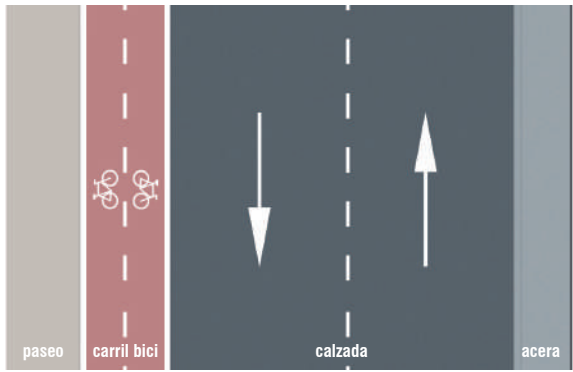
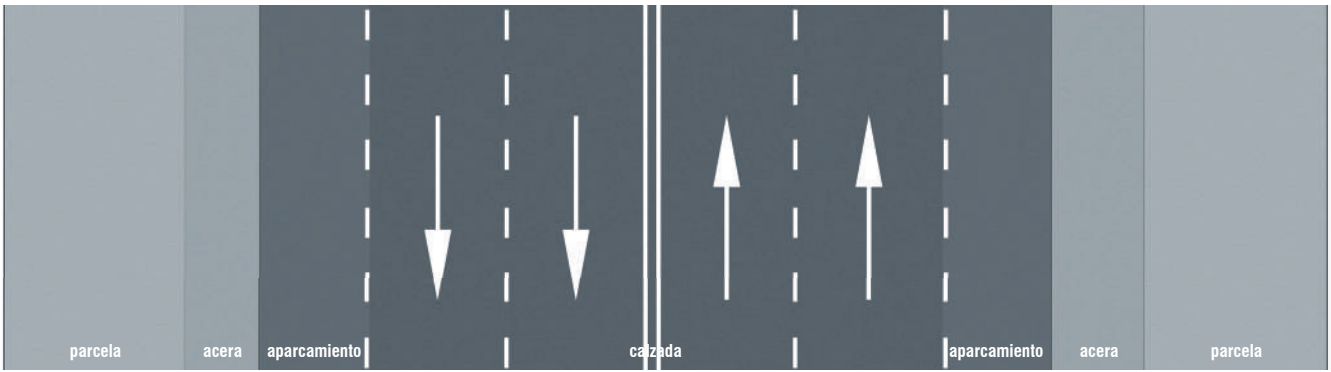
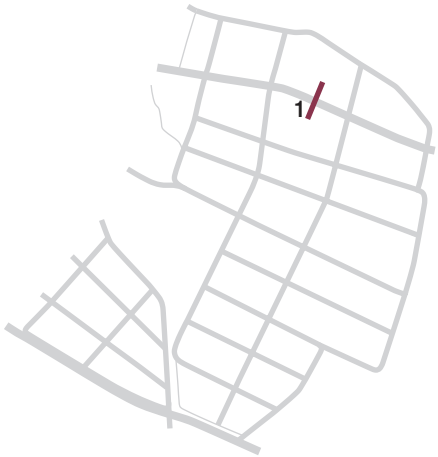


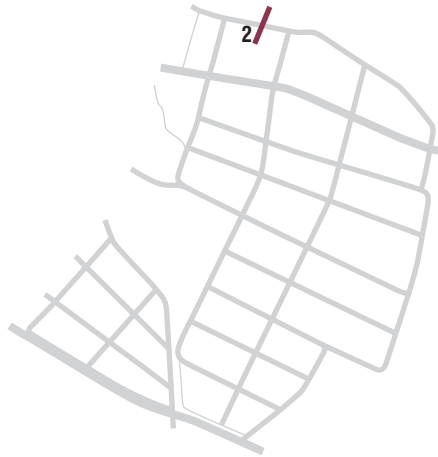




Sección 1. Camí Cebolla (25,5 m de ancho)



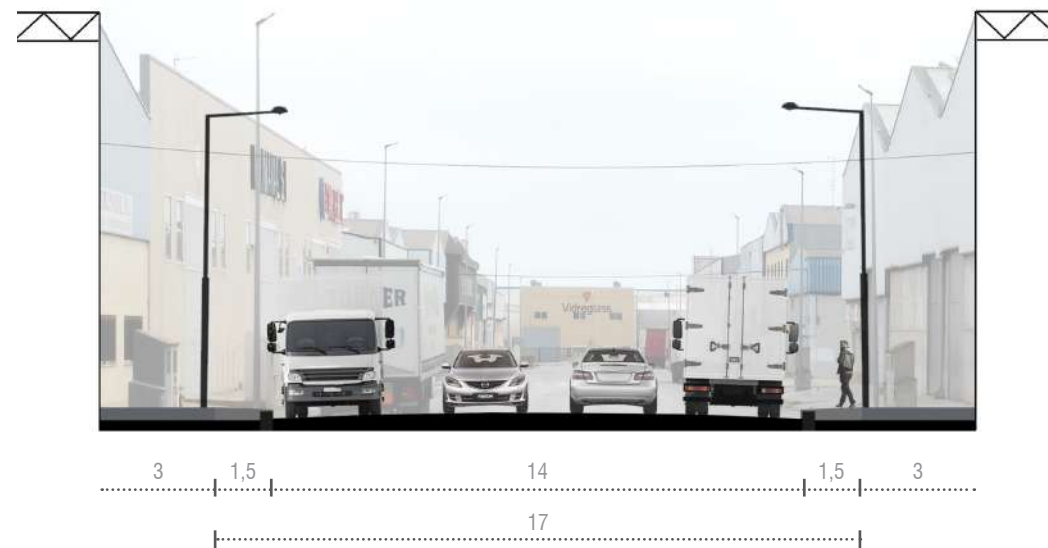
Sección 2. Carrer Quadrat (12,7 m de ancho)



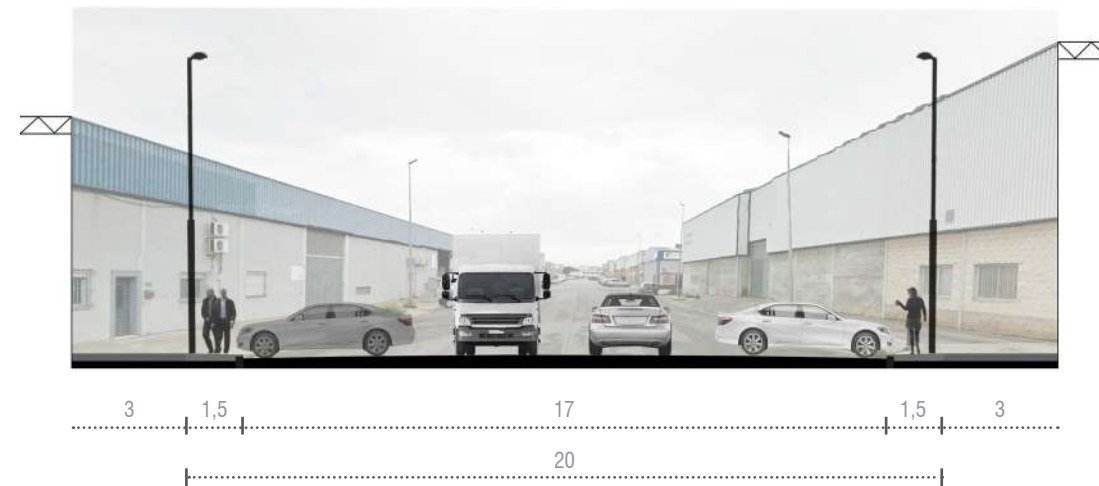
LOC_13 | SECCIONES ACTUALES

A una escala de aproximación de detalle, la escala 1/200, se pueden apreciar las secciones de vías elegidas dentro de la variedad que presenta el área de actividad económica. Con dimensiones diferentes se aprecia, en general, calzadas generosas, por encima de las exigidas por ley y aceras mínimas con arbolado escaso. Las franjas de aparcamiento se mantienen en la mayoría de secciones como una exigencia permanente. En cuanto a la edificación, domina la nave de planta única con diferentes acabados y composición de fachada.

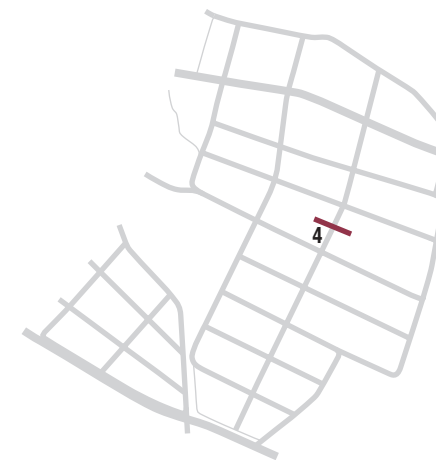
PI Rafelbunyol. En el AAE la estructura en retícula comprende viales de secciones comprendidas en un rango entre 13 m y 25 m aproximadamente. Se representan las más significativas en la estructura viaria: el Camí Cebolla, con una dimensión aproximada de 25,5 m; la Calle Quadrat, que configura el perímetro Norte en contacto con el límite municipal, de 12,7 m de amplitud y que integra en la actualidad un limitado carril bici; la Calle Roll de Colomer, tangente al Parque Ausiàs March, de 17 m y la vía que actúa como principal eje distribuidor en la dirección Norte-Sur, la Calle Massamagrell, de 20 m. Todas las vías presentan características similares. Las fachadas se uniformizan en aspecto, con pobre calidad compositiva, también en altura de cornisa, al estar las naves entre medianeras y no disponer de espacio libre de parcela casi en su totalidad.

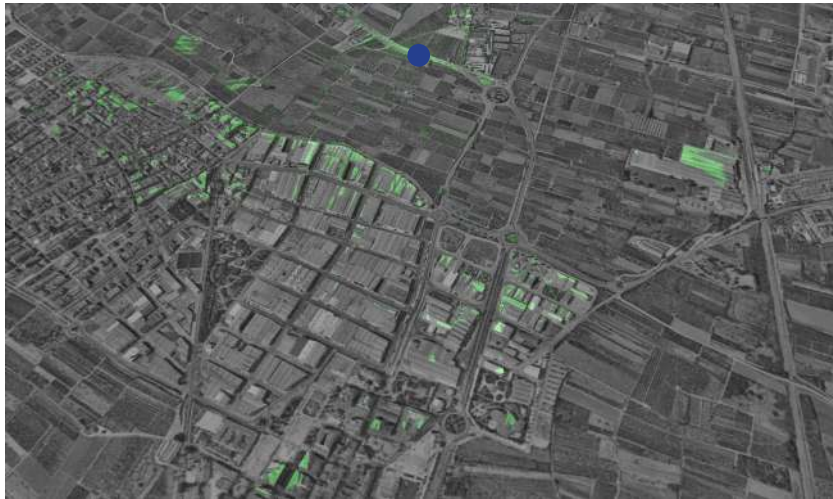
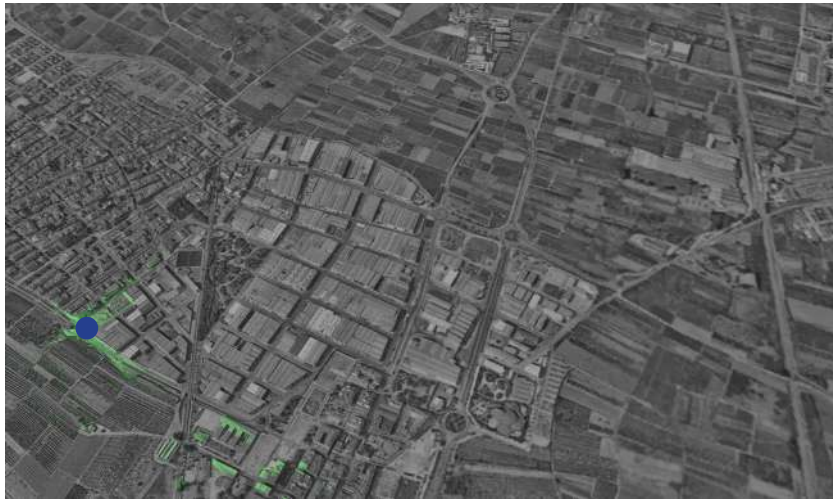


Sección 3. Carrer Roll de Colomer (17 m de ancho)



Sección 4. Carrer Massamagrell (20 m de ancho)



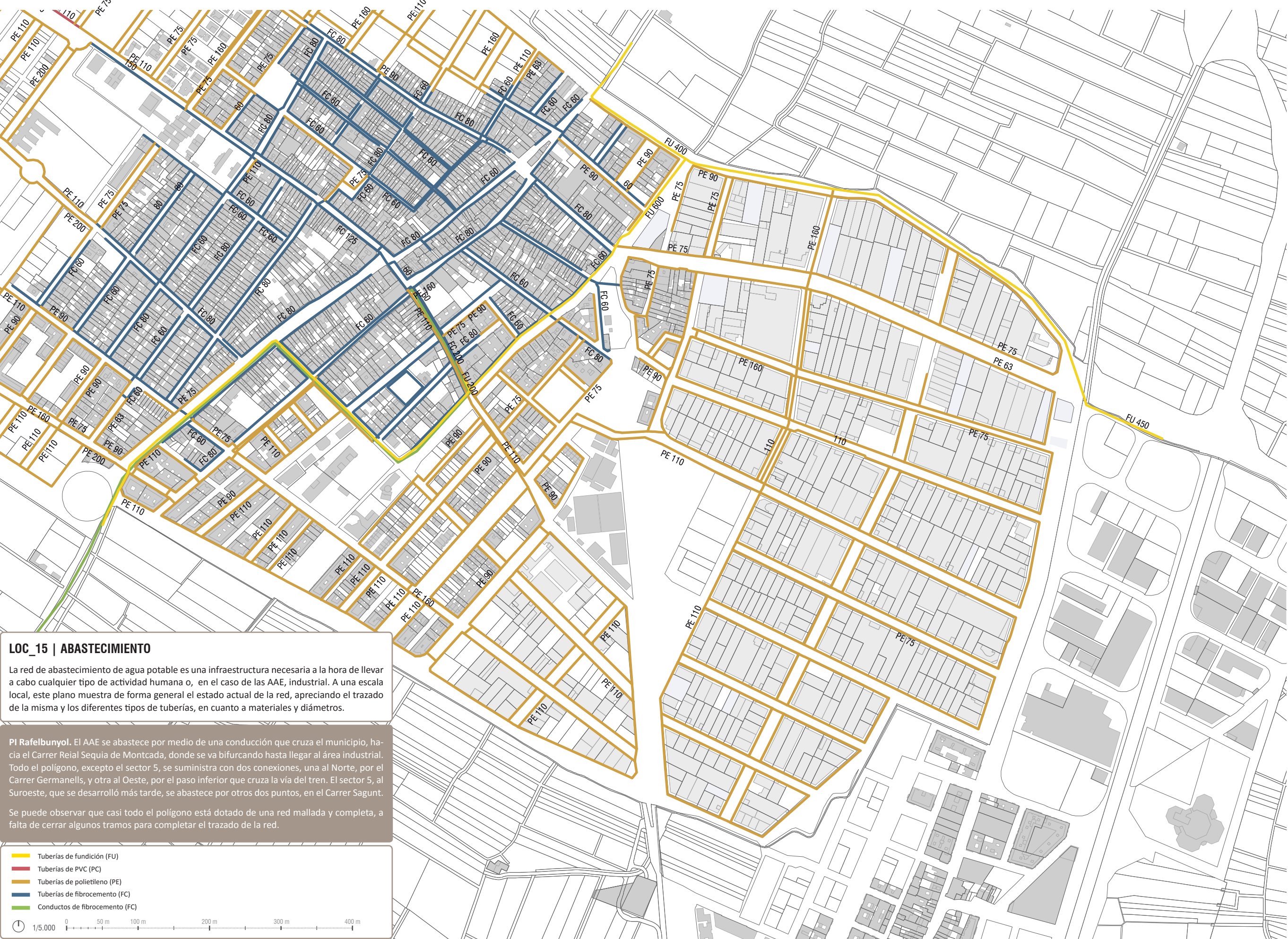




LOC_14 | VISIBILIDAD DESDE LAS VÍAS DE COMUNICACIÓN

Los planos de visibilidad permiten apreciar los campos de percepción del paisaje circundante desde las vías más transitadas, es decir, desde puntos de observación por los que transita una gran cantidad de personas. Los planos muestran los puntos de observación (amarillos) desde los que se perciben las superficies del medio físico grafadas en azul. Las áreas de actividad económica tienen un nivel de ocupación del suelo elevado en casi todos los municipios y, por tanto, es importante valorar cómo y cuánto se percibe su presencia por parte de la población estable y la de paso.

PI Rafelbunyol. La orografía de la zona que ocupa el AAE es característica del entorno de huerta del área metropolitana de Valencia, con escasos elementos de un relieve acentuado. Esta circunstancia impide una visibilidad desde puntos singulares, al margen de los que se dan desde las vías de comunicación próximas y siempre con un ámbito visual que no abarca más allá de la que corresponde al frente edificado inmediato.



LOC_15 | ABASTECIMIENTO

La red de abastecimiento de agua potable es una infraestructura necesaria a la hora de llevar a cabo cualquier tipo de actividad humana o, en el caso de las AAE, industrial. A una escala local, este plano muestra de forma general el estado actual de la red, apreciando el trazado de la misma y los diferentes tipos de tuberías, en cuanto a materiales y diámetros.

PI Rafelbunyol. El AAE se abastece por medio de una conducción que cruza el municipio, hacia el Carrer Reial Sequia de Montcada, donde se va bifurcando hasta llegar al área industrial. Todo el polígono, excepto el sector 5, se suministra con dos conexiones, una al Norte, por el Carrer Germanells, y otra al Oeste, por el paso inferior que cruza la vía del tren. El sector 5, al Suroeste, que se desarrolló más tarde, se abastece por otros dos puntos, en el Carrer Sagunt.

Se puede observar que casi todo el polígono está dotado de una red mallada y completa, a falta de cerrar algunos tramos para completar el trazado de la red.

- Tuberías de fundición (FU)
- Tuberías de PVC (PC)
- Tuberías de polietileno (PE)
- Tuberías de fibrocemento (FC)
- Conductos de fibrocemento (FC)

1/5.000 0 50 m 100 m 200 m 300 m 400 m



02

**DIAGNÓSTICO, OBJETIVOS Y
ESTRATEGIAS DE ACTUACIÓN**



Fuente: Google Earth

DIAGNÓSTICO, OBJETIVOS Y ESTRATEGIAS DE ACTUACIÓN

Este segundo capítulo, después de la recopilación de información realizada, desarrolla el diagnóstico, objetivos y estrategias de actuación, para abordar, con garantías de éxito, las propuestas de renovación funcional del AAE. Para ello, es necesario hacer el estudio previo sobre la situación actual, un trabajo de análisis pormenorizado, del que hacer balance y extraer la información, a modo de radiografía general, que permita percibir, de forma clara y precisa, los factores positivos y negativos que necesariamente orientarán las decisiones a tomar.

Una vez recopilada toda la información que se ha presentado en el capítulo anterior, el primer paso, teniendo los datos del análisis, es avanzar un diagnóstico sistemático a partir de un estudio DAFO (Debilidades, Amenazas, Fortalezas y Oportunidades), con dos parejas de factores que precisan las características concretas de una realidad interna existente (D-F), o que desarrollan el conjunto de agentes externos con posibilidad de influir en el AAE a partir de la situación actual (A-O).

Se hace especial hincapié, en primer lugar, en las Debilidades, que se enumeran de la forma más exhaustiva posible, ya que son cualidades internas de las que carece o cuestiones latentes negativas para su desarrollo funcional que permiten vislumbrar el camino de las reformas, simplemente dando respuesta a la forma de contrarrestarlas o planteando el modo de eliminarlas o evitarlas. Por tanto, la identificación de muchas deficiencias, no significa que el AAE esté en una situación de especial degradación, sino que necesitamos partir de una información lo más amplia posible, utilizada como uno de los recursos más útiles, para alcanzar niveles elevados de eficacia de cara al futuro.

Las Amenazas, que en muchas ocasiones derivan de las propias Debilidades, cuando llegan a constituirse en una característica negativa permanente, o de factores que, aunque no estén presentes en el momento actual, pueden llegar a ser decisivos en un futuro no muy lejano por estar latentes. Se trata de evitar algo perjudicial, que aún no incide en la dinámica habitual del AAE, pero que puede comprometer seriamente su éxito futuro, forma parte de los objetivos del trabajo.

Las Fortalezas también hay que destacarlas y enumerarlas para que orienten las actuaciones. Los aspectos más favorables que se detectan en el AAE siempre ayudan a la hora de identificar su carácter y los valores más destacados de su singularidad frente a otras zonas. No es fácil detectar un carácter diferencial de unas zonas industriales o empresariales respecto a otras, más allá de la identidad que le aporta su medio físico y el paisaje de un espacio público más o menos tratado, incluida la imagen que añaden las edificaciones. Son áreas bastante similares, aunque sólo sea por la propia diversidad de los elementos que la integran: tamaños de parcela, tipo de acabados de fachada, cartelería, etc.; y por la gran cantidad de vehículos en las calles e instalaciones como protagonistas habituales de la imagen de muchas de ellas. Con todo, siempre se descubren condiciones particulares, singulares y positivas que, en cualquier caso, hay que potenciar.

Por último, las Oportunidades rematan el diagnóstico que emana del análisis y establecen los criterios que pueden regenerar en mayor medida las condiciones del AAE. Las Oportunidades pueden actuar eliminando o atenuando Debilidades, evitando las Amenazas y aprovechando las Fortalezas ante-

riormente explicitadas. Surgen además nuevas posibilidades de actuación de diversa procedencia: oportunidades de renovación y modernización, de acuerdo con las condiciones y estándares más exigentes que nos marca el momento actual; las leyes vigentes, las que se desarrollarán en el futuro próximo y las directrices de la Comunidad Europea o los acuerdos y compromisos con nuestro medio exigidos o no de forma fehaciente y normativa.

El DAFO realizado se resume en este trabajo incluyendo los ítems más destacados, para aportar una visión lo más directa posible (el texto se acompaña de imágenes del AAE y de otras áreas para ilustrar y mostrar ejemplos o referencias directas) que permita comprender la realidad del AAE. A partir del mismo, se completan los documentos de Objetivos y Estrategias de Actuación, que derivan del diagnóstico obtenido y de las posibilidades añadidas, aportando una visión que añada una mayor eficacia y competitividad a las AAE a medio y largo plazo.

En relación a los Objetivos, se resumen en diez expresiones para concretar la orientación de las posibles actuaciones. La relación con el DAFO se pone de manifiesto de forma literal con un gráfico en el que se enlazan uno a uno los enunciados específicos del diagnóstico con la respuesta directa que aporta cada uno de los objetivos. Su misión, dentro de la metodología utilizada, es conseguir avanzar en la comprensión del desarrollo funcional y económico del AAE. Se trata de plantear los desafíos necesarios para alcanzar la excelencia que cualquier proyecto piloto de regeneración o rehabilitación urbana en nuestro entorno geográfico debe tener, junto con un permanente compromiso de mejora. El marco de referencia de la Ley de la Generalitat, de Gestión, Modernización y Promoción de las Áreas Industriales de la Comunitat Valenciana puede actuar como guía, en cualquier caso, ya que establece las líneas y directrices necesarias para alcanzar determinados estándares de calidad.

Una vez definidos los objetivos, es necesario llevarlos a la práctica a través de unas Estrategias más concretas sobre el ámbito espacial y de actividad de la propia AAE. De nuevo, las relaciones entre los documentos anteriores, el DAFO y los Objetivos, con las Estrategias de Actuación se establecen de forma directa y se explicitan tanto a nivel gráfico como enunciando los temas y su implicación mutua. El trabajo no deja de ser un continuo de avances que permitan obtener la garantía de unas propuestas coherentes desde el principio hasta su redacción última. La cadena de documentos articulados en su forma de progresar y de ir concretando pautas de actuación no se interrumpe en ningún caso y se intenta, además, que las imágenes se conviertan en la manera más clara y directa de interpretarlos.

Como conclusión, se detallan las Estrategias de Actuación, que acotarán el proceso siguiente de propuesta para culminar el Proyecto Piloto. De nuevo, se resumen en unos esquemas interpretativos que expresan esquemáticamente, pero de forma inequívoca, la finalidad que se pretende resolver en la fase propositiva. Unos textos completan la información que aparece dibujada sobre un marco real fácilmente interpretable. Cada una de las imágenes traduce varios objetivos en líneas de actuación, como preámbulo del capítulo siguiente, sin llegar a ser definidas en su última formalización y materialidad, aunque aportando una idea ajustada de hacia dónde y cómo se resolverán en las propuestas a realizar.



DIAGNÓSTICO

DEBILIDADES

ESTRUCTURA VIARIA

Accesos

- 01_Poca alternativa de accesos
- 02_El acceso desde la AP-7 conduce a un vial residencial o a la rotonda de acceso del Camí de Cebolla
- 03_No existe un acceso directo desde la V-21
- 04_El acceso desde la CV-300 desde el Sur, deriva en la Carretera de Barcelona, sin ser accesible para vehículos pesados
- 05_La alternativa de acceso para vehículos pesados desde la CV-300, desemboca en la rotonda de acceso del Camí de Cebolla

Viales interiores

- 06_Calidad del viario, aceras y urbanización deteriorada o mal planteada en algunos viarios
- 07_Poca jerarquía viaria y falta de identidad de la sección de viales al no definir un uso concreto en cada calle
- 08_Relación entre Polígono y zona residencial mal resuelta
- 09_La vía de Metro supone una barrera de comunicación entre las dos partes del Polígono
- 10_Término municipal muy constreñido

Aparcamiento y Carril Bici

- 11_Espacio para aparcamiento en vías secundarias mal dimensionado, no señalizado o insuficiente
- 12_Inexistencia de un parking de vehículos pesados
- 13_Carril bici cortado o discontinuo en el acceso e interior del Polígono

PAISAJE, MOBILIARIO Y SEÑALÉTICA

- 14_Tratamiento paisajístico y medioambiental poco cuidado
- 15_Mobiliario urbano inexistente en casi la totalidad del Polígono
- 16_Deterioro y desactualización del panel directorio de empresas

RED HIDRÁULICA Y SERVICIO DE LIMPIEZA

- 17_Red unitaria sin separación entre aguas pluviales y residuales
- 18_Red de saneamiento mal dimensionada
- 19_No existe servicio de agua industrial, red de incendios independiente ni sistemas de aprovechamiento de aguas grises o pluviales
- 20_Inexistencia de tratamiento previo de aguas residuales del Polígono
- 21_La recogida selectiva de residuos en contenedores junto al viario no está bien diseñada
- 22_No existe Ecoparque

RED DE ALUMBRADO Y ENERGÍAS RENOVABLES

- 23_Existencia de tendidos eléctricos aéreos
- 24_Mal diseño del alumbrado en algunas zonas
- 25_Escasa apuesta por las energías renovables tanto en el espacio público como privado

PARCELACIÓN

- 26_Indefinición en el uso del suelo en determinados sectores del Polígono
- 27_Parcels con un alto nivel de fragmentación
- 28_Algunos equipamientos cortan la continuidad de la acera

EDIFICACIÓN

- 29_Naves adosadas con el consiguiente riesgo por incendio
- 30_Faltan criterios de uniformidad de los rótulos de la imagen corporativa de cada edificio

GESTIÓN

- 31_Inexistencia de PGOU. Rigen NN.SS
- 32_Falta identidad del Polígono que lo diferencie de otros

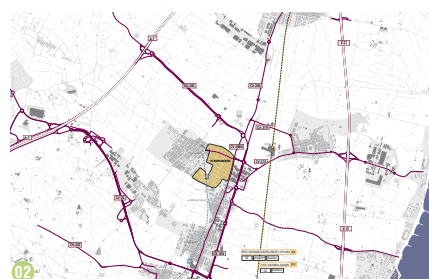
AMENAZAS

- 01_Falta de diversificación de la actividad productiva
- 02_Optar por favorecer suelos industriales cercanos mejor situados o zonas de suelo no ocupado del municipio, frente a los existentes
- 03_Zona Norte afectada por el PATRICOVA

Espacio Público

- 04_Descuido de solares y ramales del viario
- 05_Utilización del viario residencial como alternativa de paso de vehículos pesados y degradación del espacio público





- 06_Deterioro del aparellaje y elementos de la red hidráulica por mal planteamiento o envejecimiento
- 07_Zonas mal iluminadas y Obsolescencia de otras redes
- 08_Envejecimiento del patrimonio edificado
- Espacio Privado**
- 09_Inexistencia de calles interiores entre naves para el acceso de vehículos de emergencias

- 01_Convivencia pueblo-polígono. Generación de trabajo, riqueza económica y atracción de trabajadores
- 02_Accesibilidad territorial. Proximidad a la AP-7 y la V-21
- 03_El polígono es **zona de paso** prácticamente obligada para acceder a la zona residencial
- 04_Proximidad a Valencia
- 05_Metro desde Valencia con parada en Rafelbunyal (Línea 3)
- 06_Cercanía a la **infraestructura portuaria y aeroportuaria** de Valencia y Sagunto
- 07_Viarios muy anchos
- 08_Parque (**Infraestructura Verde**) grande, en buen estado y muy solicitada
- 09_Naves en buen estado. Concordancia de fachadas
- 10_Proximidad de **espacios deportivos**
- 11_Existencia de un **proyecto** de reposición de elementos del **alumbrado**
- 12_Existencia de un **Plan Director de Saneamiento e inversión** en nuevas tecnologías de control de redes y averías
- 13_Voluntad tanto política como empresarial de mejora del suelo
- 14_Pionero en un estudio de dinamización del suelo industrial de cara a la nueva Ley

- 01_Potenciar la creación de un **PGOU** de acuerdo con la LOTUP
- 02_Servir como **referencia** a otros polígonos de la CV
- 03_Posibilidad de **mancomunarse** con la Poble de Farnals, el Puig, Massamagrell y Museros debido al potencial industrial del entorno
- 04_Desarrollar la **entrada** a través de la Av. Camí de Cebolla como **puerta de acceso**
- 05_Mejorar el **directorio-señalética**
- 06_Ofrecer una **relación del suelo y naves** disponibles a través de **portal web** de AEPIR
- 07_Mejora de la **relación de la huerta** con la zona industrial potenciando el tratamiento perimetral
- 08_Alcanzar una **simbiosis de la zona residencial y la industrial** y mejorar sus relaciones
- 09_Creación de un **entramado ciclista** perimetral o interior al polígono que comunique el ya existente paralelo a la CV-300 con el pueblo
- 10_Entramado **verde y multimodalidad** de comunicación entre los pueblos colindantes-polígono y la zona residencial-industrial
- 11_Incentivar la **inversión privada** de empresas existentes y de futuros inversores, así como mejorar las instalaciones a través de la información y las estrategias planteadas
- 12_Convertirse en un **dinamizador** comarcal, atrayendo inversores
- 13_Promover una **mayor afiliación** a la asociación de empresarios, consiguiendo mayores inversiones, la ampliación de la oficina gestora y creación de diversos puntos de información
- 14_Mejoras de **urbanización** del espacio público y de la imagen exterior de las parcelas
- 15_Implantación de **nuevos sistemas** de eficiencia energética o sistemas innovadores de gestión, organizativos o referentes a instalaciones en la CV
- 16_Comprometerse con una **mejor gestión del recurso hídrico**, estableciendo red separativa, reutilizando aguas pluviales u ofreciendo tratamiento previo de las aguas



OBJETIVOS

Como síntesis del DAFO desarrollado, se plantea el conjunto de objetivos que permitan la renovación funcional del AAE objeto de estudio. La labor de análisis ha permitido desgranar una exhaustiva lista crítica de todas las características del AAE, se necesita a continuación agrupar las ideas fundamentales en forma de enunciados claros, que deben intentar resolver todos los problemas detectados, para posicionar el AAE en condiciones de viabilidad funcional y como polo atractivo para la inversión. Tal como se presenta en los esquemas gráficos anexos, cada objetivo surge entrelazado con un número variable de los ítems enunciados en el DAFO, sin que el número de ellos prejuzgue una mayor o menor importancia del objetivo en sí. Se consigue de este modo que cada uno de los elementos del DAFO se vincule al objetivo que se considera más representativo del mismo, optando por la simplificación, aunque, obviamente, alguno de ellos podría estar conectado con más de uno de los objetivos propuestos.

01 POSICIONAR EL PI RAFELBUNYOL EN EL ENTORNO DE VALENCIA



El AAE de Rafelbunyol tiene la posibilidad de convertirse en una referencia a nivel de producción industrial con instalaciones de escala intermedia. Eso puede ir asociado a un nivel de calidad alto en su configuración general y en las condiciones funcionales. Su contexto territorial en la Horta Nord le aporta unos atributos que contribuyen a pronunciar un carácter singular frente a otros enclaves provinciales y unas condiciones medioambientales y paisajísticas de la máxima calidad.

02 DESARROLLAR EL POTENCIAL DE SU LOCALIZACIÓN ESTRATÉGICA



El AAE de Rafelbunyol disfruta de una localización privilegiada y fácilmente reconocible a nivel territorial. Se sitúa en un territorio intermedio y a corta distancia entre la capital y el puerto de Valencia, de un lado, y Sagunto y su puerto de otro. Eso le permite establecer relaciones directas con ambas ciudades, sus infraestructuras de transporte, también el ferroviario, y las asociadas a su ámbito territorial de influencia. Son alicientes a desarrollar que, en cualquier caso, permiten pensar en unas posibilidades de partida únicas para atraer nuevas inversiones.

03 OPTIMIZAR SUS CONEXIONES CON INFRAESTRUCTURAS VIARIAS PRÓXIMAS



La proximidad del AAE a infraestructuras viarias de primer nivel le permite optar a unas condiciones de accesibilidad y comunicación óptimas, tanto para turismos como para vehículos de gran tamaño destinados al transporte pesado. La autovía A-7 y la V-21, en menor medida, son dos conectores territoriales de largo alcance que de forma inmediata pueden servir de enlace con el PI de Rafelbunyol. Los canales de comunicación son estratégicamente indispensable para su consolidación y éxito futuro.

04 REFORZAR LOS LAZOS DE RELACIÓN CON LOS MUNICIPIOS VECINOS



La inmediatez entre las AAE de Rafelbunyol y Poble de Farnals y la proximidad a los municipios de El Puig y Massamagrell crea oportunidades para incentivar sinergias compartidas. Plantear demandas para cubrir sus necesidades comunes y beneficiarse de la posibilidad de compartir, de forma ocasional o permanente, las particularidades que puede aportar cada municipio. Entre Rafelbunyol y Puebla de Farnals las condiciones de accesibilidad y de viario de borde se solapan y se pueden mejorar favoreciendo su papel en ambos casos, así como las instalaciones que permitan una funcionalidad optimizada.

05 CONSOLIDAR UNA ESTRUCTURA VIARIA JERARQUIZADA



La renovación funcional del AAE pasa, entre otras acciones, por la creación o consolidación de una estructura jerarquizada de viario, que permite abordar su mejora por etapas y fijando prioridades, vinculándola a la parcelación y a las secciones y formas de acceso actuales. En la medida en que la estructura viaria se jerarquice, se refuerza el orden general del polígono y se clarifica su funcionamiento en cuanto a movimientos generales y a la distribución de usos e instalaciones interiores y relaciones con el espacio exterior.

06 MEJORAR LA CALIDAD DE LOS ESPACIOS PÚBLICOS



La imagen general de un AAE se asienta en la calidad de su espacio público. La obsolescencia del mobiliario urbano, su degradación progresiva, la falta de mantenimiento adecuado y las carencias generales detectadas, conforman un

escenario que debe revertirse para poder hablar con propiedad de una renovación funcional del AAE. Esta mejora debe acompañarse de un compromiso claro de las empresas para aceptar y potenciar operaciones de reforma en el espacio privado que multipliquen las iniciativas llevadas a cabo en la mejora de los elementos compartidos.



07 REFORZAR LOS VALORES AMBIENTALES Y CULTURALES

La infraestructura verde urbana y territorial siempre es un factor que juega a favor de la calidad medioambiental y la imagen general de cualquier asentamiento urbano. En este caso, el parque central es un atributo urbano de primer orden y la huerta periurbana es el mejor aliado posible en el mismo sentido, pero también como factor de identidad cultural que aporta un paisaje representativo y de alta calidad agrícola. Elevar la proporción de zonas verdes puede constituir un factor que ayude a mejorar imagen y calidad ambiental en cuanto unifica y se interpreta por la mayoría como un elemento natural positivo, y a nivel ecológico ejerce una labor de drenaje y de reducción de los niveles de contaminación importante.



08 APOSTAR POR LA REHABILITACIÓN URBANA

La apuesta por la regeneración urbana es la consecuencia de un conjunto de políticas activas orientadas a evitar la degradación de zonas urbanas, responsables principales del impulso y la permanencia de una oferta de suelo atractiva para acoger nuevas actividades económicas, con las condiciones y necesidades demandadas en la actualidad (de servicios y suministros, de calidad arquitectónica, de eficiencia energética) fomentando procesos de requalificación y renovación para su mejor integración urbana y territorial. En ese proceso se incluye la redefinición de la vía férrea a su paso por el suelo urbano, su posible traslado a un punto más central para el conjunto de la ciudad, y las relaciones espaciales compartidas por el tejido residencial y el industrial en espacios comunes y accesos singulares.

09 DOTAR AL AAE DE LAS INSTALACIONES Y SERVICIOS ÓPTIMOS



El complemento a todo el conjunto de acciones de planificación y regeneración urbana pasa por dotar al AAE de un adecuado conjunto de infraestructuras en forma de instalaciones y servicios que garanticen, no solo el estricto cumplimiento de las condiciones mínimas para desarrollar la actividad económica, sino que, a través de su mejora, permitan alcanzar un punto diferencial que posicione el AAE en un escalón superior para alcanzar la situación de privilegio acorde con su situación estratégica en el entorno territorial de Valencia.

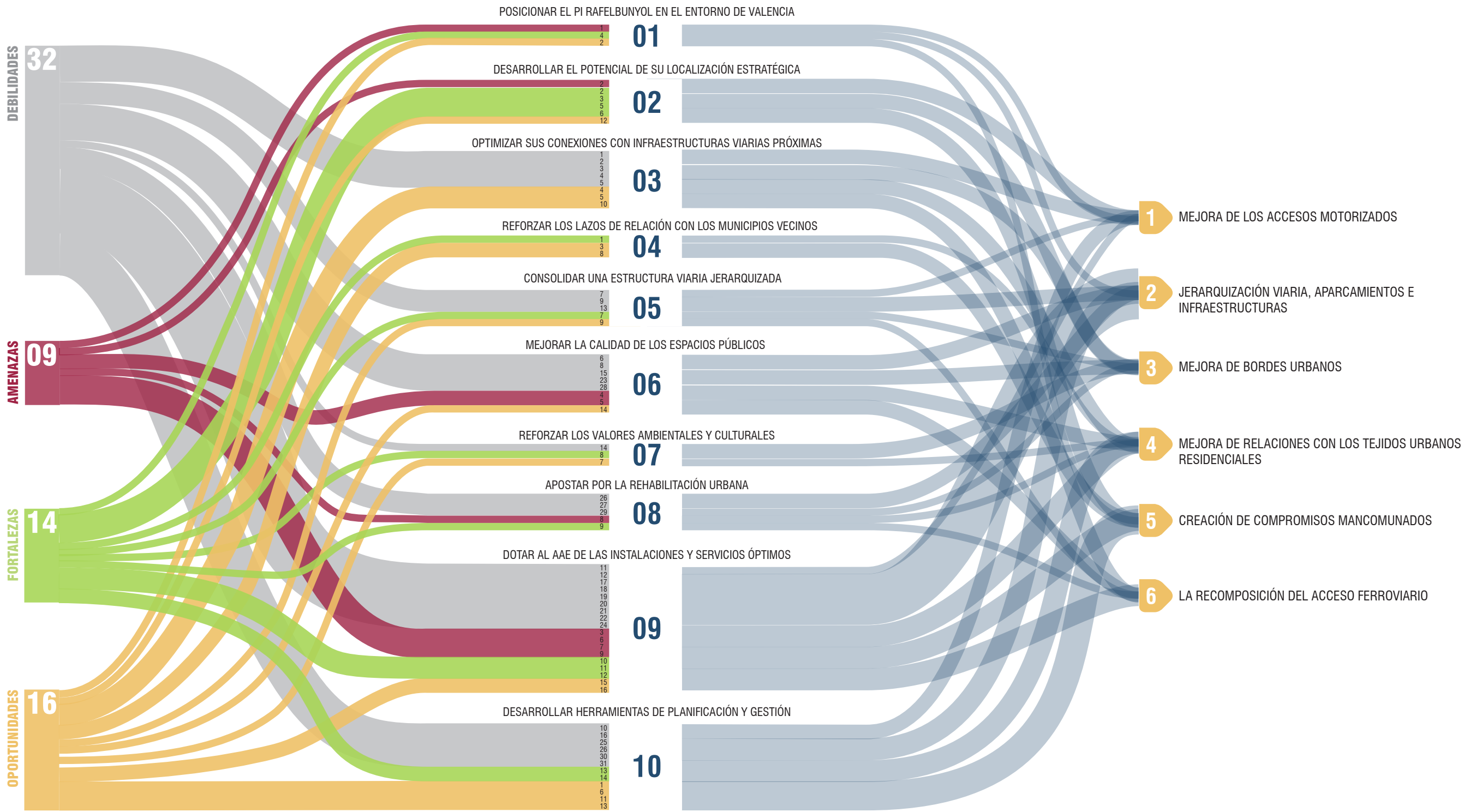
10 DESARROLLAR HERRAMIENTAS DE PLANIFICACIÓN Y GESTIÓN



El marco normativo en materia de suelo permite, aún con los procesos actuales de falta de definición de un modelo en constante evolución y cambio, desarrollar estudios, planes y proyectos, que concreten la planificación urbanística y las estrategias de inversión acordes con las necesidades del momento. No hay excusa para dilatar acciones que permitan adecuar la realidad a una avanzada planificación, a la vez que no se puede demorar la acción correctiva sobre lo realmente mal ejecutado ya que puede comprometer el alcance de las mejores condiciones para el correcto desarrollo funcional del AAE. La gestión del AAE debe responder a los requisitos de la legislación de áreas industriales, una vez aprobada, y su destino puede orientarse con una planificación estratégica y general según la LOTUP.

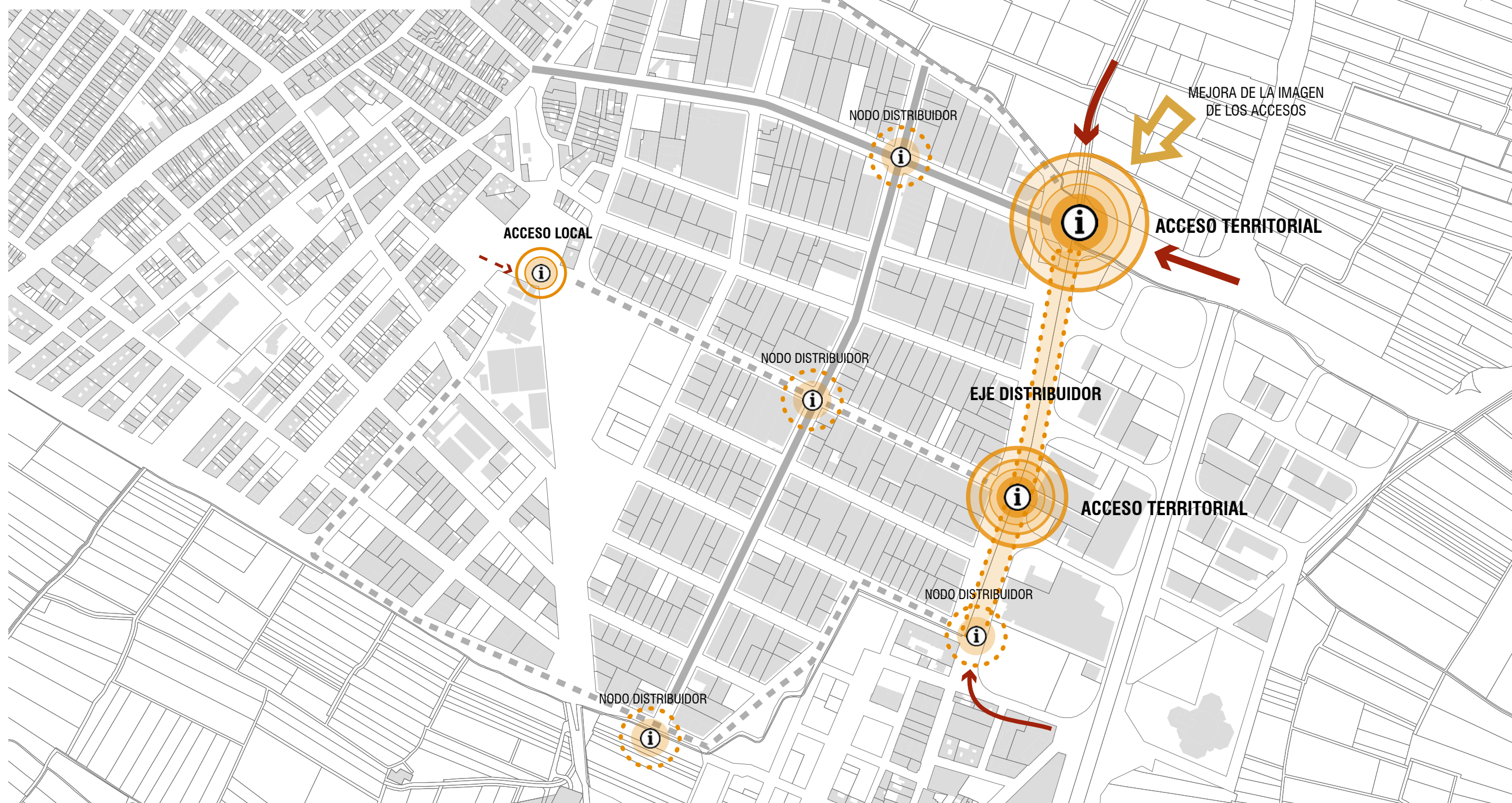
ESTRATEGIAS DE ACTUACIÓN

DIAGNÓSTICO> OBJETIVOS> ESTRATEGIAS



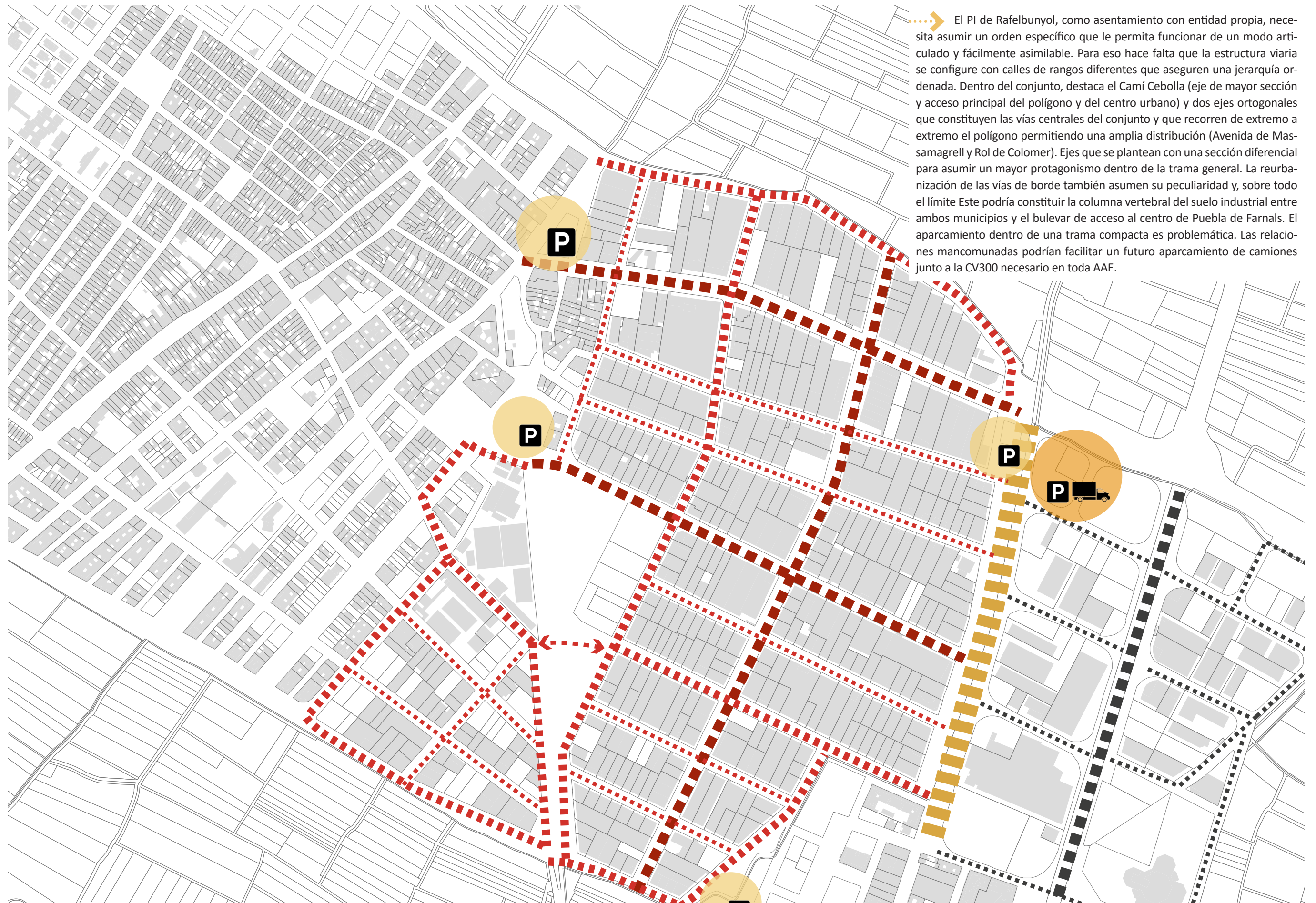
1 MEJORA DE LOS ACCESOS MOTORIZADOS

Se trata de potenciar, en primer lugar, el acceso territorial del AAE como puerta principal desde la A7. A lo largo del eje histórico en el que se sitúa este acceso se pueden reconfigurar dos accesos más de escala intermedia; uno, dando paso a la calle central este-oeste del polígono (calle Rol de Colomer), que también da paso al centro urbano; y otro, en el extremo sur, que aportaría una conexión directa con la CV300, y de nuevo con la A7, y facilitaría el enlace con la V21. Este último acceso ampliaría las posibilidades de comunicación del tejido industrial y residencial del sur del municipio. Los nudos de menor entidad que aparecen en el esquema gráfico constituyen cruces de oportunidad a la hora de cumplir una labor distribuidora de desplazamientos por todo el viario. Además se podría incentivar la labor informativa del conjunto por ser puntos de confluencia y de posición privilegiada.





JERARQUIZACIÓN VIARIA, APARCAMIENTOS E INFRAESTRUCTURAS 2



El PI de Rafelbunyol, como asentamiento con entidad propia, necesita asumir un orden específico que le permita funcionar de un modo articulado y fácilmente asimilable. Para eso hace falta que la estructura viaria se configure con calles de rangos diferentes que aseguren una jerarquía ordenada. Dentro del conjunto, destaca el Camí Cebolla (eje de mayor sección y acceso principal del polígono y del centro urbano) y dos ejes ortogonales que constituyen las vías centrales del conjunto y que recorren de extremo a extremo el polígono permitiendo una amplia distribución (Avenida de Mas-samagrell y Rol de Colomer). Ejes que se plantean con una sección diferencial para asumir un mayor protagonismo dentro de la trama general. La reurbanización de las vías de borde también asumen su peculiaridad y, sobre todo el límite Este podría constituir la columna vertebral del suelo industrial entre ambos municipios y el bulevar de acceso al centro de Puebla de Farnals. El aparcamiento dentro de una trama compacta es problemática. Las relaciones mancomunadas podrían facilitar un futuro aparcamiento de camiones junto a la CV300 necesario en toda AAE.

3 MEJORA DE BORDES URBANOS

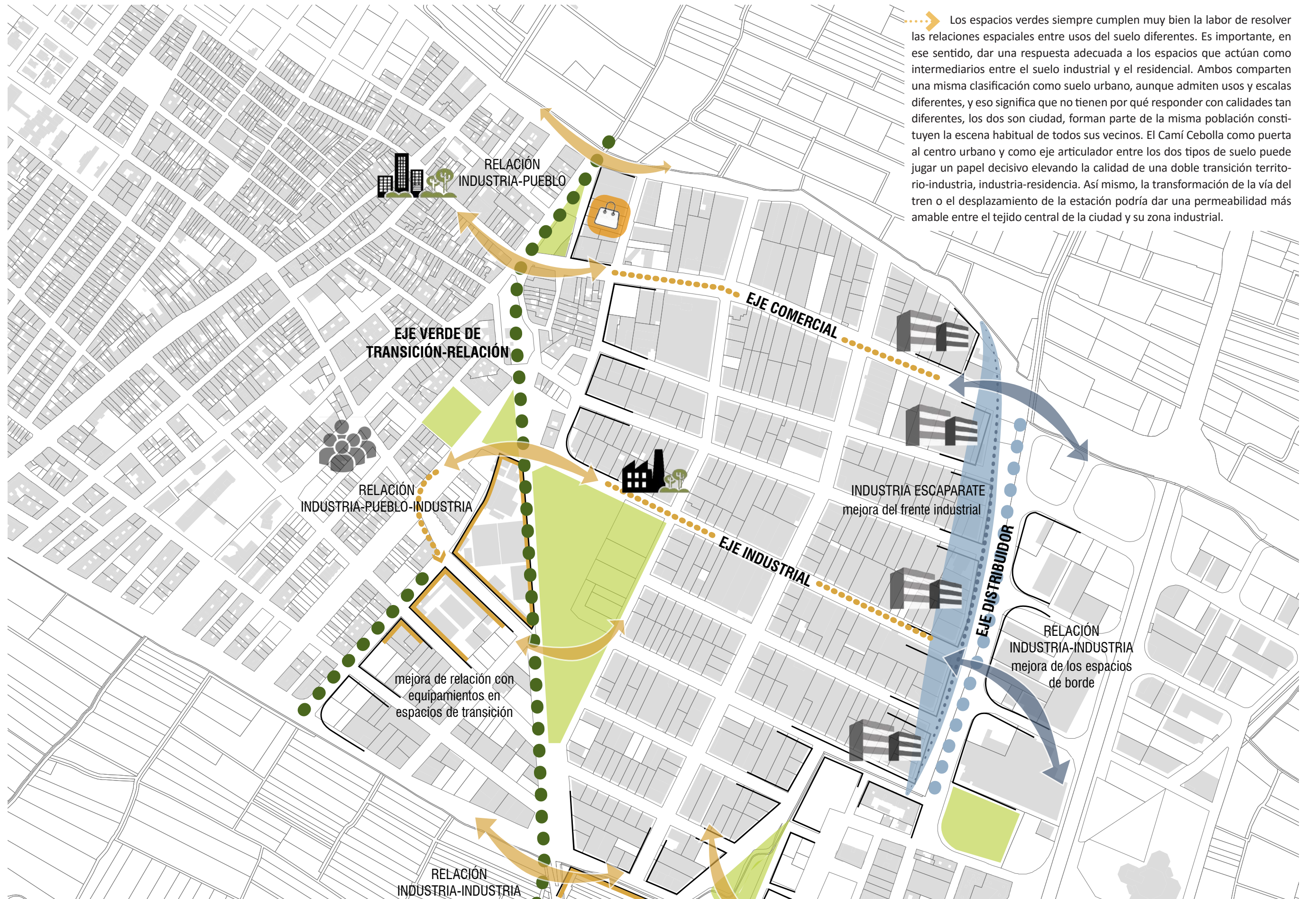
El espacio de transición entre el campo y la ciudad debe ser un ámbito que aporte lo mejor de cada uno. En este caso, se traduce en términos de vistas, reconocimiento cultural y calidad medioambiental, por parte del entorno de huerta en su contribución al suelo industrial y, en sentido contrario, el polígono puede aportar un frente urbano ordenado y de calidad como elemento de identidad de la ciudad, atributo urbano a corta y larga distancia, del paisaje compartido. Parar conjugar ambas aportaciones cabe pensar en paseos urbanos, miradores y espacios de especial interés para la población en esos puntos singulares sobre todo para el tejido urbano. Las necesidades actuales de interactuar a nivel medioambiental y paisajístico entre la ciudad y el territorio sirven para sumar cualidades, mejorar y conservar un patrimonio compartido.



MEJORA DE RELACIONES CON LOS TEJIDOS URBANOS RESIDENCIALES

4

Los espacios verdes siempre cumplen muy bien la labor de resolver las relaciones espaciales entre usos del suelo diferentes. Es importante, en ese sentido, dar una respuesta adecuada a los espacios que actúan como intermediarios entre el suelo industrial y el residencial. Ambos comparten una misma clasificación como suelo urbano, aunque admiten usos y escalas diferentes, y eso significa que no tienen por qué responder con calidades tan diferentes, los dos son ciudad, forman parte de la misma población constituyen la escena habitual de todos sus vecinos. El Camí Cebolla como puerta al centro urbano y como eje articulador entre los dos tipos de suelo puede jugar un papel decisivo elevando la calidad de una doble transición territorio-industria, industria-residencia. Así mismo, la transformación de la vía del tren o el desplazamiento de la estación podría dar una permeabilidad más amable entre el tejido central de la ciudad y su zona industrial.



5 CREACIÓN DE COMPROMISOS MANCOMUNADOS

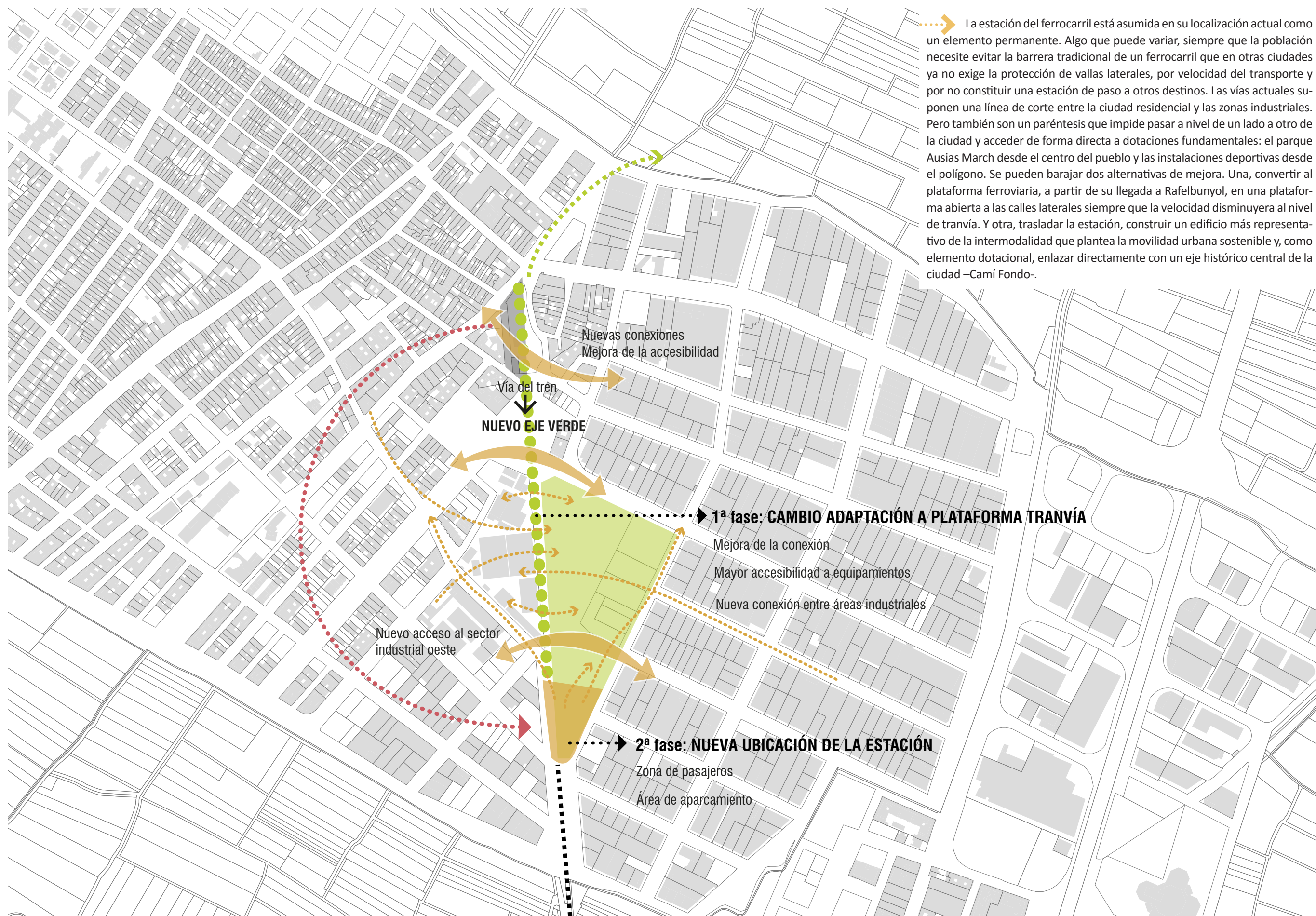
La contigüidad existente entre el suelo industrial de Rafelbunyol y Puebla de Farnals a ambos lados de la antigua carretera de Barcelona -CV306- permite pensar en aunar esfuerzos para conseguir retos compartidos. Actuaciones que mejoren la situación de ambos frentes urbanos y que puedan solventar problemas añadidos a su funcionalidad (instalaciones técnicas, seguridad, etc.) reclamando ayudas de mayor alcance. Se trata, además, de compensar todo aquello que sea útil para el otro polígono industrial, en ambas direcciones, y sumar oportunidades en cualquier caso. Ambas AAE tienen recursos y condiciones atractivas para las empresas que quieran instalarse en la zona; una oferta conjunta es una oferta con más posibilidades y la potencialidad de un vecino atrae la demanda en todo el suelo próximo. El bulevar norte-sur que comparten puede ser la expresión más clara de esos compromisos y algo que se puede percibir de inmediato.





LA RECOMPOSICIÓN DEL ACCESO FERROVIARIO 6

La estación del ferrocarril está asumida en su localización actual como un elemento permanente. Algo que puede variar, siempre que la población necesite evitar la barrera tradicional de un ferrocarril que en otras ciudades ya no exige la protección de vallas laterales, por velocidad del transporte y por no constituir una estación de paso a otros destinos. Las vías actuales suponen una línea de corte entre la ciudad residencial y las zonas industriales. Pero también son un paréntesis que impide pasar a nivel de un lado a otro de la ciudad y acceder de forma directa a dotaciones fundamentales: el parque Ausias March desde el centro del pueblo y las instalaciones deportivas desde el polígono. Se pueden barajar dos alternativas de mejora. Una, convertir al plataforma ferroviaria, a partir de su llegada a Rafelbunyl, en una plataforma abierta a las calles laterales siempre que la velocidad disminuyera al nivel de tranvía. Y otra, trasladar la estación, construir un edificio más representativo de la intermodalidad que plantea la movilidad urbana sostenible y, como elemento dotacional, enlazar directamente con un eje histórico central de la ciudad –Camí Fondo–.



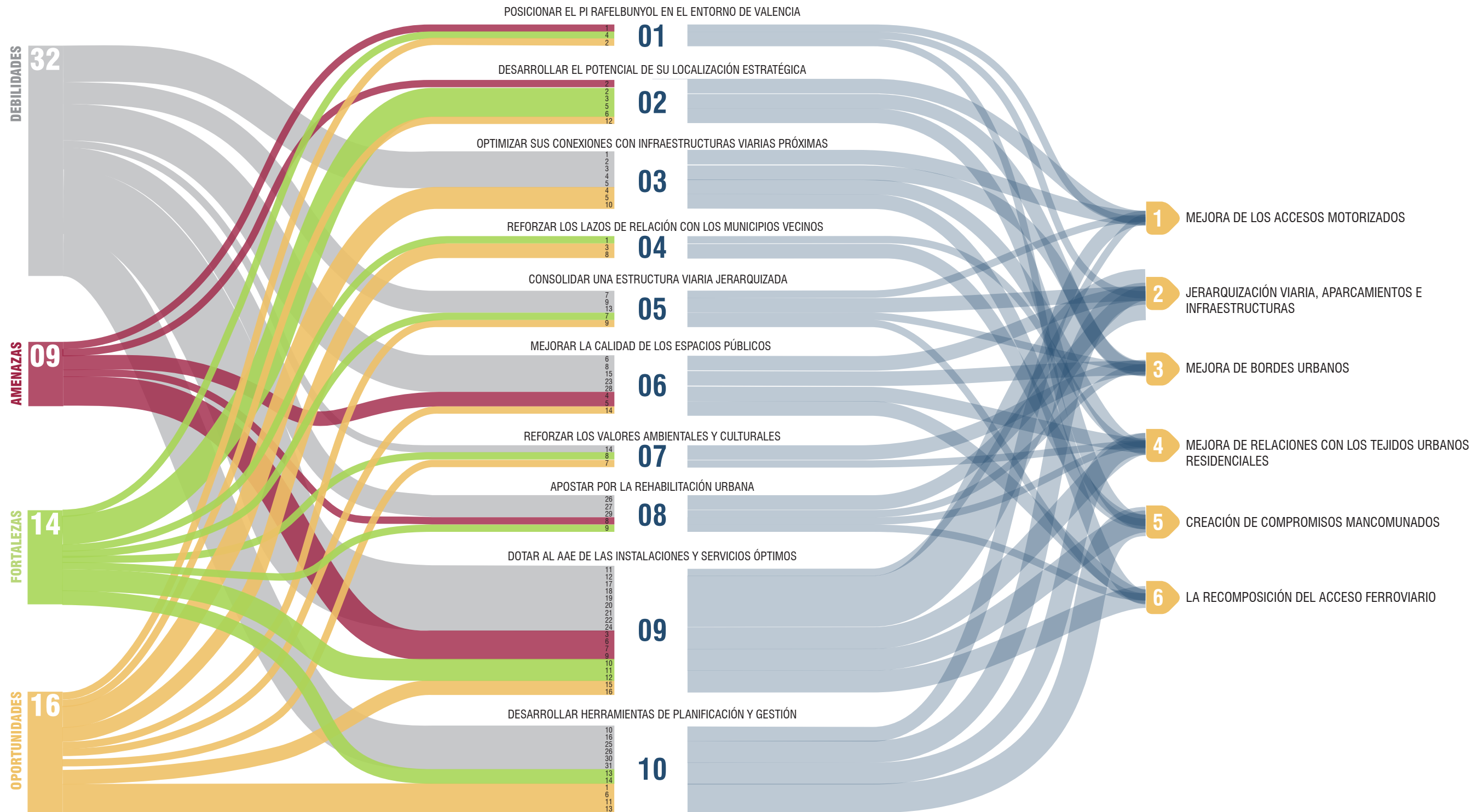
03

PROYECTO PILOTO

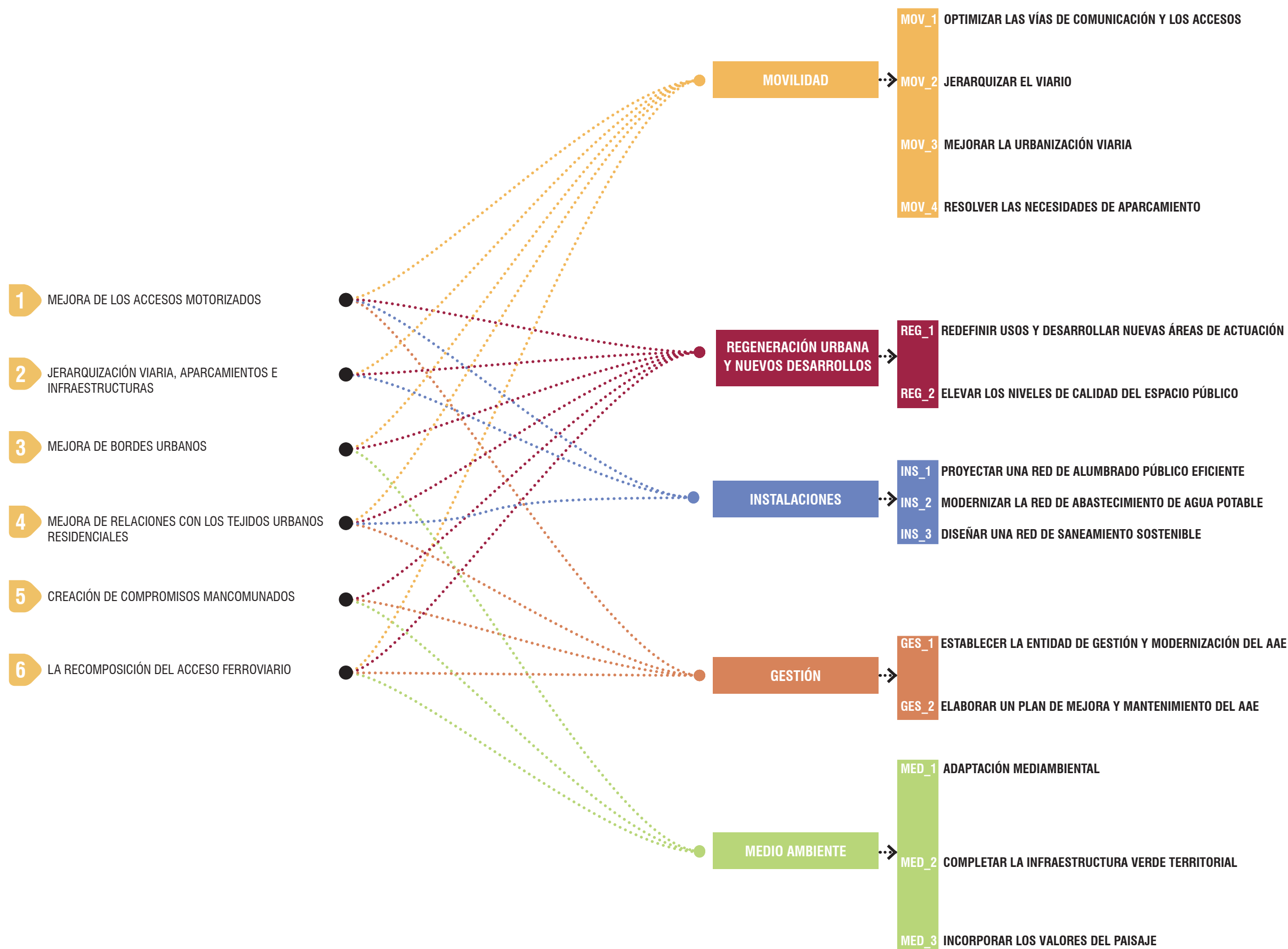
DIAGNÓSTICO

OBJETIVOS

ESTRATEGIAS



ESTRATEGIAS> ÁMBITOS TEMÁTICOS> CRITERIOS DE ACTUACIÓN





Fuente: Bing Maps.

ÁREA DE ACTIVIDAD ECONÓMICA DE PI RAFELBUNYOL

El **Proyecto Piloto** para el Polígono Industrial Rafelbunyol, tiene como objetivo desarrollar líneas de actuación para incorporar mejoras, modernizar y promover su desarrollo, siguiendo las directrices de la normativa vigente y de la información y bagaje acumulado en el análisis previo. Para facilitar la lectura y la comprensión del mismo se establece un sistema ordenado de información que avanza como consecuencia lógica de los pasos anteriores.

Las reflexiones que facilita el análisis se traducen en un diagnóstico, lo más amplio y detallado posible, que dan pie a concretar los objetivos capaces de superar los problemas y potenciar nuevos retos. Estos objetivos se configuran como marco general y guían las medidas a tomar, es decir, las estrategias necesarias para conseguir culminar el proceso de renovación funcional del PI Rafelbunyol, a través del conjunto detallado de futuras actuaciones.

Para continuar de forma coherente aplicando los datos obtenidos y las decisiones tomadas en función de ellos, pasamos a la fase propositiva en la que las estrategias planteadas se materializan en acciones concretas. Para abordarlas, seguiremos también pautas que nos permitan agruparlas y ordenar todo el conjunto. Los denominados “**Ámbitos Temáticos**”, en primera instancia, recogen los cinco bloques generales que tratan las necesidades propias de la modernización del AAE. Los ámbitos temáticos que se plantean son: Movilidad, Regeneración Urbana, Instalaciones, Gestión y Medio Ambiente. Bloques que se acometen para cubrir las carencias o retos que atañen directamente a esos temas o espacios de trabajo y que pueden resolver los desafíos y exigencias de mejora específica que se han planteado a cada nivel.

Cada ámbito temático se aborda desde unos “**Criterios de Actuación**” específicos, como planteamientos de partida positivos, que deben orientar las propuestas. En cada bloque temático, los criterios de actuación aportan la visión más ajustada posible a las necesidades propias del AAE, a sus potencialidades y a unos umbrales generales que favorezcan y superen unos determinados niveles de exigencia (criterios de funcionalidad, idoneidad en los usos, regularidad y calidad urbana).

En el ámbito de la “**Movilidad**” hay que destacar la importancia que tiene para el AAE la configuración de los accesos. La oportunidad que brindan las infraestructuras de mayor jerarquía para conectar a partir de ellas con territorios próximos y lejanos, la importancia de una señalización adecuada y, sobre todo, que se configuren con las dimensiones y condiciones de seguridad que garanticen el paso de vehículos y personas. Las entradas-salidas del AAE son las puertas, las alternativas de comunicación con el exterior, que marcan las posibilidades, reducidas o ampliadas, de conectar en varias direcciones y con distintos alicientes para su promoción y funcionamiento.

Al mismo nivel, se plantea la mejora de la red viaria. Se trata de reforzar un sistema de orden que permita orientarse y dar servicio a toda el AAE. Entendemos que hay que recomponer una jerarquía viaria clara que facilite la accesibilidad, los desplazamientos y las formas de uso del espacio público para conseguir unas condiciones óptimas. Por eso se plantea una estructura viaria más jerarquizada, para incrementar la eficacia de todo el conjunto urbano, de un sistema que se refuerza a partir de su coordinación y de su mutua colaboración como una entidad operativa completa. La movilidad en su conjunto adquiere nuevas capacidades reconduciendo los flujos y la accesibilidad.

Otras acciones del ámbito de la “Movilidad” tienen relación con la necesidad de aparcamiento y con la mejora de la señalización viaria. Dos cuestiones que completan la funcionalidad del AAE y que añaden una componente de uso imprescindible y niveles más altos de orientación y seguridad para el desplazamiento de vehículos y personas. También será decisiva la calidad de la urbanización para completar los objetivos planteados.

El ámbito de la “**Regeneración Urbana**” incorpora todos aquellos aspectos

que pueden introducir mejoras funcionales, ambientales y paisajísticas en la consolidación del tejido productivo y empresarial. La trama urbana tiene que actualizar sus componentes en respuesta al destino general del AAE y al particular de cada empresa. La modernización de las instalaciones, la incorporación de usos dotacionales y complementarios, las mejoras del espacio compartido y de la propia imagen de las empresas instaladas, a través de la edificación y de las condiciones de las parcelas, aseguran la actualización global y una mayor competitividad del asentamiento.

La trama urbana se completa con el espacio público, la parcelación privada, la edificación y, en general, lo que denominamos espacio construido (incluidas las instalaciones aéreas y enterradas). Es importante, en relación con las zonas por consolidar y las que necesitan renovarse, la ordenación de todos los elementos que conforman y componen el cuerpo del AAE. Esta ordenación debe realizarse con unos niveles de calidad y de respuesta a las demandas internas y externas exigentes. No hay que conformarse con lo que nos ofrece la realidad que contemplamos, hay que ir más lejos y plantear lo mejor de nuestro tiempo, a través del conocimiento de las mejores referencias, todo aquello que vemos en espacios más avanzados pero equivalentes al nuestro y que podemos y sabemos hacer. En ese sentido, ubicar una nueva área de centralidad supone apostar por crear un espacio propio del carácter mediterráneo, que represente, ordene y centralice aquellas funciones más representativas o de uso más intenso y masivo (dotacionales, oficina de gestión e información, restauración, oficina de desarrollo local, centro de participación y formación, zonas verdes de primer orden, etc.).

El ámbito de las “**Instalaciones**” se desarrolla pensando con la máxima eficacia para el cumplimiento de los estándares, a través de la utilización de los recursos técnicos disponibles en la actualidad. Aunque la información de partida no es suficiente para la correcta modelización de las correspondientes redes, se plantean los servicios básicos en su conjunto como una alternativa posible y funcionalmente adaptada a la realidad mejorada del AAE.

En el ámbito de la “**Gestión**” se hace especial hincapié, por ser una de las motivaciones principales de la nueva Ley de Gestión, Modernización y Promoción de las Áreas Industriales de la Comunitat Valenciana. Se trata de constatar la necesidad de desarrollar la Entidad de Gestión y Modernización del AAE, ya que, en palabras de la propia Ley: “Estos nuevos agentes jurídicos estarán destinados a desarrollar determinados servicios que precisan las empresas del área que, o bien no son prestados por la administración, o bien complementan los que ya se prestan por la misma, suponiendo en ambos casos una mejora en el área industrial, a cuya consecución deben contribuir económicamente todas las empresas favorecidas”. El segundo aspecto relevante de la nueva Ley es la calificación de las áreas industriales, de acuerdo con ello se regulan las distintas categorías de áreas industriales, así como el procedimiento para su categorización. Con esta categorización de las diferentes áreas industriales de nuestro territorio, según unos criterios relacionados con los servicios ofrecidos a las empresas y actualizables reglamentariamente, se establecen distintos niveles de impulso a la inversión pública y privada, para promover las actuaciones de gestión y modernización de cada espacio colectivo.

Por último, el ámbito del “**Medio Ambiente**” permite desarrollar los criterios para la adaptación medioambiental del AAE, desde diferentes puntos de vista: movilidad, utilización de energías alternativas, ciclo del agua, vegetación y control de residuos. Otro aspecto relevante aborda el proceso de integración del AAE con la infraestructura verde: los espacios del agua, análisis de riesgos naturales, relación con el ámbito rural y gestión del agua. Se trata de incorporar los valores del paisaje, mediante la relación con el patrimonio natural e histórico y los elementos de identidad cultural o a través de los propios elementos de percepción directa como miradores, corredores de comunicación o enclaves singulares.

MOV

MOVILIDAD

MOV_1 OPTIMIZAR LAS VÍAS DE CIRCULACIÓN Y LOS ACCESOS

- MOV_1a La reestructuración de los accesos
- MOV_1b El tratamiento paisajístico de los accesos
- MOV_1c La incorporación de señalización viaria, directorio de empresas y elementos identificadores

MOV_2 JERARQUIZAR EL VIARIO

- MOV_2a La reforma y culminación de la estructura existente
- MOV_2b La ordenación de la circulación y la actualización de la señalización vial
- MOV_2c La implantación de un sistema multimodal de desplazamientos

MOV_3 MEJORAR LA URBANIZACIÓN VIARIA

- MOV_3a La renovación de la sección del viario principal
- MOV_3b La renovación de la sección del viario secundario
- MOV_3c La renovación de la sección del viario de borde

MOV_4 RESOLVER LAS NECESIDADES DE APARCAMIENTO

- MOV_4a El incremento de la oferta de estacionamiento para vehículos pesados
- MOV_4b La incorporación de bolsas de aparcamiento disuasorio
- MOV_4c La regulación del aparcamiento en vía pública
- MOV_4c La regulación del aparcamiento en parcela privada

OBJETIVOS ESPECÍFICOS

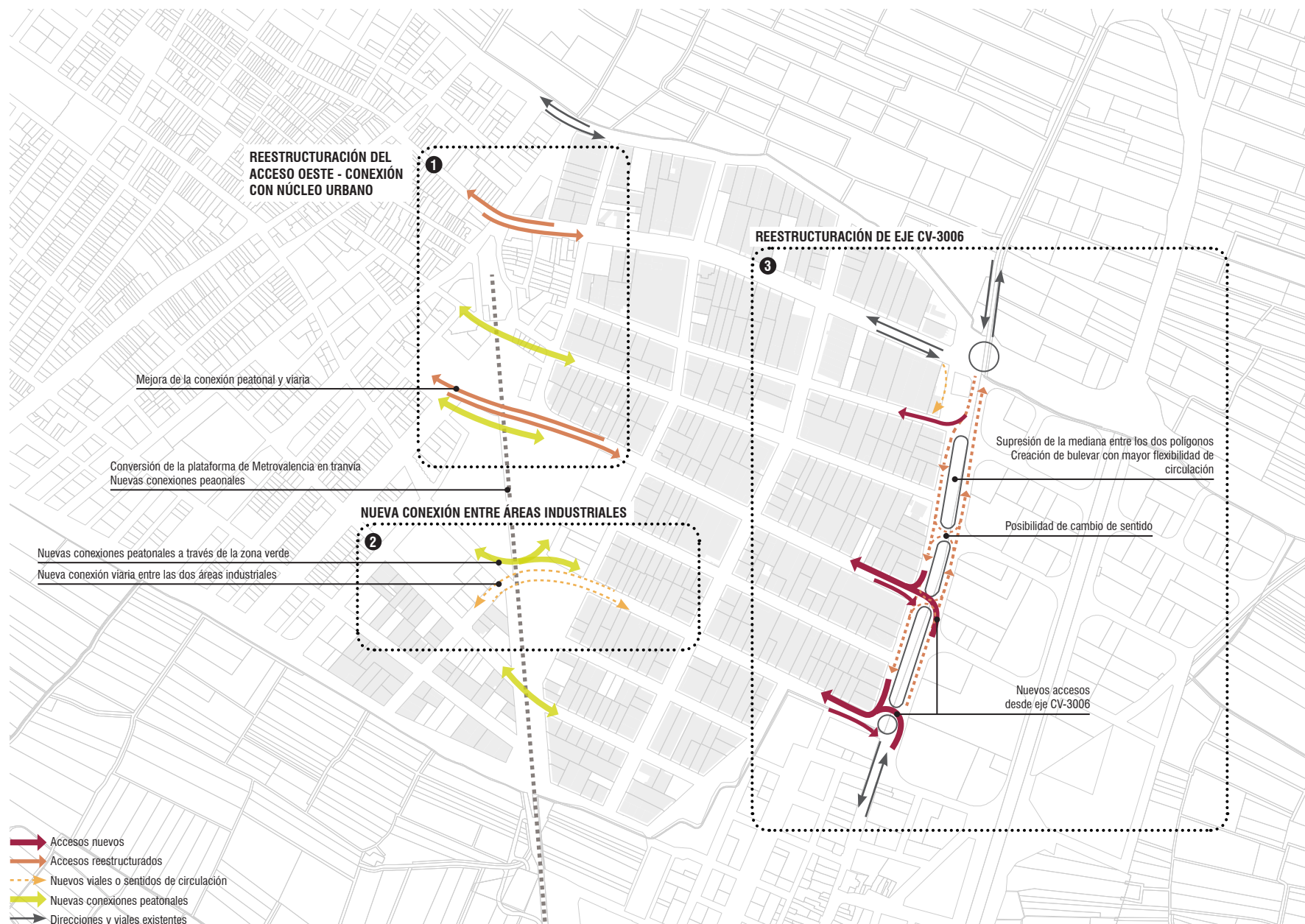
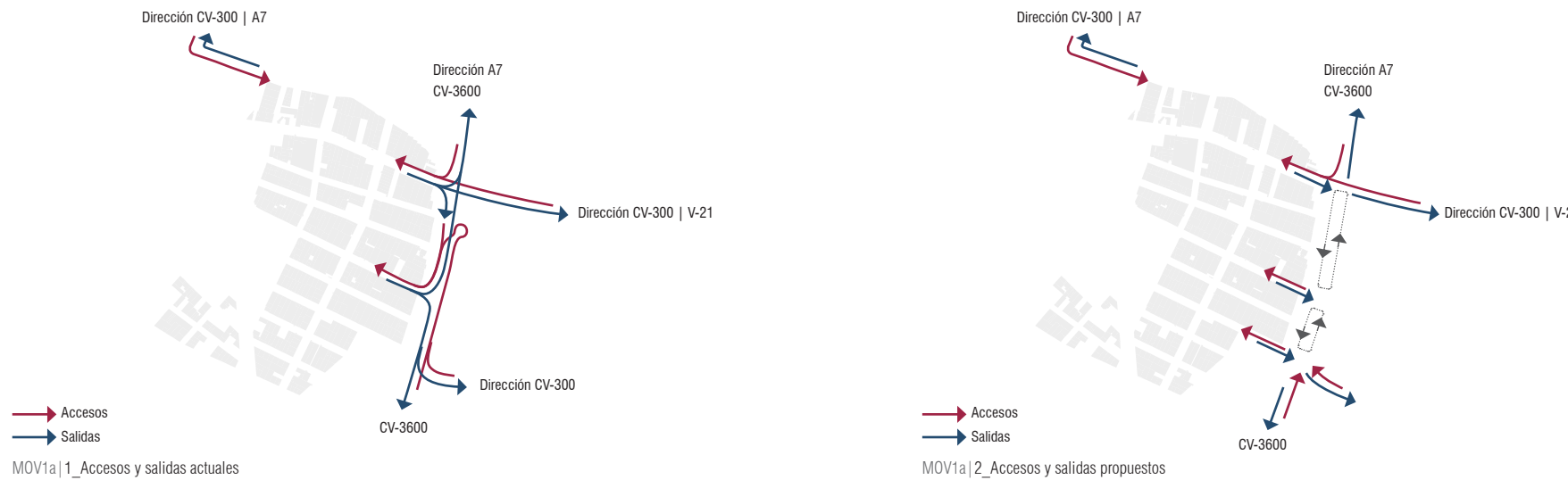
La reestructuración de los accesos viarios al Polígono Industrial de Rafelbunyol se plantea como un objetivo clave a la hora de facilitar los enlaces y las conexiones con su entorno próximo y con las infraestructuras de transporte de mayor rango que le permiten mantener una situación estratégica en las comunicaciones nacionales e internacionales.

En ese sentido, se apuesta por acondicionar el número de accesos mediante una adecuada calidad de urbanización, haciendo un especial tratamiento en el rediseño del bulevar que discurre por la CV-3006 y, con la propuesta señalada en el diagnóstico de conversión de la plataforma de Metrovalencia en tranvía, haciendo más permeable el enlace entre las dos partes del polígono y con la propia estructura residencial.

DESCRIPCIÓN

Se trata de plantear soluciones que a nivel funcional permitan flujos más ágiles del transporte de personas y mercancías y, al mismo tiempo, aporten una mayor claridad y representatividad en el uso habitual de dichos espacios. Solventar las deficiencias y amenazas del diagnóstico, nos justifica de forma directa todas estas medidas. También las oportunidades y sus fortalezas, descritas con detalle en el diagnóstico previo, permiten pensar en alternativas que tiene en sí misma la población de Rafelbunyol a la hora de plantear su futuro a medio y largo plazo y al pensar en términos competitivos y sostenibles de su espacio empresarial e industrial.

PRIORIDAD



MOV1a|3_Planta general de reestructuración de accesos





OBJETIVOS ESPECÍFICOS

Tratamiento paisajístico de los accesos. Adecuación de los mismos a las necesidades funcionales, pero también a las exigencias medioambientales del suelo urbano y a las condiciones de imagen de un polígono industrial que aspira a una necesaria renovación funcional que lo sitúen en proceso de constituirse en un área económica calificada de avanzada, de acuerdo con la legislación.

Poner en valor y resaltar la importancia del AAE a través de una adecuada conexión con las infraestructuras de transporte próximas y con el propio núcleo urbano residencial de Rafelbunyol.

Establecer una nueva definición y rediseño de la CV-3006, que recorre el borde este del polígono vinculándolo con la cercana población de La Pobla de Farnals, que mejoren la imagen que se recibe en primera instancia del conjunto.

Recomponer el corredor por el transcorre la actual vía de Metrovalencia en una plataforma de tranvía que permita una conexión más permeable entre ambas zonas urbanas.

DESCRIPCIÓN

La propuesta de tratamiento paisajístico de los accesos del PI de Rafelbunyol se centra en una serie de medidas y operaciones de intervención.

Tratamiento como bulevar de la CV-3006 reacondicionando todo el frente del polígono y permitiendo una adecuada circulación, giros y accesibilidad al AAE. La utilización de una vegetación adecuada (autóctona) y representativa (homogénea) que pueda permitir una percepción más amable del sitio y una calidad diferencial respecto a otras zonas industriales.

Recomposición de la plataforma de Metrovalencia en tranvía urbano, eliminando el efecto de barrera que presenta en la actualidad y valorando, incluso, su traslado más al sur, lo que permitiría liberar una considerable cantidad de suelo para la renovación y regeneración urbana y la mejor integración con el eje fundamental del polígono (Avenida Camí la Cebolla). Las condiciones de la edificación y del tratamiento del espacio libre, incluidos viales y aparcamientos, puede cambiar la imagen representativa del conjunto.

PRIORIDAD



MOV1b | 1_Vista aérea del tratamiento paisajístico del acceso.



MOV1b | 2_Vista aérea del estado actual del acceso.



MOV1b | 3_Estado actual del acceso.

MOV1c OPTIMIZAR LAS VÍAS DE CIRCULACIÓN Y LOS ACCESOS LA INCORPORACIÓN DE SEÑALIZACIÓN VIARIA, DIRECTORIO DE EMPRESAS Y ELEMENTOS IDENTIFICADORES

OBJETIVOS ESPECÍFICOS

Resolver la falta de señalización general, observada durante la fase de análisis, tanto del espacio público, en relación a los accesos y calles; como del espacio privado, para permitir la adecuada información sobre la localización de empresas, que no aparecen en un directorio actualizado.

Crear una imagen de marca del Polígono Industrial, que aporte reputación de calidad, identificación y reconocimiento.

Esta acción permite atender uno de los criterios establecidos en la futura Ley de la Generalitat, de Gestión, Modernización y Promoción de las Áreas Industriales de la Comunitat Valenciana, en la clasificación prevista para valorar la calidad de las áreas industriales.

DESCRIPCIÓN

Distintivo/logotipo con la denominación del polígono industrial, que se integrará en todos los elementos de señalización.

Elementos de señalización básicos:

1. Poste de identificación principal: Ubicado en los accesos principales, como puerta de entrada al PI. Permite informar al visitante que ya ha llegado al área empresarial. Sus dimensiones y tratamiento deben garantizar la fácil lectura del mismo y la identificación de la imagen de marca del PI de Rafelbunyol.
2. Directorio de empresas: Ubicados en lugares principales de acceso y centralidad. Listado de las empresas y su situación en un plano. Es esencial que se establezca un código de identificación de fácil lectura.
3. Planos de situación: Ubicados en lugares principales de tránsito para facilitar la ubicación del visitante. Incorpora servicios disponibles en el PI.
4. Señalización de calles: Ubicados en los cruces de la estructura viaria. Pueden incorporar la relación de empresas y los servicios que se encuentran en los viales correspondientes.

PRIORIDAD



MOV1c|3_Poste de identificación principal



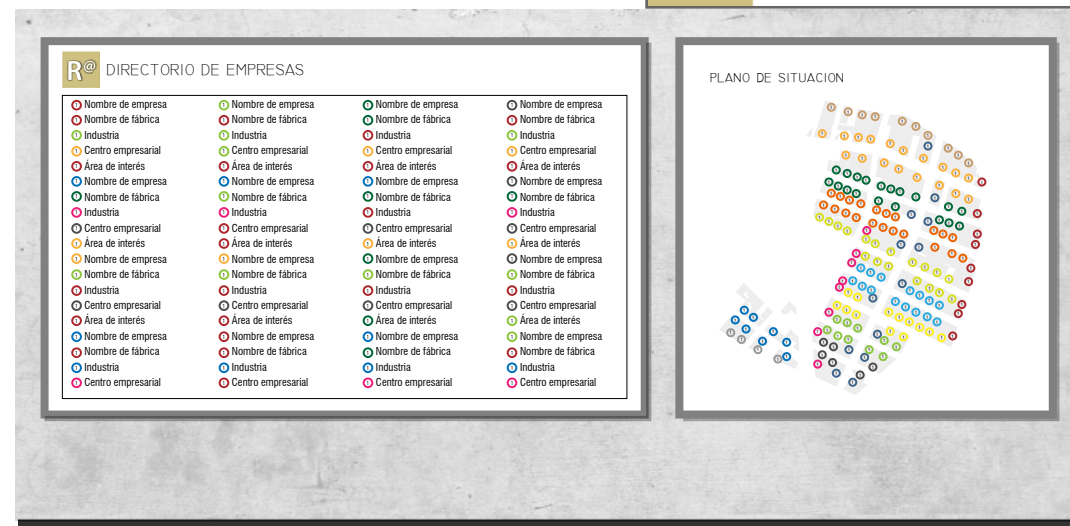
MOV1c|1_Logotipo del polígono industrial



MOV1c|4_Senalización de calles



MOV1c|2_Plano de situación



MOV1c|5_Directorio de empresas



MOV1c|6_Localización de la señalización a incorporar



MOV1c|7_Parque Empresarial de Elche, Alicante.



MOV1c|8_Polígono Industrial Los Olivos en Getafe, Madrid.



OBJETIVOS ESPECÍFICOS

Culminar y renovar la estructura viaria.

Adaptarla a las necesidades actuales.

Mejorar los bordes para facilitar una circulación eficaz y una fachada representativa que incorpore las potencialidades del AAE.

Incorporar un nuevo carácter al área empresarial con la apertura de nuevas oportunidades de actividad económica.

DESCRIPCIÓN

Se configuran los bordes del polígono de acuerdo a la naturaleza de cada uno de ellos, de manera que quedan los límites del área culminados, con una correcta relación con su entorno inmediato (zona residencial, huerta, carreteras perimetrales).

También se propone la reurbanización de los viales estructurantes, como la avenida Camí La Cebolla, calle Roll de Colomer, calle Massamagrell y el perimetral norte calle Quadrat, como viales más representativos, junto con la reconfiguración de la CV-3006, cuyo trazado es fundamental para el correcto funcionamiento de todo el polígono industrial.

Aprovechando que la estructura no está correctamente urbanizada, se proponen acciones que permitan nuevos usos, especialmente en el entorno de la avenida Camí La Cebolla.

La operación de mayor trascendencia, aunque con una perspectiva temporal de medio o largo plazo, es la reconversión del eje de Metrovalencia en plataforma de tranvía, para que deje de configurar un borde/barrera del polígono y permita la vinculación directa entre el ámbito productivo y residencial.

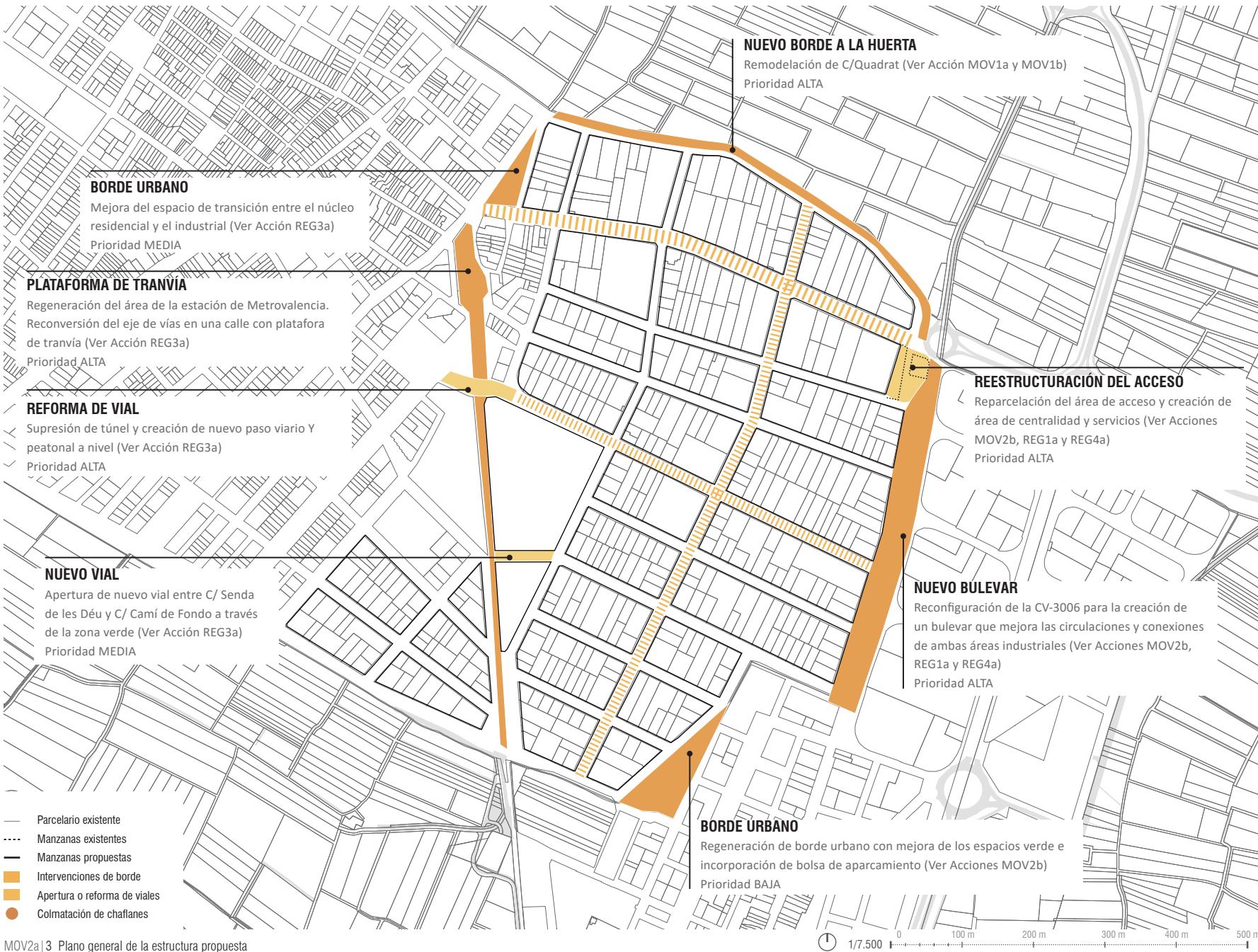
PRIORIDAD



MOV2a | 2_Imagen de la carretera de Barcelona a su paso por Rafelbunyl y la imagen de un eje ajardinado de referencia en un polígono industrial de la Vall d'Uxó



MOV2a | 1_Imagen de Camí Cebolla, eje principal del Polígono de Rafelbunyl y la imagen de un eje ajardinado de referencia en un polígono industrial en el entorno del aeropuerto de Madrid



MOV2a | 3_Plano general de la estructura propuesta

OBJETIVOS ESPECÍFICOS

Ordenación de la circulación y actualización de la señalización vial.

Generar una estructura viaria que permita la redefinición del tráfico para adecuar la circulación y la definición de secciones viarias acordes con la jerarquía propuesta.

Redefinir los sentidos de circulación en función de la jerarquía viaria y la optimización de los recorridos.

Completar la estructura de tráfico a través de la adecuación de la plataforma de Metrovalencia en tranvía urbano y, eventualmente, trasladando la estación término más al sur (a la altura del Camí Fondo) que facilitaría la comunicación entre los dos sectores urbanos del municipio, el residencial y el productivo.

DESCRIPCIÓN

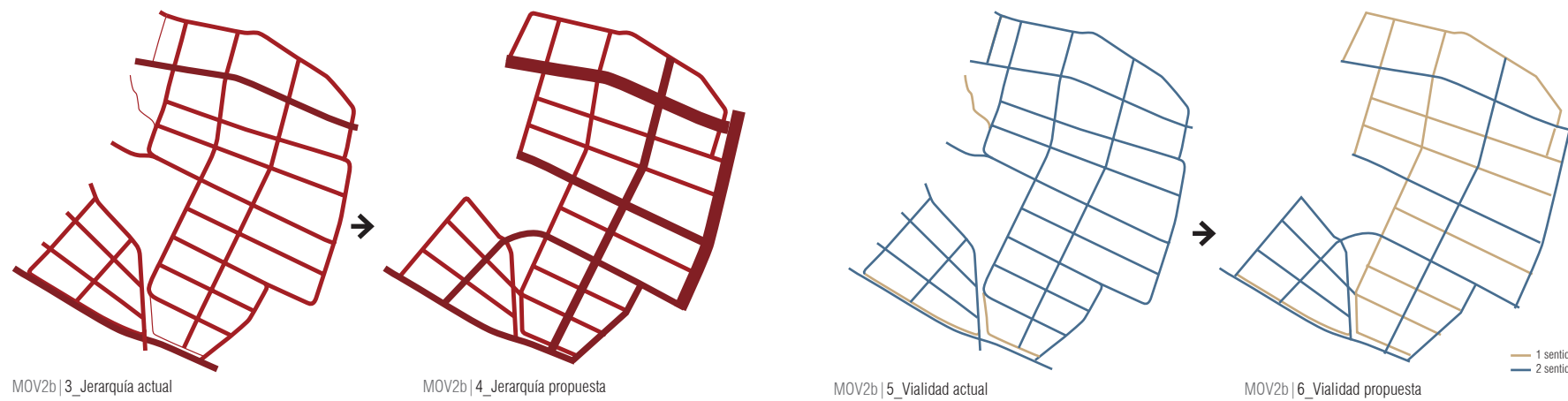
La estructura viaria gravita a través de los ejes conformados por el Camí Cebolla y la calle Massamagrell, complementadas por la calle Rol de Colomer, el nuevo desarrollo del bulevard de la carretera de Barcelona y los viales perimetrales. La retícula básica del polígono no sufre alteración, se mantiene la trama ortogonal original.

Las secciones viarias, posteriormente definidas, permiten acentuar el carácter jerárquico de la estructura viaria, dando preponderancia a la calzada para el vehículo en las vías de la retícula básica, y al peatón en las interiores a las mismas.

La revisión de los sentidos de circulación en toda la trama se basa, igualmente, en la estructura de grandes ejes directores, dejando los viales principales con doble sentido de circulación para agilizar la movilidad a través de ellos, y los interiores a los mismos con sentido único, para permitir una sección viaria con mejores espacios para el peatón.

Es necesario para garantizar la viabilidad del modelo, mejorar los accesos con la zona residencial, aumentar la seguridad global (evitando la circulación a través de pasos susceptibles de padecer ocasionalmente interrupciones por inundación), completar la estructura viaria con los enlaces a través de la conversión en plataforma de tranvía de la actual línea de Metrovalencia.

PRIORIDAD



MOV2b|3_Jerarquía actual

MOV2b|4_Jerarquía propuesta

MOV2b|5_Vialidad actual

MOV2b|6_Vialidad propuesta



MOV2b|5_Ordenación de circulación propuesta



MOV2b|6_Imagen de la Calle Roll de Colomer



OBJETIVOS ESPECÍFICOS

Implantar un sistema multimodal de desplazamientos.

Configurar la red de circulación rodada, carril bici y recorridos peatonales, apoyándose en la estructura viaria de manera lo más homogénea y equilibrada posible en todo el AAE.

Priorizar los recorridos alternativos al tráfico rodado, mediante actuaciones de reurbanización que faciliten el recorrido peatonal (mejora de cruces, pasos de peatones, plataforma elevada, ampliación de aceras, entre otras).

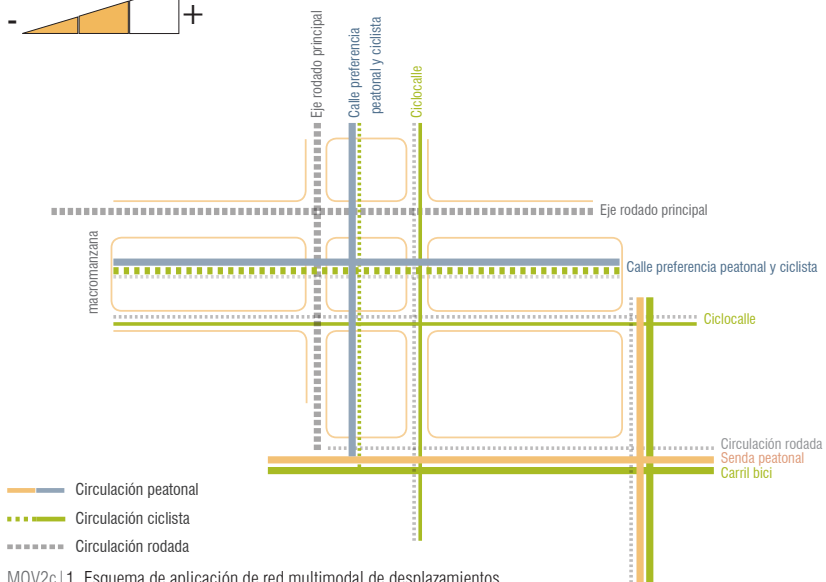
Desarrollar el carril bici que vincula todo el AAE, tanto con el ámbito residencial, como con la infraestructura verde próxima de L'Horta Nord, hasta llegar a espacios de interés medioambiental, como la vía verde "Xurra".

DESCRIPCIÓN

Los grandes ejes de comunicación que estructuran el AAE articulan, a través de todo su tejido, las vías de prioridad para el tráfico rodado, ciclista y peatonal. Estas vías, el bulevar de la antigua carretera de Barcelona, los dos ejes ortogonales principales –Roll de Colomer y Massamagrell- y las perimetrales norte y sur, completan un sistema mixto de desplazamientos que ordena y categoriza todo el polígono. Sólo el paso a distinto nivel de la perimetral sur desde Roll Major puede impedir el paso peatonal y ciclista al otro lado de las vías del ferrocarril. De ahí la propuesta de transformarlas en una plataforma a nivel, como las superficiales de tranvía, que vehículos y personas puedan cruzar sin problema. O bien el traslado de una nueva estación al final de Camí Fondo, junto al parque de Ausiàs March, para evitar el efecto barrera en gran parte del suelo urbano.

La integración multimodal se puede conseguir facilitando la accesibilidad desde la estación de Metrovalencia a los recorridos primarios establecidos y, a través de la mejora de las condiciones de circulación peatonal, en bici y rodada, entre ellos y con la infraestructura verde próxima.

PRIORIDAD



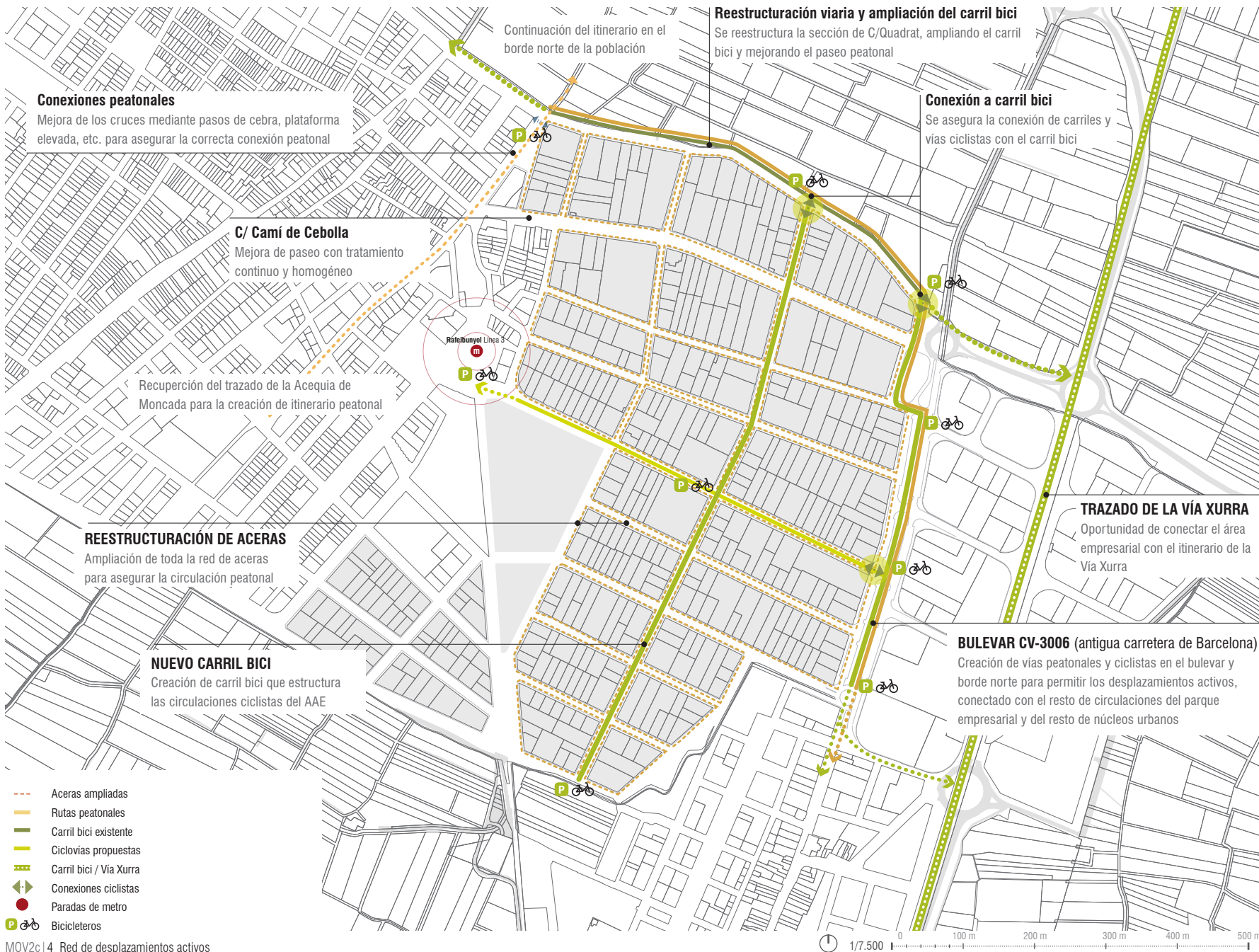
MOV2c | 1_Esquema de aplicación de red multimodal de desplazamientos



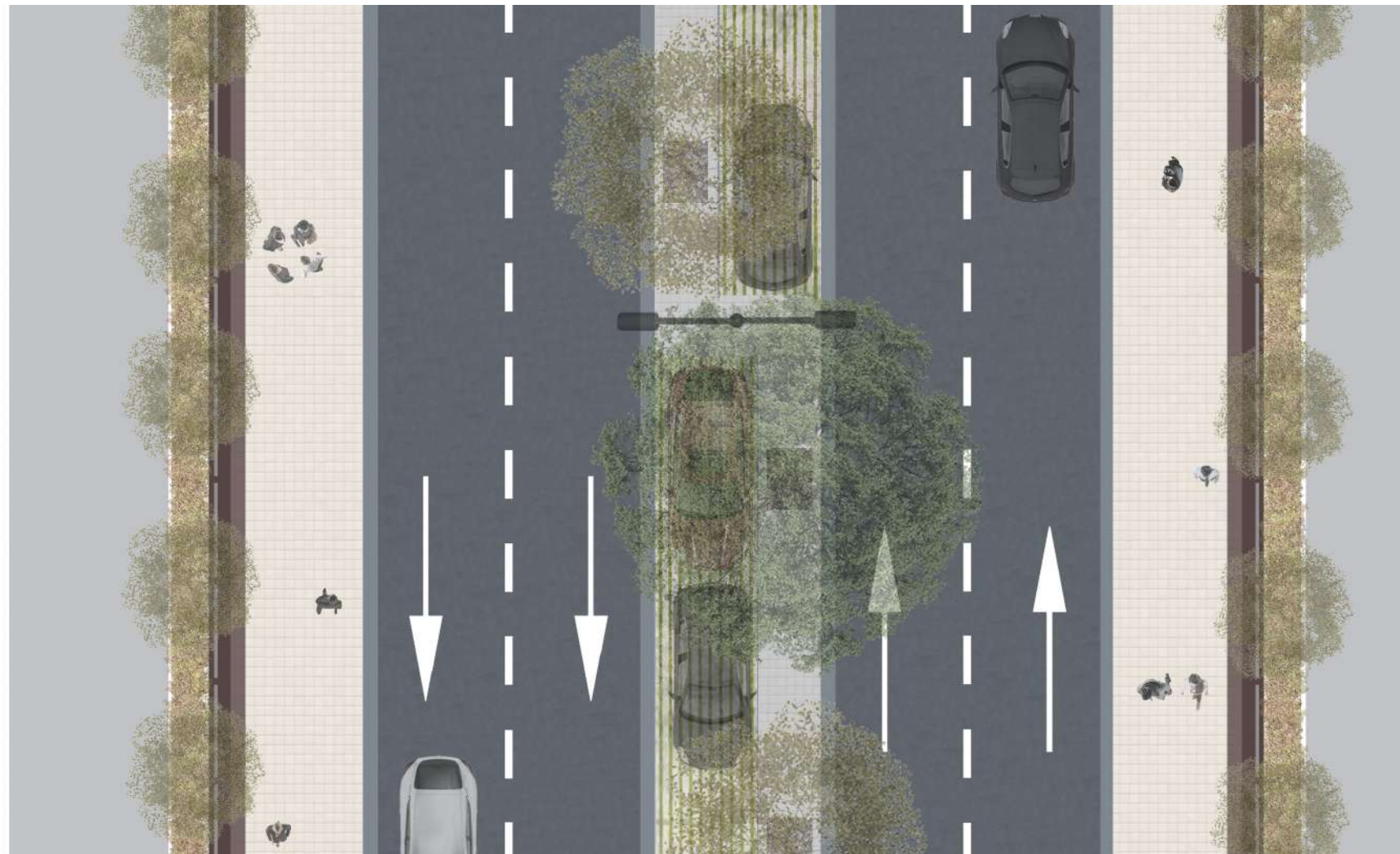
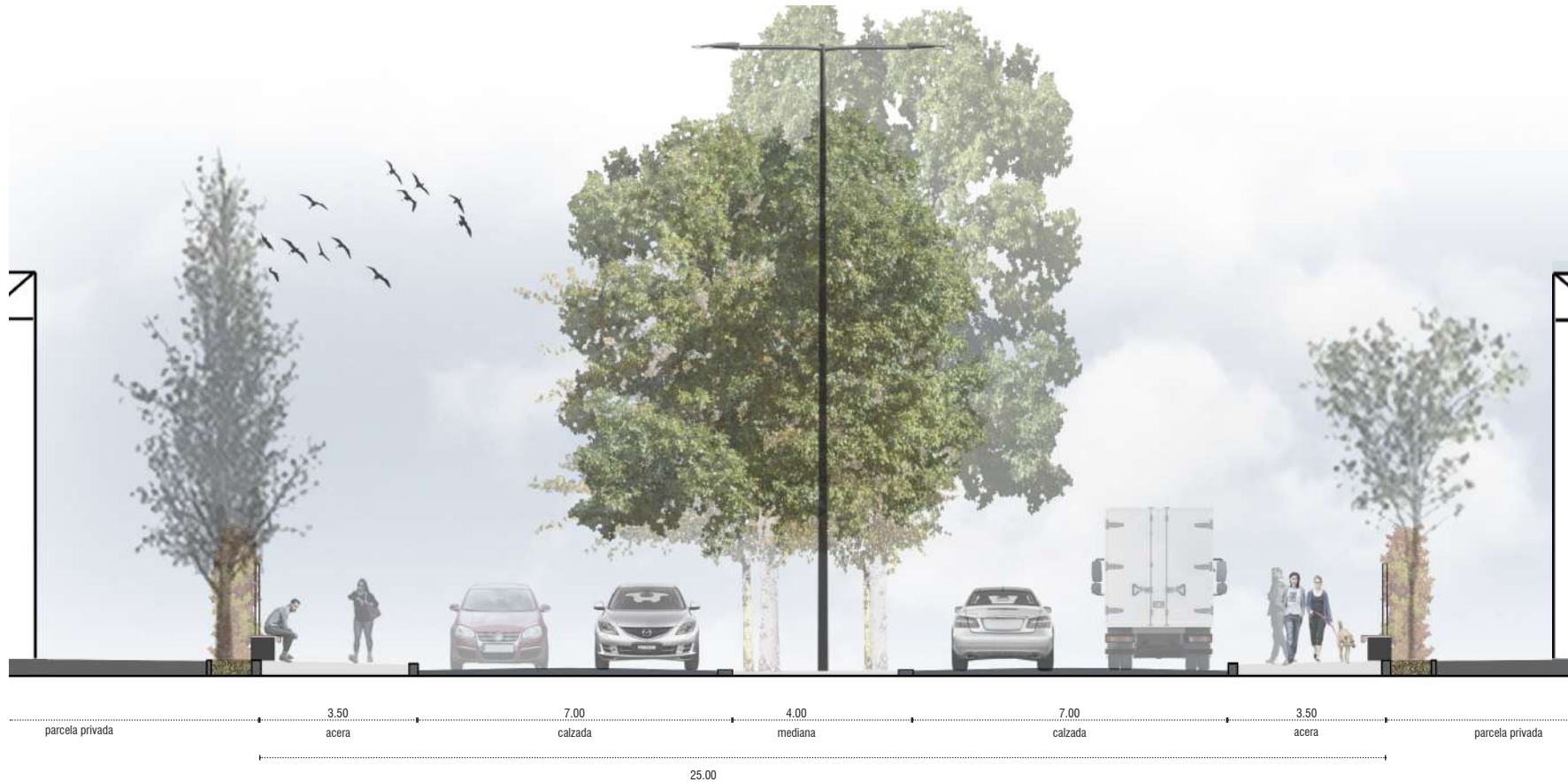
MOV2c | 2_Imagen de zona industrial del Vallés



MOV2c | 3_Imagen del Parque Industrial de Elche



MOV2c | 4_Red de desplazamientos activos



MOV3a | 1_Planta y sección propuestas para la calle Camí de Cebolla.

OBJETIVOS ESPECÍFICOS

Resolver la reforma del viario principal existente a partir de la definición del Camí de Cebolla como eje fundamental de acceso al polígono industrial y a la zona residencial desde la CV-306.

Mejorar la calidad medioambiental y visual de la calle, incorporando vegetación en el centro y las aceras.

Mejorar la red de alumbrado existente, adaptándola a la nueva sección definida e implementando medidas de ahorro energético.

Dotar a la sección de la señalización viaria y el mobiliario urbano adecuado a sus características.

DESCRIPCIÓN

El Camí Cebolla es un eje esencial en la conexión externa, tanto del núcleo urbano como de la AAE. Situada en la parte norte del tejido industrial dispone de una sección bastante homogénea de, aproximadamente, 25 m. En la distribución actual de la sección, toda su anchura se dedica al vehículo excepto unas pequeñas aceras peatonales. La calle, con dos carriles muy anchos por sentido y aparcamiento en cordón a ambos lados, se transforma en una gran explanada de asfalto que no ofrece las mejores condiciones para conformar una vía representativa y de acceso al AAE y mucho menos al casco urbano de Rafelbunyol.

La nueva distribución interna de la sección se ordena a partir de una banda central de 4 m que recoge un aparcamiento en cordón de 2.5 m y una banda corrida de 1.5 m. Estos se disponen de forma alternativa, en tramos de aproximadamente 20 m, de modo que se pueda aparcar en cordón desde los dos sentidos de circulación y se conforme una alineación de arbolado central que, desplazándose alternativamente del eje, permita tener una mediana central arbolada. La materialización de esta banda central se realiza con un pavimento a la misma cota, variando las dimensiones y el acabado superficial. En la zona de aparcamiento se realizará un adoquinado liso con piezas de 20 cm con juntas abiertas mientras que en la banda de arbolado se empleará un adoquinado del mismo material, pero con piezas de 10 cm y un acabado abujardado. La sección se completa con dos carriles de 3.5 m por cada sentido y unas aceras, no menores de 3.5 m, que se adaptarán a las irregularidades del ancho global de la sección, que permitiría algún tratamiento vegetal adicional. Globalmente el nuevo viario de acceso se convertirá en una calle con el mismo número de carriles que en la actualidad, pero con una triple alineación de arbolado y unas aceras generosas con los peatones. La sección viaria del Camí de Cebolla, en su entronque con el tejido residencial, pierde un poco de dimensión que se resuelve con la eliminación de la banda de aparcamiento central y su transformación en una simple mediana de 1 m de anchura con la alineación de arbolado.

La uniformidad que aporta el mobiliario y la vegetación, junto a la materialidad igualitaria de pavimentos en todas las actuaciones sobre viario, permite tener una funcionalidad y una imagen renovada.

La nueva propuesta de iluminación, explicada en detalle en una ficha independiente, incorpora también la utilización de luminarias tipo led al objeto de disminuir el consumo energético.

PRIORIDAD





MOV3a | 2_Planta y sección propuestas para el Bulevar CV-3006.

OBJETIVOS ESPECÍFICOS

Resolver la reforma del viario complementario existente a partir de los dos ejes centrales que configuran una estructura ortogonal, base generadora de una trama ordenada y articulada.

Convertir estas vías de segundo nivel jerárquico (las de primero son el bulevar de la carretera de Barcelona y la avenida Camí Cebolla) en elementos estructurantes del sistema de tráfico rodado, creando un circuito coherente en relación con su papel como vías complementarias de acceso y distribución general de la circulación.

Mejorar la calidad medioambiental y paisajística de la calle, incorporando vegetación y un tratamiento material renovado y representativo.

Mejorar la red de alumbrado existente, adaptándola a la nueva sección definida e implementando medidas de ahorro energético.

Dotar a la sección de la señalización viaria y mobiliario urbano adecuado a sus características.

DESCRIPCIÓN

El segundo nivel en importancia vial del PI presenta una sección de 20 m y 17 m, respectivamente, siendo vías de doble sentido de circulación. Estos valores no llegan a los estándares establecidos en la legislación vigente (la LOTUP, para zona industrial y doble sentido circulación, fija un mínimo de 24 m de sección viaria).

En la distribución de los viales se establece una calzada con dos carriles de 7 m en la que se debe permitir la coexistencia del tráfico de bicicletas (en la calle Massamagrell con carril propio). En los laterales de la calzada se proponen bandas de aparcamiento en cordón de 2.5 m, con arbolado incorporado de manera que los alcorques establecen una modulación de 3/4 plazas de aparcamiento para turismo entre ellos permitiendo el acceso a todas las parcelas. Las aceras se ajustan a la dimensión de 2.5 m para poder incorporar iluminación y mobiliario complementario. La uniformidad que aporta el mobiliario y la vegetación, junto a la materialidad igualitaria de pavimentos en todas las actuaciones sobre viario, permite tener una funcionalidad y una imagen renovada.

La nueva propuesta de iluminación, explicada en detalle en una ficha independiente, incorpora también la utilización de luminarias tipo led al objeto de disminuir el consumo energético. El mobiliario urbano, se renueva, especialmente en todo lo relativo a la señalización, para garantizar una adecuada calidad de imagen e información en el polígono. La propuesta orientativa de señalética se desarrolla en una ficha independiente.

Los frentes de parcela se tratan con vegetación para que se aprecie el carácter singular de estas dos vías como ejes centrales estructurantes del resto. Las especies de vegetación se podrían uniformizar para destacar el papel de ambos ejes dentro de la trama.

PRIORIDAD

