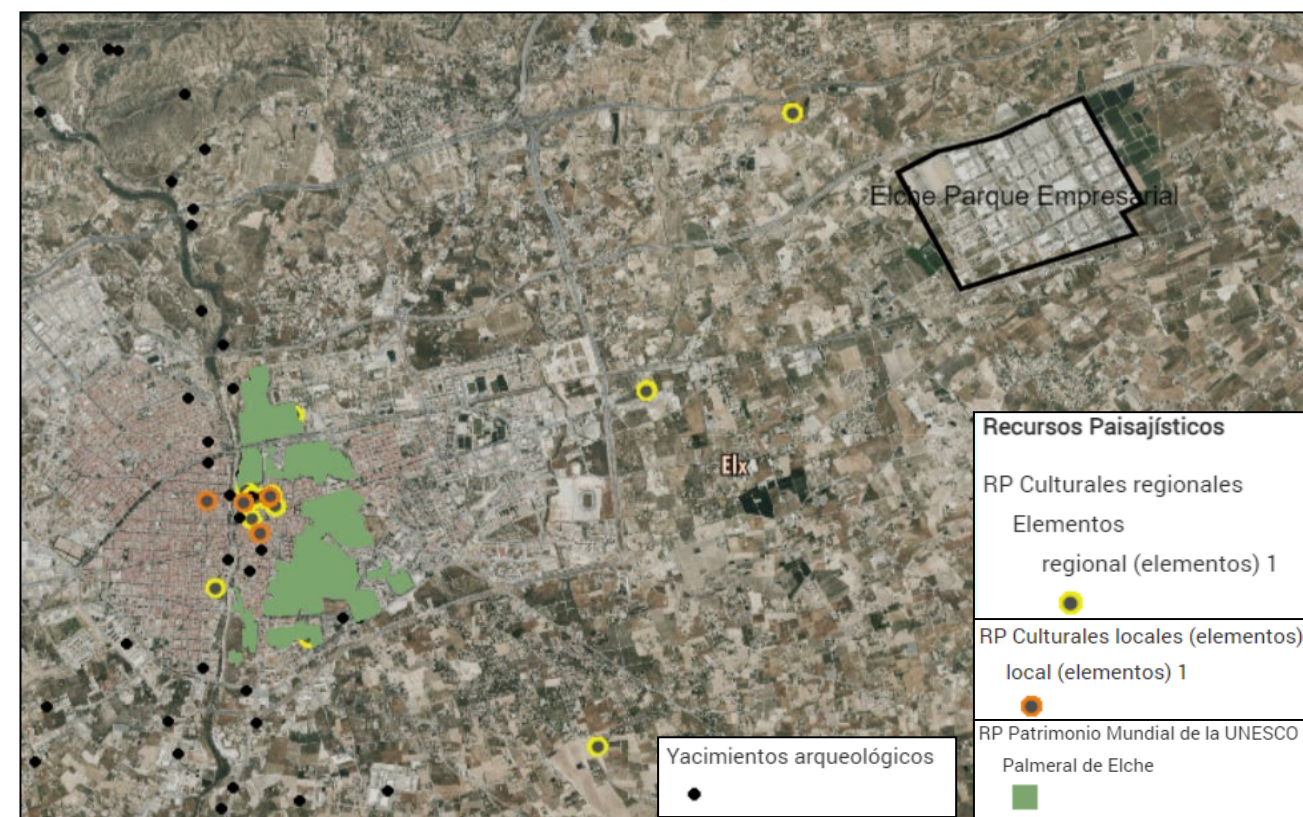


Ilustración 9. Elementos Patrimoniales en Elche
Fuente: Visor cartográfico ICV (consulta mayo 2023)

Destacar que, **en el ámbito donde se desarrollan las propuestas del presente Plan no existen Espacios Naturales Protegidos ni Espacios pertenecientes a la Red Natura 2000 próximos ni Hábitats de Interés Comunitario**, estando relegados a las zonas costeras, zonas montañosas del Norte o en la zona sur.

En referencia a los **elementos patrimoniales** existentes en el término municipal, en primer lugar, destacar El Palmeral de Elche declarado como Patrimonio Mundial de la UNESCO en el casco urbano, así como en torno al río Vinalopó la existencia de numerosos yacimientos arqueológicos y otros **recursos paisajísticos** culturales locales y regionales también presentes en el casco urbano y en el espacio comprendido entre éste y el parque empresarial.

Destacar la existencia de numerosas **vías pecuarias** que discurren por Elche, remarcando la Cañada de Oriola a Alacant que atravesando el casco urbano de Elche discurre por la zona sur del Parque Empresarial hacia la costa de Alicante y las coladas Assagador de Monfort a Santa Pola y Assagador de Monfort a Santa Pola, en zona oeste y este del parque empresarial respectivamente que conectan las zonas montañosas del norte con Santa Pola.

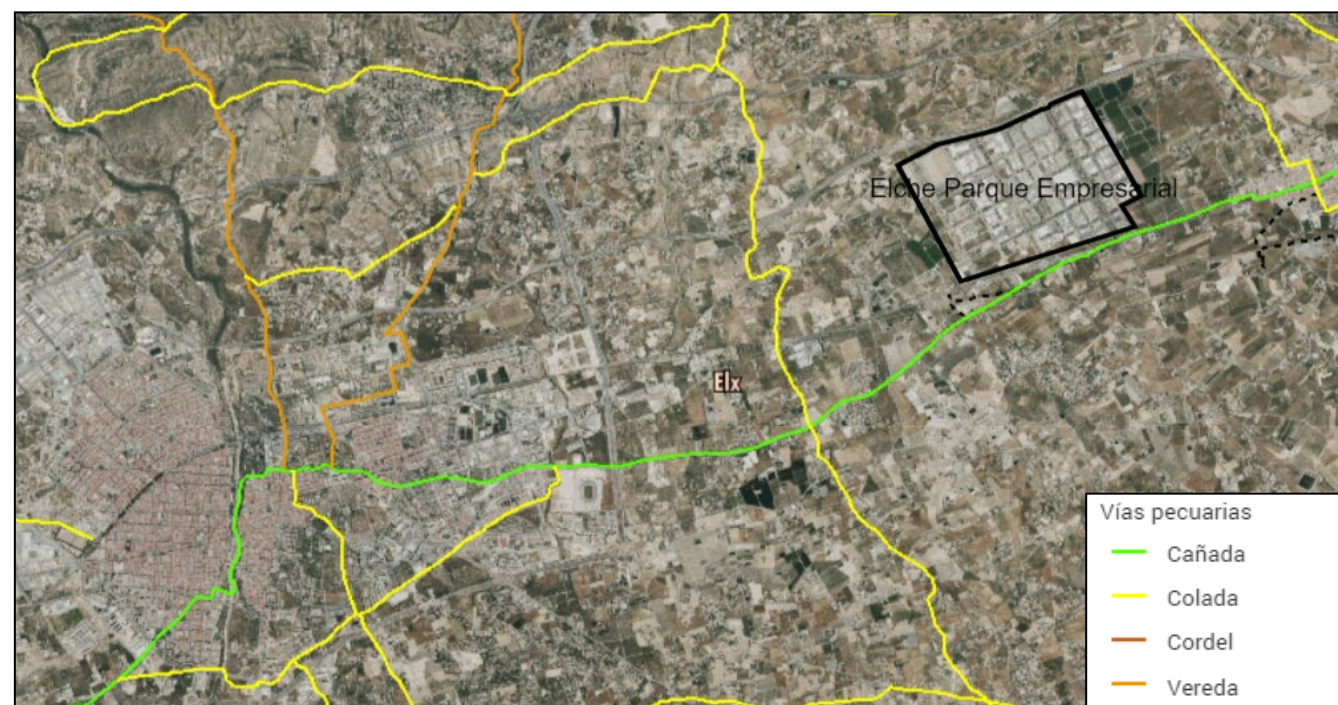


Ilustración 10. Vías pecuarias en Elche

Fuente: Visor cartográfico ICV (consulta mayo de 2023)

En lo que respecta a la **contaminación acústica**, el término municipal de Elche, dispone de un **Plan Acústico Municipal** redactado el 15 de mayo de 2014, donde se observa que el ámbito del Parque Empresarial al estar limitada en Norte y Sur por infraestructuras viarias, estas llevan asociado un grado de contaminación acústica sensible o mejorable, en cambio en los límites este y oeste dicho grado se rebaja hasta ser aceptable y favorable en algunos casos.

Tal y como se indica en el PAM, durante la campaña de mediciones que han sido realizadas para la confección del mapa acústico de Elche no se ha detectado focos de ruido industrial significativos.

Si bien, el PAM indica una serie de acciones generales sobre el tráfico rodado orientadas al calzado del tráfico y peatonalización del centro urbano (actuar en determinadas vías como calle Santa Teresa o Trinquete), fomento del transporte público como integración de la bici en el flujo de tráfico, fomentar el empleo de las vías periurbanas y reducción de los límites de velocidad en vías especialmente molestas).

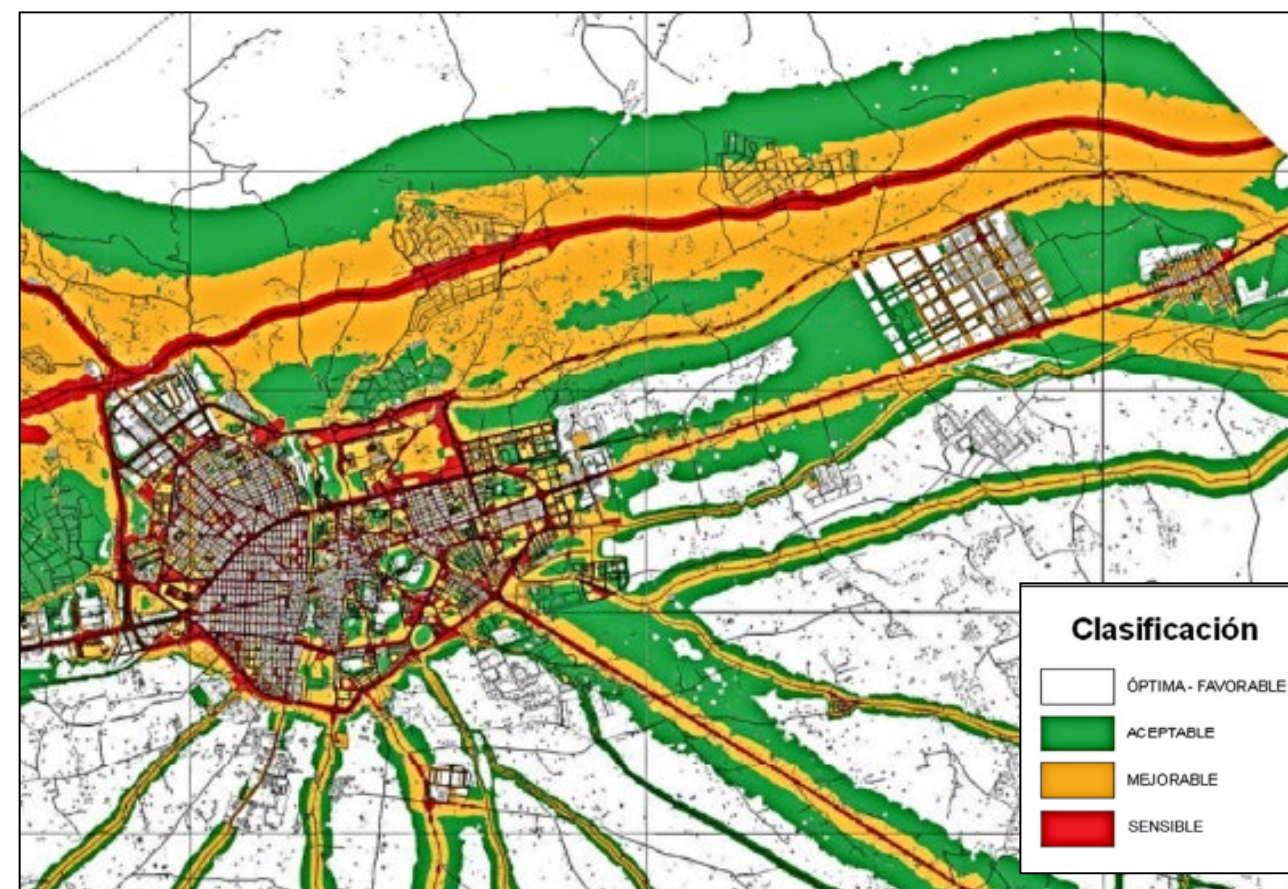


Ilustración 11. Grado de contaminación acústica en Elche

Fuente: Plan Acústico Municipal de Elche

Una vez ejecutado el Plan, en periodo diurno (periodo estudiado por ser el más desfavorable por estar asociado el ruido al tráfico rodado y el relacionado con la principal actividad industrial en el parque empresarial), se ha estimado que una vez desarrollado el mismo se alcanzará una reducción de las intensidades medias de tráfico (IMD), la cual va directamente relacionada con una reducción en los niveles sonoros de recepción externos asociados al tráfico rodado, contribuyendo positivamente al mismo, mejorando los niveles acústicos existentes.

Finalmente, remarcar, tras el diagnóstico medioambiental efectuado, se concluye que los espacios y recorridos de actuación más relevantes en el municipio y, que se consideran adecuados, por tanto, para su incorporación a la Infraestructura Verde municipal, son:

- El **río Vinalopó** como cauce más importante, que atraviesa el casco urbano y posible corredor ecológico a potenciar en el municipio, así como diversos barrancos existentes como el barranco de Sant Antoni.
- Como **elementos patrimoniales**, se destaca en primer lugar el Palmeral de Elche, seguido de todos los yacimientos arqueológicos existentes en el entorno del río Vinalopó y los recursos paisajísticos locales y regionales identificados en casco urbano y alrededores.

- Las **vías pecuarias** la Cañada de Oriola a Alacant que atravesando el casco urbano de Elche discurre por la zona sur del Parque Empresarial hacia la costa de Alicante y las coladas Assagador de Monfort a Santa Pola y Assagador de Monfort a Santa Pola que conectan las zonas montañosas del norte con Santa Pola.

Cabe remarcar que dicha propuesta no exime de la inclusión de otros espacios y/o recorridos que por sus valores o su funcionalidad como elementos de conexión e integración de espacios urbanos se consideren adecuados en estudios posteriores en el municipio.

I.6.2. DIAGNÓSTICO TERRITORIAL Y DE MOVILIDAD

I.6.3. Diagnóstico territorial

El término municipal de Elche, tal y como se ha comentado al inicio del apartado 6, se encuentra regulado mediante el PGOU el cual fue aprobado en 1998.

En las siguientes imágenes obtenidas del comparador del ICV, se observa Elche Parque Empresarial en el año 2002 ha variado sustancialmente en comparación con el año 2009, aumentando su superficie en la zona oeste del parque. Comparando la imagen del visor del año 2022 con la del año 2002 se observa una clara diferencia en la parte noroeste del parque en la que se ha realizado una ampliación del mismo, estando actualmente consolidado.

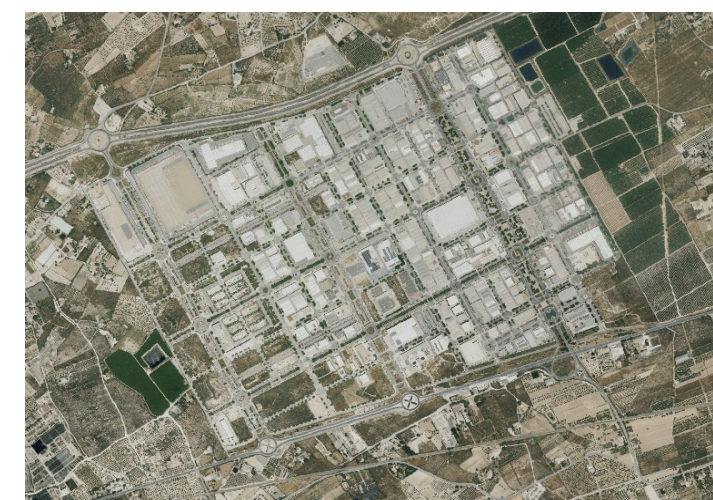
AÑO 2002



AÑO 2009



AÑO 2022



I.6.4. Diagnóstico movilidad

Tal y como se desprende del diagnóstico efectuado para el presente PMS de Elche Parque Empresarial, y, reflejado a su vez en el plan que acompaña al presente documento, se describe el estado actual de la infraestructura y los modos de transporte utilizados.

Infraestructura peatonal

En cuanto a la red de aceras y zonas peatonales se ha observado que la totalidad de Elche Parque Empresarial dispone de una infraestructura peatonal suficiente y de calidad.

Además de esto, los desplazamientos realizados a pie son unos de los más utilizados para desplazarse en el interior de Elche Parque Empresarial, después de la movilidad en vehículo privado.

Infraestructura ciclista

En cuanto a infraestructura ciclista en Elche Parque Empresarial, este no dispone en la actualidad de ningún tipo de infraestructura ciclista interna.

Por el contrario, en el exterior de Elche Parque Empresarial, existe oferta ciclista en la zona norte del mismo, que discurre paralelamente a la CV-86 o Vía Parque Alicante-Elche.

Infraestructura para el transporte público

En referencia al transporte público, los servicios de Elche Parque Empresarial se resumen en varias líneas de autobús interurbano:

Las líneas que dan servicio a Elche tienen las siguientes conexiones principales:

- L1A que conecta Elche-Elche Parque Empresarial-Aeropuerto
- L1B que conecta Elche- Elche Parque Empresarial-Torrellano-Aeropuerto-El Altet-Arenales
- L90 que conecta Crevillente-Elche-Alicante

De estas, las principales son las líneas 1A y 1B, que son las que disponen de un mayor número de paradas en el interior del parque.

Adicionalmente, por Elche Parque Empresarial discurre la línea C-1 de ferrocarriles, que conecta Alicante con Murcia, aunque esta no realice parada en las inmediaciones del parque, sino en la ciudad de Elche.

Infraestructura para el transporte privado

En lo que respecta a la movilidad por medio del vehículo privado, Elche Parque Empresarial dispone de un buen acceso mediante la infraestructura viaria existente, la cual se detalla en el siguiente listado:

- N-340: conecta la ciudad de Elche con el parque por el sur del mismo. Esta carretera llega hasta el aeropuerto.
- CV-86: conecta la ciudad de Elche con el parque por el norte del mismo. Esta carretera llega hasta el aeropuerto.
- EL-20: conecta la dos anteriores vías entre sí, además de ser una conexión con la A-70.

- A-70: conecta la ciudad de Elche con ciudades como Alicante o Murcia.

Por otra parte, el propio parque se divide por parcelas que se encuentran conectadas todas ellas entre sí por vías de doble sentido de circulación, en la mayor parte de los casos.

I.7. EFECTOS PREVISIBLES SOBRE EL MEDIO AMBIENTE

La tendencia previsible del estado del medioambiente y dinámicas del territorio en ausencia de una planificación de la movilidad sostenible en el término municipal de Elche y concretamente en el entorno del parque empresarial, es a un aumento de los efectos negativos mencionados en el apartado anterior (falta de infraestructura ciclista, contaminación acústica...), agravado por los efectos del cambio climático.

En el término municipal de Elche y en concreto la zona del parque empresarial disponen de un buen acceso mediante la infraestructura viaria existente que favorece el empleo del vehículo privado motorizado en detrimento de la movilidad ciclo-peatonal, así como por las costumbres locales.

El entorno del parque empresarial dispone de recursos ambientales paisajísticos y culturales, junto con la matriz agrícola y corredores ecológicos como el río Vinalopó o el barranco de Sant Antoni (lleva asociado terrenos forestales PATFOR) que requieren de su puesta en valor, estando actualmente en conflicto con los usos urbanísticos.

El no desarrollar planes de carácter supramunicipal ni planes de carácter municipal que establezcan directrices para la ocupación del territorio y la movilidad sostenible en el mismo solo puede conllevar a efectos negativos sobre el territorio.

El mantenimiento de las dinámicas actuales, desde el punto de vista de la ocupación del territorio, tendrá consecuencias importantes, sobre todo a nivel supramunicipal, produciendo un gran consumo de suelo, uso masivo del vehículo privado, incrementos de emisiones acústicas y atmosféricas...

La movilidad sostenible va unida a la ocupación del territorio, si éste no se efectúa de una manera ordenada y planificada, plantear una movilidad no motorizada en áreas dispersas urbanizadas aumentaría los tiempos de recorrido y se mantendría el uso de vehículo privado frente a medios de transporte más sostenibles.

En este sentido, las propuestas efectuadas en el Plan de Movilidad Sostenible del Área Industrial Elche-Parque Empresarial no incidirán negativamente en el paisaje urbano, sino todo lo contrario, son propuestas que mejorarán el mismo y potenciarán la movilidad sostenible.

I.8. EFECTOS PREVISIBLES SOBRE LOS PLANES SECTORIALES Y TERRITORIALES CONCURRENTES

En este apartado se analizan las posibles repercusiones importantes que pueda tener el Plan de Movilidad Sostenible del Área Industrial Elche-Parque Empresarial en relación con otros planes tanto territoriales supramunicipales como sectoriales de diferente temática vigentes o en proceso de aprobación.

Plan General de Ordenación Urbana (PGOU)

El Plan General de Ordenación Urbana vigente (aprobado en 1998) constituye la clasificación del suelo de todo el término municipal.

Plan de Acción Territorial de carácter sectorial sobre prevención del riesgo de inundación en la Comunidad Valenciana (PATRICOVA)

El río Vinalopó que atraviesa el casco urbano y barrancos como el de Sant Antoni al este del límite de la zona urbana, el de la Font del Grifo entre el casco urbano y la zona del parque empresarial llevan asociado **peligrosidad de inundación según PATRICOVA**, además remarcar la peligrosidad geomorfológica que existe en la zona norte del Parque empresarial ocasionada por diversos cauces existentes en las sierras del norte.

Cabe destacar que las **propuestas definidas en el presente Plan se centran en actuaciones dentro del viario existente** no implicando la ejecución de obras que puedan alterar el drenaje natural de la zona.

Plan de Acción Territorial de Infraestructura Verde y Paisaje de la Comunitat Valenciana

El Plan de Infraestructura Verde y Paisaje de la Comunidad Valenciana, actualmente pendiente de aprobación, de carácter sectorial, tiene un doble objeto, por una parte, la caracterización, valoración y protección del paisaje a escala regional y por otra la identificación y delimitación de la Infraestructura Verde de la Comunitat Valenciana a esta escala.

Sin embargo, el propio Plan debe establecer criterios para concretar sus determinaciones a otras escalas, supramunicipal y municipal, tanto en lo referente al paisaje como a la Infraestructura Verde, por lo que, en este sentido, queda incluido el término municipal de Elche y el parque empresarial.

Entre los objetivos del Plan, además de considerar la infraestructura verde desde procesos planificadores del territorio (delimitarla), está el establecer estrategias como definir los criterios y directrices para mejora visual de accesos a núcleos urbanos, así como protección de vistas desde los principales recorridos mediante actuaciones como redacción de guías metodológicas al respecto.

En este sentido, el Plan de Movilidad Sostenible del Área Industrial Elche-Parque Empresarial, deberá tener en cuenta las directrices fijadas por dicho PAT, sobre todo en aquellos itinerarios peatonales y/o

ciclistas que puedan tener además una doble función, no solo funcional sino con interés ambiental-paisajístico o cultural.

Estrategia Territorial de la Comunidad Valenciana (ETCV)

El Plan de Movilidad Sostenible del Área Industrial Elche-Parque Empresarial a nivel municipal se apoya a la hora de formular propuestas de actuación en los principios directores en materia de transportes y movilidad definidos en la Estrategia Territorial de la Comunidad Valenciana, reforzando el sistema nodal, vinculando la accesibilidad a nuevos usos en el territorio, potenciando los sistemas de transporte no motorizados y fomentando el uso del transporte público, incluyendo la infraestructura verde mediante conexión de espacios de interés en casco urbano y entorno entre éste y el parque empresarial a sistemas de transporte no motorizados o transporte público, fomento de sistemas de transporte más eficientes desde el punto de vista del consumo energético, reducción contaminación acústica y atmosférica...

Enmarcados dentro de dicha Estrategia Territorial autonómica quedan, entre otros, instrumentos de planificación ya mencionados como el PATRICOVA-

Estrategia Valenciana de lucha contra el Cambio Climático (EVCC)

El Plan de Movilidad Sostenible del Área Industrial Elche-Parque Empresarial a nivel municipal, está íntimamente ligado con la Estrategia Valenciana de lucha contra el Cambio Climático, siendo las propuestas del presente Plan muy próximas en cuanto a enfoque a las definidas en la Revisión de la estrategia Valenciana ante el cambio climático en materia de movilidad y transportes (2013-2020), que son las siguientes:

- Propuestas en materia de reducción de la movilidad obligada/recurrente.
- Propuestas en materia de mejora del reparto modal.
- Propuestas en materia de vehículos.

El primer nivel engloba líneas de actuación a largo plazo, muy vinculadas con el modelo territorial. El segundo nivel implica la estrategia de potenciación de determinados modos de transporte que emiten menores cantidades de GEI frente a otros que emiten más, mientras que el tercer nivel se centra en las actuaciones sobre la flota de vehículos que dan soporte a las relaciones de movilidad.

Tal y como se detalla en este documento y en el propio Plan, las líneas de actuación definidas son coherentes en cuanto a enfoque a las dispuestas en la estrategia.

Estrategia Española de Movilidad Sostenible (EEMS)

La Estrategia Española de Movilidad Sostenible pretende ser un marco estratégico que recoja líneas directrices y un conjunto de medidas en las áreas prioritarias de actuación cuya aplicación permita avanzar hacia la consecución de un modelo de movilidad sostenible. Este marco se tendrá en cuenta en los procesos planificadores que afecten al sector transporte, como es el caso del PMS de Elche Parque Empresarial.

Las directrices generales de actuación establecidas en la Estrategia Española de Movilidad Sostenible sobre las que se diseña la nueva orientación del transporte se resumen en el fomento del transporte público y del no motorizado, la intermodalidad y el desarrollo de la movilidad mediante programas de cooperación entre las Administraciones Públicas competentes.

Conforme a lo expuesto, el PMS de Elche Parque Empresarial recoge y desarrolla las directrices establecidas en la estrategia, dentro de un ámbito más concreto, integrando la movilidad sostenible en la ordenación del territorio y en la planificación urbanística consiguiendo reequilibrar el actual reparto modal y planificando la movilidad de cara a la consecución de un urbanismo que disminuya las necesidades de desplazamiento, especialmente de los desplazamientos motorizados, y promueva el uso de los modos de transporte más eficientes y sostenibles.

En el PMS de Elche Parque Empresarial, se da prioridad a los modos de transporte más sostenibles como son: la bicicleta y caminar, incrementando las facilidades para la utilización del transporte público, sin eliminar el acceso al vehículo privado., Los tres pilares básicos sobre los que se debe sustentar un PMS son los siguientes:

1. Reducir los costes económicos del transporte y las externalidades negativas del mismo.
2. Reducir los costes sociales del transporte.
3. Reducir los costes ambientales de la movilidad actual.

Así las propuestas definidas en el PMS, van en consonancia a lo dispuesto en la EEMS, no afectando al mismo sino cumpliendo las directrices.

I.9. MEDIDAS PREVISTAS PARA PREVENIR Y/O REDUCIR EFECTO NEGATIVO SOBRE EL MEDIO AMBIENTE, TENIENDO EN CUENTA LOS EFECTOS DEL CAMBIO CLIMÁTICO

De acuerdo a los dos apartados anteriores y tomando en consideración el cambio climático, se observa que los efectos previstos son de carácter positivo. Por lo que, no es necesario adoptar medidas para prevenir, reducir o compensar efectos negativos.

Con la implantación del PMS en Elche Parque Empresarial se implementarán estrategias y actuaciones que permitirán fomentar desplazamientos de manera sostenible, reduciendo el consumo energético y las emisiones contaminantes mediante el uso de modos de transporte no motorizados o medios de transporte públicos, que tienen como objetivo mejorar calidad de vida para las personas trabajadoras y el entorno en el que se encuentran.

Las medidas previstas para conseguir los efectos positivos quedan recogidas en el PMS en el que se indican los objetivos y propuestas del mismo, además de incluirse un listado de las mismas en el presente documento.

Las **propuestas finalmente planteadas** no son fruto únicamente de un análisis técnico del área de estudio, sino que **responden a** una consulta realizada a través de un **proceso de participación** dentro del proceso del PMS en el que se ha involucrado a las personas trabajadoras de Elche Parque Empresarial así como a las personas empresarias y que tras esa participación y tras estudio de documentos clave con influencia dentro de este, se han definido propuestas viables y que respondan a necesidades reales y demandadas por las personas usuarias

En esta línea, a nivel municipal del presente PMS, el proceso de participación en políticas de ordenación del territorio y movilidad, es elemento clave para preservar espacios públicos de interés para los habitantes, y permita preservar y disfrutar de espacios de gran valor ambiental, cultural, paisajístico o de espacios claves para la viabilidad de la Infraestructura Verde, situando al ciudadano como eje central de las políticas de ordenación del territorio, tal y como indica la ETCV.

I.9.1. PROPUESTAS DE TRANSPORTE PÚBLICO

Propuestas reflejadas en el presente PMS como la puesta en servicio de un autobús lanzadera desde Elche, mejora de los puntos de parada del transporte público, mejora de la accesibilidad universal a la red metropolitana de transporte público, construcción de un apeadero en las inmediaciones de Elche Parque Empresarial, construcción de un sistema BRT desde Elx Carrús hasta Alicante Estación de Autobuses y coordinación entre los diferentes operadores de transporte público. Estas propuestas **fomentan el desplazamiento en autobús, y en consecuencia contribuyen a una mejora de la calidad del aire en el entorno del parque empresarial.**

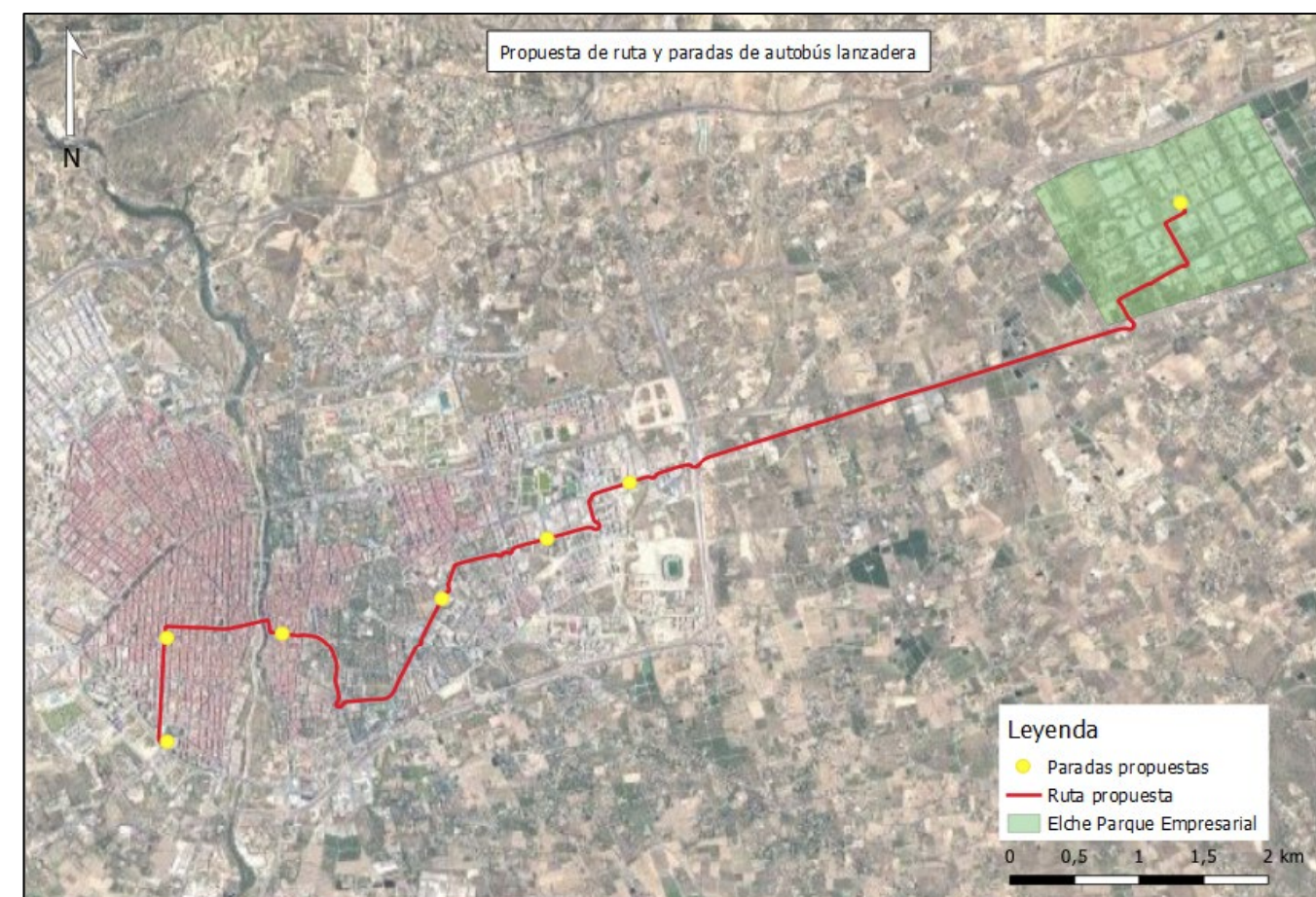


Ilustración 12. Propuesta de ruta y paradas de autobús lanzadera
Fuente: Elaboración propia

I.9.2. PROPUESTA DIRIGIDAS A LA MOVILIDAD ELÉCTRICA

En la fase de desarrollo del diagnóstico del PMS, se ha detectado un escaso uso de medios de transporte híbridos o eléctricos. En consecuencia, se ha planteado la propuesta de electrificación de la flota vehicular tanto de las empresas como de las personas trabajadoras, ejecutando a su vez la implantación de puntos de recarga para vehículos eléctricos, lo que intentará realizar una promoción del uso de estos, **contribuyendo a una reducción de las emisiones y de ruidos.**

I.9.3. PROPUESTA DE MOVILIDAD CICLISTA/VMP

Las propuestas definidas en el presente PMS en referencia a la movilidad ciclista se dividen en: Mejora de la infraestructura ciclista interior, construcción de una red de aparcabicis a lo largo del Parque Empresarial e implantación de aparcabicis/VMP en el interior de las parcelas privadas.

En referencia a la red ciclista interna, se plantea el establecimiento de carriles bici en las calles donde sus dimensiones lo permiten; así como ciclo-calles en el interior de Elche Parque Empresarial donde no es posible segregar un carril por las características de la calzada.

I.9.4. PROPUESTAS DIRIGIDAS A LA FLEXIBILIDAD HORARIA Y AL TELETRABAJO

Se ha propuesto el fomento del teletrabajo y flexibilidad horaria, posibilitando de esta manera a las personas trabajadoras una mayor conciliación familiar a la vez que se aumenta la horquilla de los desplazamientos al parque, reduciendo la congestión vehicular, y, por tanto, **contribuyendo a un menor consumo energético y menor contaminación acústica y atmosférica.**

I.9.5. PROPUESTAS DIRIGIDAS A LAS MEDIDAS DE GESTIÓN DE LA MOVILIDAD

En referencia a las propuestas dirigidas a las medidas de gestión de la movilidad, se ha realizado la propuesta de creación de un grupo de trabajo sobre la movilidad que aglutine a todos los actores relevantes de la movilidad dentro de Elche Parque Empresarial.

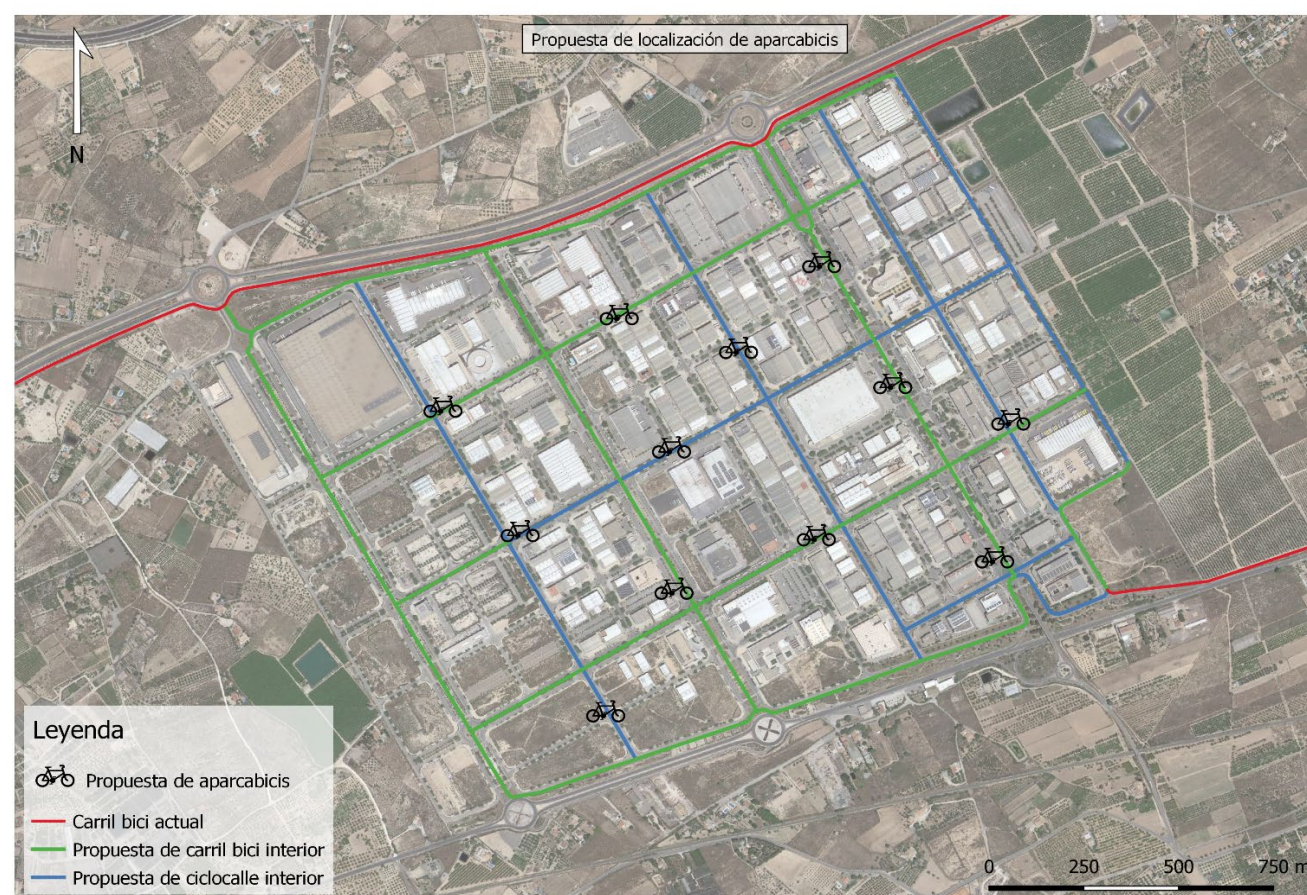


Ilustración 13. Propuesta ciclista, red VMP/ciclista interna y aparcabicis

Fuente: Elaboración propia

I.10. MEDIDAS PREVISTAS PARA EL SEGUIMIENTO DEL PLAN

A pesar de que el PMS de Elche Parque Empresarial no tiene efectos negativos previsibles sobre los factores ambientales estudiados, sino todo lo contrario, la planificación de una movilidad sostenible implica una mejora de la calidad de vida de las personas trabajadoras además de una reducción de la contaminación acústica, atmosférica, **es importante el establecer un control de la efectividad de las propuestas de actuación de forma global en relación con el medio ambiente.**

En la Fase II "Propuestas" se han diseñado unos indicadores de seguimiento del plan, proponiendo a la administración municipal, que aplique los indicadores que más se adecuen a las propuestas a implantar con el objetivo de conseguir una evaluación progresiva del Plan de Movilidad, y que permita variaciones de las propuestas ante eventuales desvíos de los resultados esperados.

Estos indicadores, que a continuación se reflejan, además de medir el cumplimiento de los objetivos inicialmente planteados en términos de movilidad, aportan información sobre la efectividad ambiental de dichas propuestas en aspectos tales como la mejora de la calidad del aire (disminución contaminación acústica y atmosférica) o el número de desplazamientos realizados en medios de transporte sostenibles.

I.10.1. PROPUESTA DE ACTUACIÓN PMS

A continuación, se reflejan las **propuestas de actuación del PMS de Elche Parque Empresarial**, donde se puede observar que la gran mayoría de las propuestas reducen los costes ambientales asociados al transporte.

	Indicadores
1. Transporte Público	
1.1. Puesta en servicio de un autobús lanzadera desde Elche	I01, I02, I14, I15
1.2. Mejora de los puntos de parada del transporte público	I01, I02, I03, I13
1.3. Mejora de la accesibilidad universal a la red metropolitana de transporte público	I01, I02, I13
1.4. Construcción de un apeadero en las inmediaciones de Elche Parque Empresarial*1	I01, I02, I14, I15
1.5. Construcción de un sistema de BRT desde Elx-Carrús hasta Alicante Estación de Autobuses*2	I01, I02, I03, I14, I15
1.6. Coordinación entre los diferentes operadores de transporte público	I01, I02, I03
2. Movilidad Eléctrica	
2.1. Electrificación de la flota vehicular (empresas y trabajadores) e implantación de puntos de recarga para vehículos eléctricos	I04, I05, I14, I15
3. Infraestructura Ciclista/VMP	
3.1. Creación de una infraestructura ciclista interior	I06, I07, I13, I14, I15
3.2. Construcción de aparcabicis/VMP a lo largo de todo el Parque Empresarial	I08, I13, I14, I15
3.3. Recomendación de implantación de aparcabicis/VMP en el interior de parcelas privadas	I06, I07, I13, I14, I15
4. Flexibilidad horaria y Teletrabajo	
4.1. Fomento del teletrabajo y flexibilidad horaria	I09, I10, I13, I14, I15
5. Medidas de Gestión de la Movilidad	
5.1. Creación de un grupo de trabajo sobre la movilidad	I11, I12, I13

A cada una de las propuestas arriba referenciadas, se le han asociado una serie de indicadores de control y seguimiento para medir su efectividad y su grado de implementación. Se detalla el listado de los mismos, a continuación.

I.10.2. INDICADORES DE CONTROL Y SEGUIMIENTO DEL PLAN

A continuación, se muestra la tabla de indicadores de seguimiento, diferenciados por temática, mediante los cuales se llevará un control del cumplimiento de las medidas propuestas en el Plan.

1. TRANSPORTE PÚBLICO			
Indicador	Valores		Fuente para el seguimiento
	Inicial	Objetivo	
I01. Inversión económica en actuaciones relacionadas con la movilidad en transporte público después del Plan	0	+	Encuestas del Plan y futuras
I02. % desplazamientos en transporte público respecto del total de desplazamientos anuales	2,8	15	Encuestas del Plan y futuras
I03. Número de paradas dentro de Elche Parque Empresarial	18	22	Encuestas del Plan y futuras
2. MOVILIDAD ELÉCTRICA			
Indicador	Valores		Fuente para el seguimiento
	Inicial	Objetivo	
I04. Inversión económica en otras propuestas y programas relacionados con la movilidad	A determinar	+	Ayuntamiento de Elche
I05. Número de puntos de recarga para vehículos eléctricos	2	6	Ayuntamiento de Elche
3. INFRAESTRUCTURA CICLISTA/VMP			
Indicador	Valores		Fuente para el seguimiento
	Inicial	Objetivo	
I06. % desplazamientos en bicicleta respecto del total desplazamientos anual	1,3	10	Encuestas del Plan y futuras
I07. Longitud de infraestructura ciclista (metros) dentro del parque antes y después del Plan (carril bici y ciclocalle)	0	18	Encuestas del Plan y futuras y Ayuntamiento de Elche
I08. Número de aparcabicis dentro del parque antes y después del Plan	A determinar	12	Ayuntamiento de Elche
4. FLEXIBILIDAD HORARIA Y TELETRABAJO			
Indicador	Valores		Fuente para el seguimiento
	Inicial	Objetivo	
I09. % trabajadores que realizan teletrabajo	37,9	45	Encuestas en Plan y futuras
I10. Reducción del tráfico de vehículos en horas punta	A determinar	-	Ayuntamiento de Elche
5. MEDIDAS DE GESTIÓN DE LA MOVILIDAD			
Indicador	Valores		Fuente para el seguimiento
	Inicial	Objetivo	
I11. Número de agentes implicados en la mesa de la movilidad	0	+	Encuestas del Plan y futuras
I12. Número de reuniones (anuales) realizadas por la mesa	0	4	Encuestas del Plan y futuras

6. EQUIDAD DE GÉNERO			
Indicador	Valores		Fuente para el seguimiento
	Inicial	Objetivo	
I13. Inversión económica en propuestas y programas relacionados con la igualdad en la movilidad	A determinar	+	Ayuntamiento de Elche y Elche Parque Empresarial
7. MEDIOAMBIENTALES			
Indicador	Valores		Fuente para el seguimiento
	Inicial	Objetivo	
I14. Emisiones de CO ₂ (Tn/año)	A determinar	-	Ayuntamiento de Elche y Elche Parque Empresarial
I15. dB (LAeq media) de nivel sonoro de recepción externo producido por el tráfico (promedio de los 6 puntos de medición)	A determinar	-	Ayuntamiento de Elche y Elche Parque Empresarial

I.11. TRAMITACIÓN AMBIENTAL DEL PLAN

La tramitación ambiental de Planes y Programas en la Comunidad Valenciana está regulada por el recientemente aprobado **Decreto Legislativo 1/2021, de 18 de junio, del Consell de aprobació del texto refundido de la Ley de ordenación del territorio, urbanismo y paisaje (TRLOTUP)**.

El artículo 46 de la TRLOTUP, en su apartado primero, establece que serán objeto de evaluación ambiental y territorial estratégica ordinaria los planes, así como sus modificaciones, que se adopten o aprueben por una administración pública y cuya elaboración y aprobación venga exigida por una disposición legal o reglamentaria, entre otros la Estrategia Territorial de la Comunitat Valenciana, los planes de acción territorial, los planes generales estructurales, los proyectos de inversiones estratégicas sostenibles o cualesquiera otros planes y aquellas modificaciones de los antes enunciados que establezcan o modifiquen la ordenación estructural, y así lo establezca el órgano ambiental.

Asimismo, el mismo artículo 46, en su apartado tercero letra a, indica que el órgano ambiental y territorial establecerá si el procedimiento es simplificado u ordinario para las modificaciones menores de los planes mencionados en el apartado primero.

Será decisión del órgano ambiental el procedimiento de evaluación ambiental y territorial, si bien, conforme al artículo 52 de la TRLOTUP se debe justificar la procedencia del procedimiento simplificado, si así se solicita en el documento de inicio de la evaluación ambiental y territorial estratégica.

Por tanto, si atendemos al contenido del artículo 47 de la TRLOTUP, en este se fijan los objetivos de cualquier evaluación ambiental y territorial estratégica, del tal modo que esta se basará en:

a) Integrar criterios y condicionantes ambientales junto a los funcionales y territoriales a lo largo de todo el proceso de elaboración del plan, desde el inicio de los trabajos preparatorios hasta su aprobación.

En el caso que nos ocupa, no nos encontramos ante un planeamiento que transforme desde el inicio un ámbito. Es el PGOU de Elche el instrumento que debe establecer las reservas de suelo que permitan llevar a cabo las actuaciones definidas en el presente Plan, a nivel municipal, si bien cabe remarcar que las actuaciones programadas no suponen ocupación de suelo rural sino aprovechamiento de infraestructuras existentes.

Para ello, es fundamental seleccionar actuaciones teniendo en cuenta los criterios medioambientales, paisajísticos y culturales garantizando que todas las propuestas de actuación de todos los escenarios planteados sean compatibles con el entorno natural, paisajístico, patrimonial y cultural en el que se enmarcan.

b) Asegurar la efectiva participación de las instituciones y órganos afectados por el plan, en su elaboración, así como la transparencia de la toma de decisiones de la planificación.

Con el objetivo de asegurar la efectiva participación de las instituciones, personas trabajadoras o asociaciones afectadas por la elaboración del PMS de Elche Parque Empresarial, durante su desarrollo se realizó una encuesta de movilidad tanto a las personas trabajadoras como a las personas empresarias. De esta forma caracterizaron los patrones de movilidad de la muestra de personas trabajadoras que respondieron la encuesta.

Toda esta información recopilada en los procesos de participación se ha empleado para enfocar las posibles soluciones a los problemas de movilidad de Elche Parque Empresarial y marcar las líneas de actuación de las medidas que se aplicarán para conseguir un entorno más seguro, limpio y sostenible y que mejore la calidad de vida de las personas usuarias.

c) Conseguir un elevado nivel de protección del medio ambiente y promover el desarrollo sostenible, en sus dimensiones económica, social y ambiental.

La tendencia previsible del estado del medioambiente y dinámicas del territorio en ausencia de una planificación de la movilidad sostenible en el ámbito del parque empresarial de Elche es a un aumento de los efectos negativos (contaminación acústica, atmosférica, afección a zona agrícolas o cauces) agravados por los efectos del cambio climático.

Por tanto, es necesario adaptarse y contrarrestar dichos efectos mediante la planificación eficiente tanto en el territorio (Planes de Acción Territorial...) como en términos de movilidad sostenible (el presente PMS Elche Parque Empresarial), adoptando medidas que directa y/o indirectamente incidan positivamente sobre dichos factores, definiendo criterios básicos de actuación en diversos ámbitos que sirvan de apoyo y guía para la ejecución de actuaciones puntuales integradas en el entorno y compatibles con el mismo.

El presente Plan, pretende resolver problemas u errores específicos en términos de movilidad en un ámbito urbano-industrial concreto sin que tengan una influencia ambiental, empleando la infraestructura de desarrollo industrial existente.

Bajo estas premisas y en cumplimiento a lo dispuesto en Decreto Legislativo 1/2021, se redacta el presente Documento Inicial Estratégico que acompaña al Plan de Movilidad Sostenible del Área Industrial Elche-Parque Empresarial, quedando analizados e integrados en las propuestas que se efectúan los aspectos ambientales, paisajísticos y culturales del ámbito en el que se enmarca el mismo.