



MOV3b | 2\_Planta y sección propuestas para la calle Roll de Colomer.

1/150 05 m 10 m



MOV3b | 1\_Imágenes del estado actual de la Calle Massagrell.



MOV3b | 2\_Imágenes del estado actual de la Calle Roll de Colomer.



MOV 3  
c

MEJORAR LA URBANIZACIÓN VIARIA

### LA RENOVACIÓN DE LA SECCIÓN DEL VIARIO TERCIARIO: CALLE QUADRAT

#### OBJETIVOS ESPECÍFICOS

Resolver la reforma del viario existente a partir de los viales de menor rango que se configuran en la estructura del conjunto del AAE.

Convertir las vías de tercer nivel jerárquico como elementos estructurantes del sistema de acceso a las parcelas y de preponderancia del tráfico peatonal y en bici, frente al motorizado, en un circuito coherente con su papel y jerarquía en la trama viaria del área industrial y también en relación con su papel como vías complementarias de acceso y distribución.

Mejorar la calidad medioambiental y visual de la calle, incorporando vegetación.

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

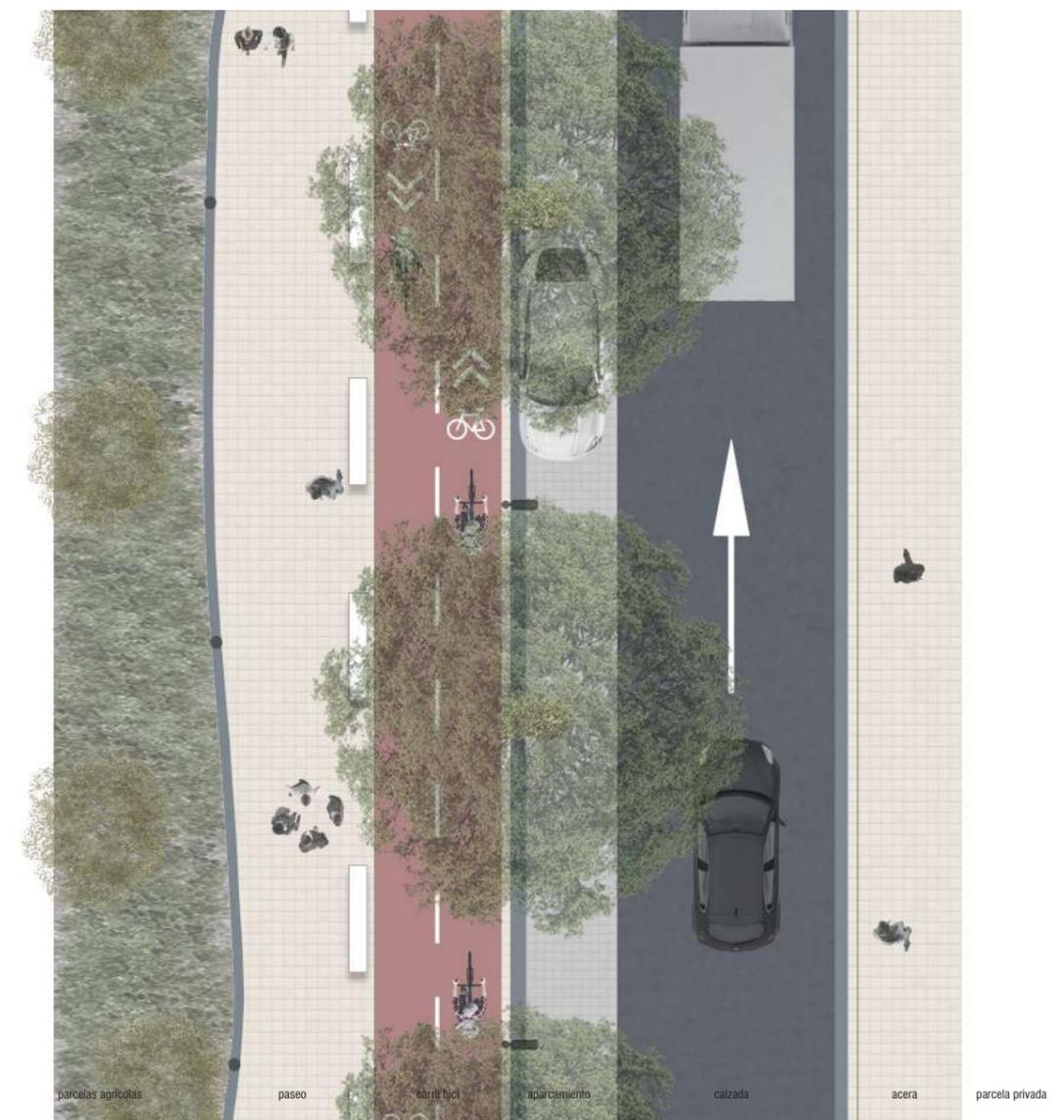
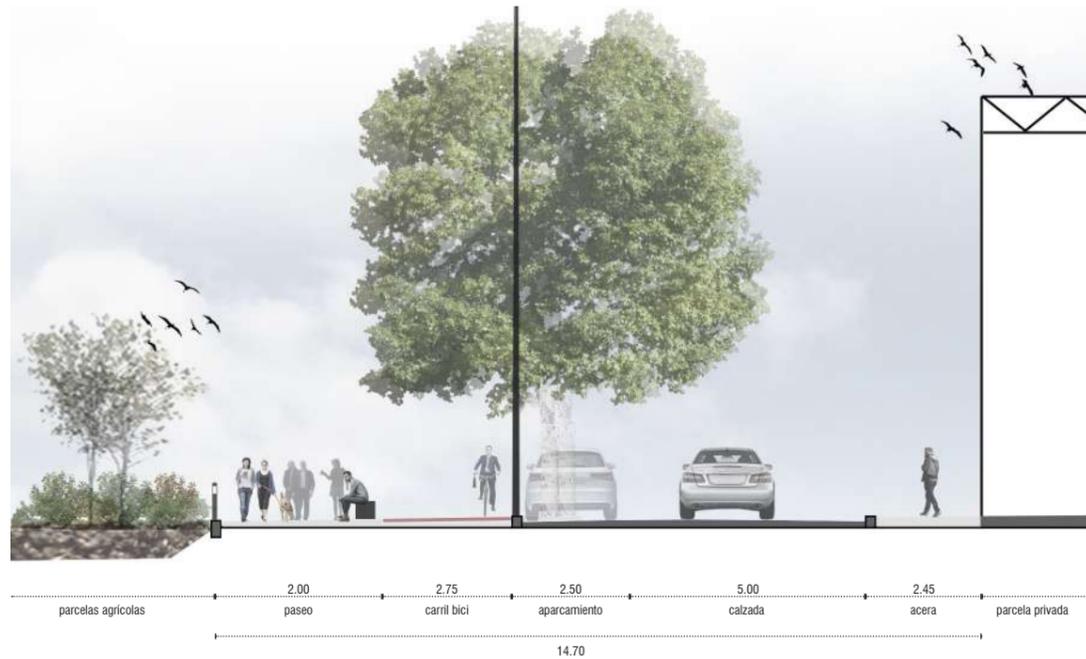
El tercer nivel ejemplarizado en la calle Quadrat tiene una sección viaria limitada a 14.7 m aproximadamente porque el espacio del peatón varía actualmente siguiendo la cubierta de la acequia del borde norte. Este valor dista de los estándares establecidos en la legislación vigente (la LOTUP, para zona industrial, como dimensión menor de viario establece que sea de sentido único de circulación y fija un mínimo de 18 m de sección).

En la distribución del vial se establece una calzada con un carril de 5 m destinada a la circulación de coches y camiones, y se mantiene el carril bici en su situación actual y con la dimensión que tiene ya que es importante su conexión con la vía ciclista que recorre toda la Horta Nord (la conocida como vía Xurra) y la conexión ciclista entre la zona residencial y la industrial de Rafelbunyol. Se resuelve como una sección arbolada para favorecer una imagen amable y respetuosa de la identidad del municipio frente al territorio agrícola situado al norte y a la percepción de un gran número de usuarios del acceso de la CV300 a la autopista A7.

En el lateral de la calzada junto a la edificación industrial, se propone una banda de aparcamiento en cordón de 2.5 m. Las aceras de ese lateral se ajustan a la dimensión de 2 m libres de paso que exige la LOTUP para favorecer la accesibilidad a las parcelas, la iluminación se propone en el lateral opuesto para no restar posibilidades de paso. La banda peatonal del lateral opuesto, el que ofrece vistas abiertas a la huerta norte, puede configurarse con una dimensión mayor, hasta cubrir el suelo del término municipal, favoreciendo su papel de mirador y cumpliendo la dimensión establecida por ley. 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 también desde las secciones como esta, de pequeña dimensión en relación a otros polígonos, pero relevantes en el contexto del PI de Rafelbunyol.

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.

PRIORIDAD



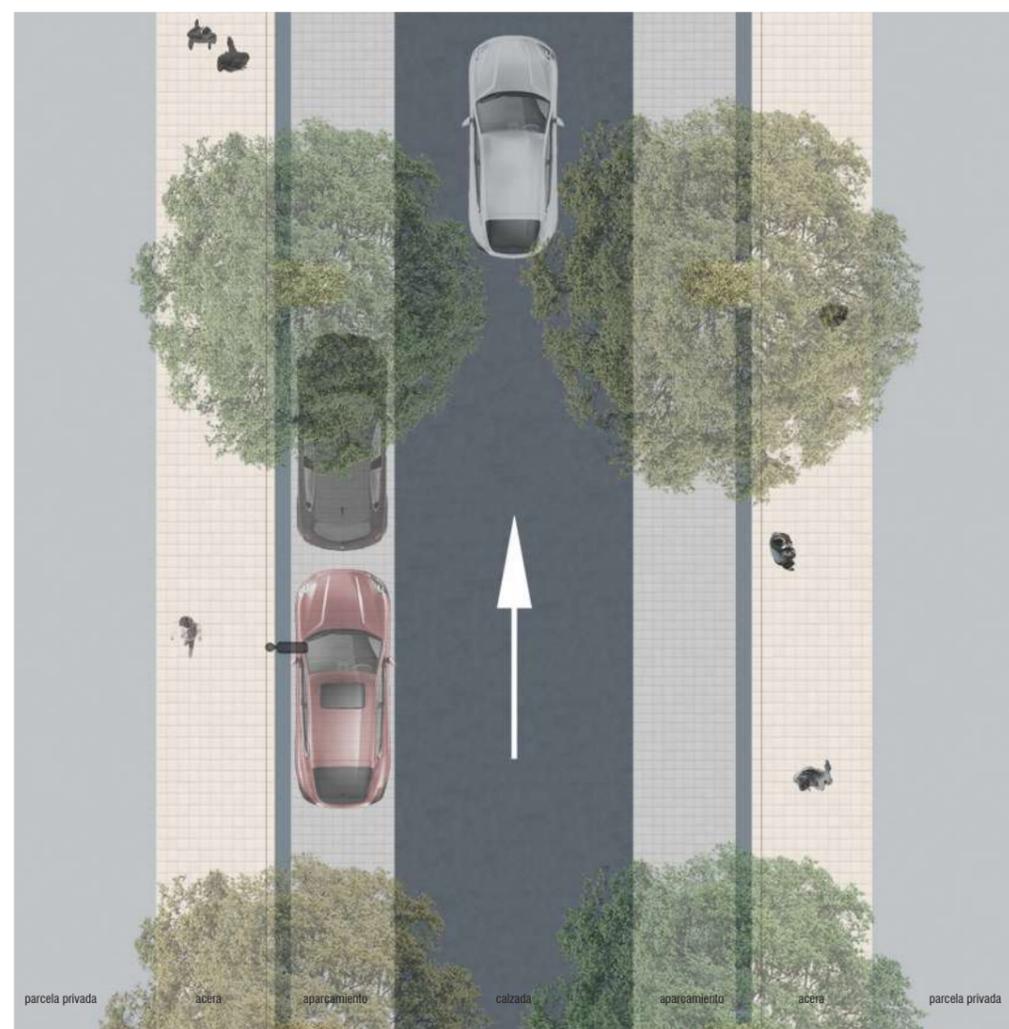
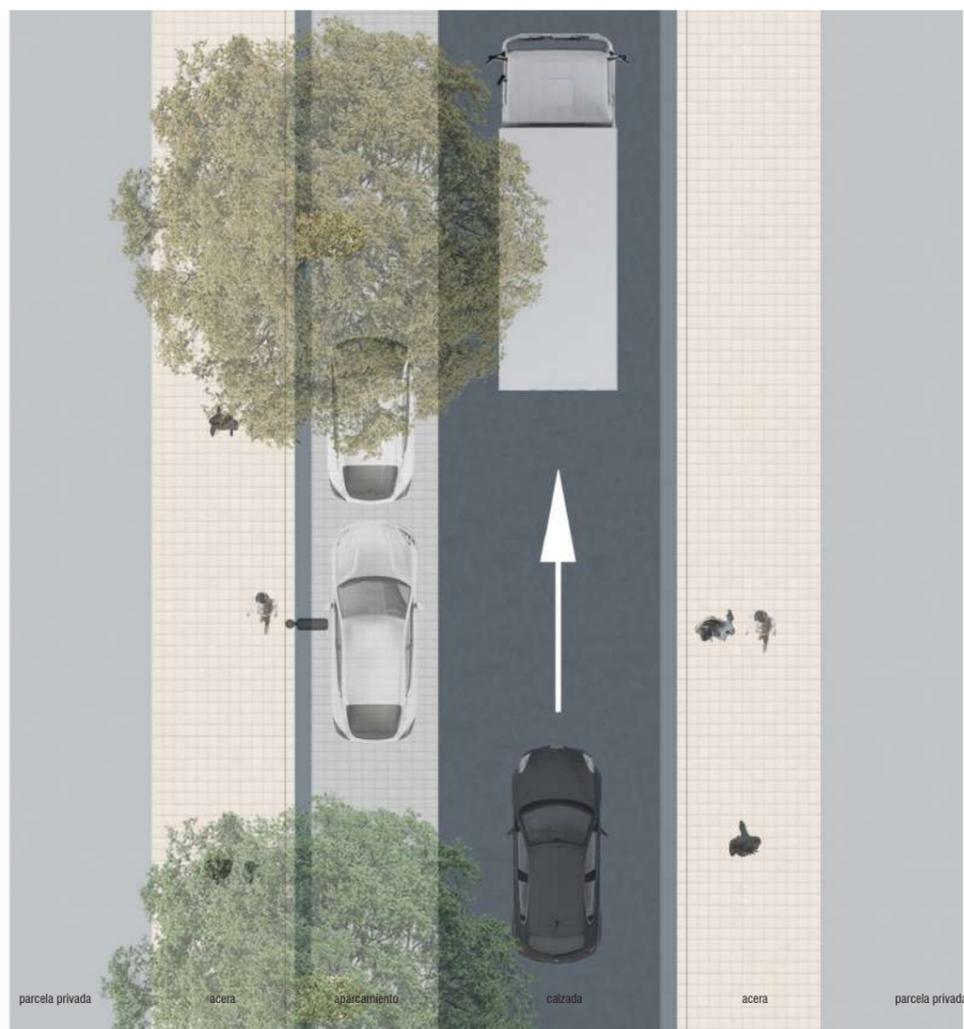
MOV3c | 1\_Planta y sección propuestas para la calle Quadrat.



MOV3c | 2\_Imagen del estado actual de la Calle Quadrat.



MOV3c | 3\_Calle con plataforma única. Slotsgade Hillerod, Copenhague (Google Earth)



MOV3c | 4\_Planta y sección propuestas para la calle de la Mar.

MOV3c | 5\_Planta y sección propuestas para la calle l'Horteta.



**MOV 4** RESOLVER LAS NECESIDADES DE APARCAMIENTO  
**ESTACIONAMIENTO PARA VEHÍCULOS PESADOS**

**OBJETIVOS ESPECÍFICOS**

Dotar al polígono industrial de las plazas necesarias para el estacionamiento de vehículos pesados. En la actualidad este tipo de vehículos no disponen de espacio de estacionamiento específico, encontrando situaciones diversas como el aparcamiento en calzada en vías de borde, el aparcamiento en parcelas privadas (muy limitado, dadas las condiciones de ocupación de la edificación), al margen de los procesos de carga y descarga, o el aparcamiento en la vías interiores del AAE, generalmente al margen de una regulación o mínima señalización, alterando las condiciones funcionales de los ejes distribuidores fundamentales.

**DESCRIPCIÓN**

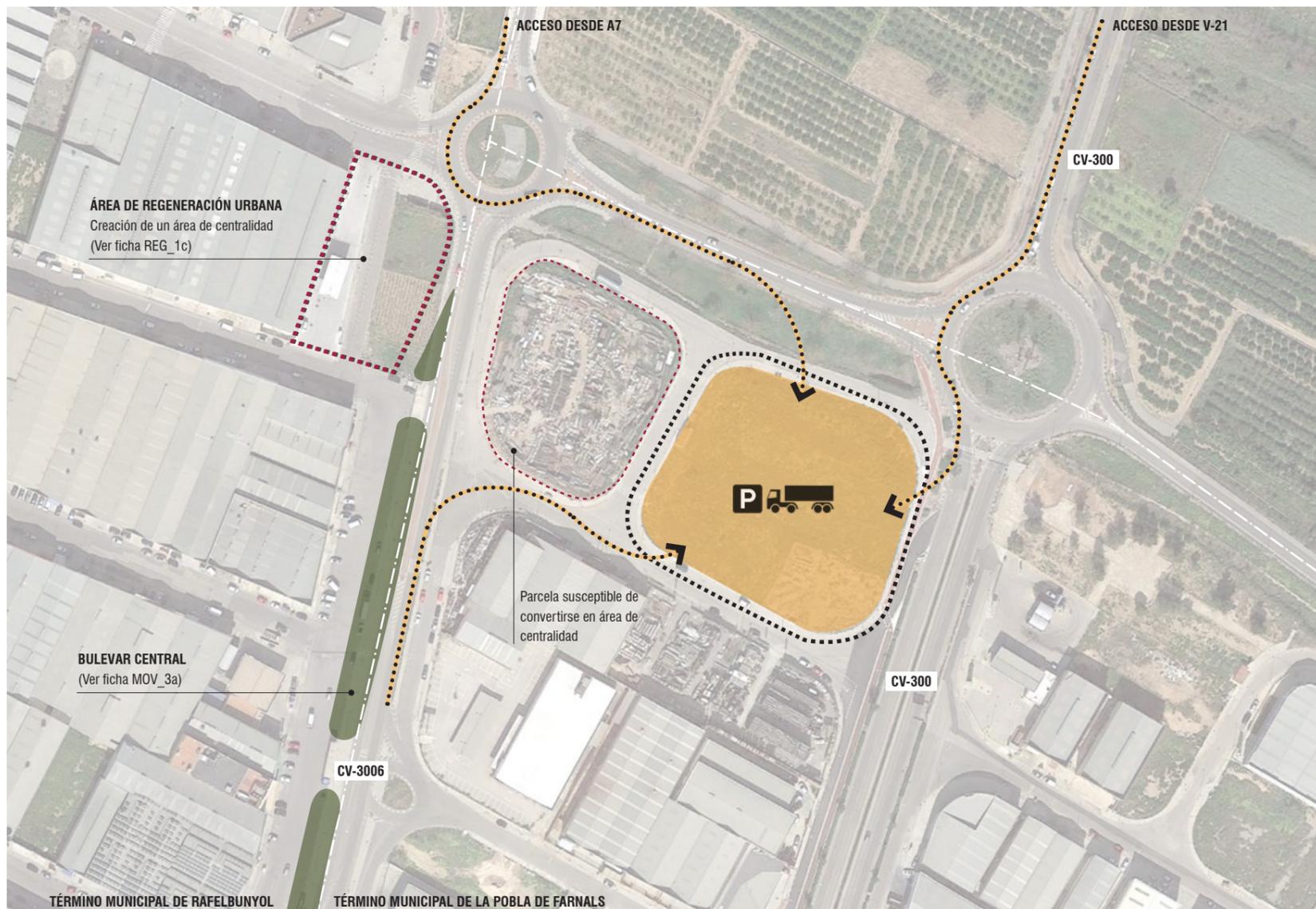
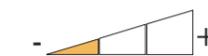
Al margen de actuaciones de mayor importancia, como la reconversión de alguna parcela o nave como zona específica de aparcamiento para vehículos pesados, se plantea como alternativa establecer una bolsa en el suelo disponible correspondiente al polígono anexo de La Pobla de Farnals, aprovechando la cercanía de los accesos al polígono.

Esta actuación incide, de nuevo, en la necesaria complementariedad entre ambas zonas industriales (Rafelbunyol y La Pobla de Farnals) que debería extenderse en relación con el suelo urbano residencial, a través de una mancomunidad que tratara todo lo relativo al uso y desarrollo del suelo de manera coordinada entre ambos municipios.

Con una adecuada señalización informativa complementaria, se intenta alejar a este tipo de vehículos de las áreas de centralidad, evitando además los flujos en busca de aparcamiento.

Las bolsas se diseñan de manera que queden rodeadas de elementos de vegetación que ayude a limitar el impacto visual negativo que suponen estas grandes extensiones de suelo.

**PRIORIDAD**



MOV4a | 1 Localización y esquema de circulación del área propuesta para aparcamiento de vehículos pesados



MOV4a | 2 Vista aérea del aparcamiento para vehículos pesados en el Parque Empresarial de Elche. (Google Earth)



MOV4a | 3 Vista aérea del aparcamiento para vehículos pesados en Hilpoltsein (Alemania). (Google Earth)

### OBJETIVOS ESPECÍFICOS

Facilitar el aparcamiento a los vehículos de transporte pesado y ligero que recibe el AAE e incorporar bolsas de aparcamiento. Algunas vías podrán asumir algo del aparcamiento en superficie pero no es suficiente y pueden colmatar las calles e impedir el adecuado desplazamiento de peatones.

Situar las bolsas de aparcamiento en puntos de fácil acceso desde el exterior y vinculadas a las vías y entradas principales y zonas de amplia visibilidad.

Incorporar también alguna bolsa intermedia que concentre un número importante de aparcamientos.

### DESCRIPCIÓN

Al margen del aparcamiento en vial, de acuerdo con las características de la sección correspondiente, para asegurar un servicio adecuado en el AAE se han previsto algunas bolsas de aparcamiento complementarias.

Las áreas de aparcamiento para vehículos pesados se describen en ficha aparte.

Para vehículos turismo o de tamaño medio, además del bulevar en el límite este –CV3006– con aparcamiento lateral (con una estimación de más de 100 plazas) se habilita una zona específica junto al acceso principal donde confluyen las vías Quadrat y Camí Cebolla, un punto clave para parking antes de incorporarse al polígono o para acceder a lo que se plantea como espacio de centralidad con oficina gestora y espacio dotacional.

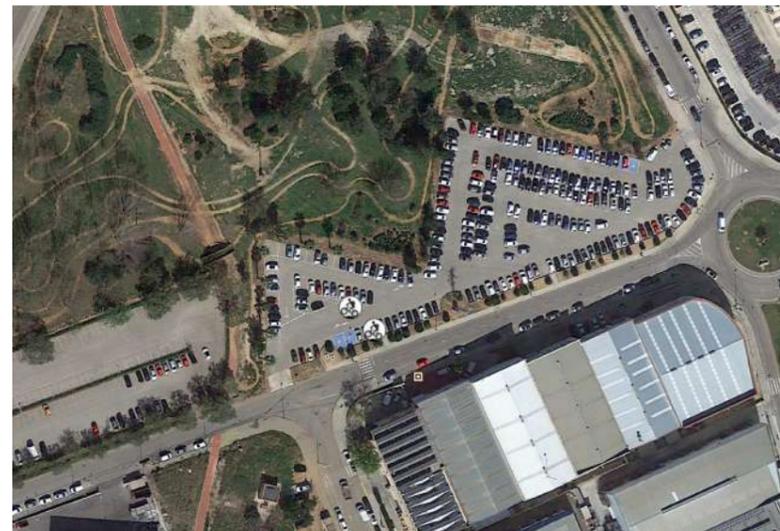
También se plantea una bolsa de aparcamiento en el extremo sur completando una superficie de suelo no tratado junto a la calle Roll Major. Esta bolsa permitiría aparcar los coches en un trayecto intermedio entre este polígono y el sector industrial de reciente creación más al oeste, al otro lado del ferrocarril.

Al margen de las alternativas anteriores, es posible crear nuevas bolsas de aparcamiento en parcelas libres de manzana. Bolsas que aportarían un buen servicio si se disponen con entrada y salida por dos calles consecutivas, atravesando las manzanas alargadas que son una constante en sentido este-oeste en el polígono. Una opción que ha dado muy buen resultado al ser implantada en otros polígonos.

### PRIORIDAD



MOV4b | 1\_Ubicación de bolsas de aparcamientos



MOV4b | 2\_Bolsas de aparcamiento en el Parque Industrial Juan Carlos I (Almussafes). (Google Earth)



MOV4c | 2\_Bolsa de aparcamiento en el Parque Tecnológico del Vallés



MOV4c | 1\_Locacización de los aparcamientos en vía pública

#### OBJETIVOS ESPECÍFICOS

Regular el aparcamiento en vía pública con una triple finalidad. Por un lado, favorecer que el espacio destinado al coche parado no incida negativamente en la funcionalidad de la calle, creando inconvenientes a los flujos y movimientos habituales; además, un aparcamiento regulado siempre respeta la movilidad de otras formas de desplazamiento manteniendo una sección estable. Por otro lado, crear una imagen armónica y atractiva de la calle como parte integrante de un conjunto ordenado, los coches no son atributos que aporten calidad a la sección. Y, por último, la regulación supone permitir diferentes formas de aparcamiento con ingresos diferenciales para el municipio, en caso de ser necesario por demanda, (desde el aparcamiento libre, a las zonas con banda azul o parquímetro con cargo a tarjetas o precios regulados por ordenanza).

#### DESCRIPCIÓN

En las secciones de la mayor parte de los ejes viarios se prevé aparcamiento en un lateral de la vía, y excepcionalmente en dos bandas, para dar servicio inmediato a las empresas, aunque sea sólo en esa medida para evitar colmatar gran parte de la sección e impedir una presencia excesiva del vehículo en calle.

Al aparcamiento en vía pública, en esa gran proporción del viario existente, se pueden añadir algunas actuaciones puntuales que permitirían desahogar los problemas derivados de la reconfiguración de las secciones viarias. Si dicha reconfiguración, tal como se ha planteado, intenta conseguir una sección viaria con una mayor proporción para el peatón a costa de limitar la capacidad de aparcamiento en la vía pública, es conveniente prever algunos espacios que pudieran complementar las posibles carencias generadas.

Para vehículos pesados, y con la idea general de aprovechar las oportunidades del AAE próxima de La Pobla de Farnals, sería adecuado configurar una de las parcelas disponibles con ese fin. Para vehículos de turismo se considera la parcela situada junto al acceso principal del polígono, además de las plazas en el propio bulevar desarrollado en la CV-3006, que pueden servir de parking disuasorio y evitar la incorporación de vehículos a los tejidos centrales.

#### PRIORIDAD



MOV4c | 2\_Vista actual del aparcamiento en el AAE

**M4**  
**d**  
 RESOLVER LAS NECESIDADES DE APARCAMIENTO  
**LA REGULACIÓN DEL APARCAMIENTO EN PARCELA PRIVADA**

**OBJETIVOS ESPECÍFICOS**

Regular el aparcamiento en parcela privada con la finalidad de evitar la saturación de vehículos aparcados en calle. Algo que la LOTUP ya regula bajo unas condiciones mínimas (1 plaza de aparcamiento cada 100 m<sup>2</sup>). Las calles cubrirán mejor sus cometidos como vía pública si los vehículos privados se incorporan al espacio que le es propio: las parcelas privadas.

Conseguir en las parcelas de mayor tamaño un espacio libre de edificación que permita densificar usos —edificación en altura— liberando el plano del suelo para aparcamiento privado, zonas verdes o de paso y descarga.

**DESCRIPCIÓN**

Al dotar al AAE de zonas de aparcamiento que concentran en puntos estratégicos los coches, autobuses y camiones, se libera, en gran parte, a las calles de ese cometido. Además, las calles de mayor sección pueden albergar algunas plazas de aparcamiento, tal como aparece en las secciones. Pero es fundamental que las empresas vayan asumiendo en suelo propio las necesidades de incorporar vehículos de carga y descarga y de uso privado para desplazamiento del personal.

En este caso, la mayor parte del Polígono Industrial, tiene parcelas ocupadas por edificación en toda su superficie, algo que impide pensar en parking interior. No obstante, la tendencia debe ser liberar suelo en parcela privada para poder responder a las necesidades funcionales de aparcamiento u otras, como por ejemplo almacenamiento de materiales o maquinaria de exterior asociada a determinadas instalaciones técnicas; pero también a las propias de seguridad, separando unas edificaciones de otras para evitar propagación de incendios o daños colaterales de empresas adyacentes, y a las que dicta la legislación y la demanda generalizada de nuevas empresas que quieran instalarse en Rafelbunyol. Esta condición debería plantearse como imperativa en las nuevas parcelas generadas cuando se complete el planeamiento previsto, tanto en la frontera norte del polígono, como en la zona sureste, disponiendo una ocupación en parcela compatible con el cumplimiento de la LOTUP, es decir una plaza de aparcamiento para turismos por cada 100 m<sup>2</sup> de techo edificado en parcela.

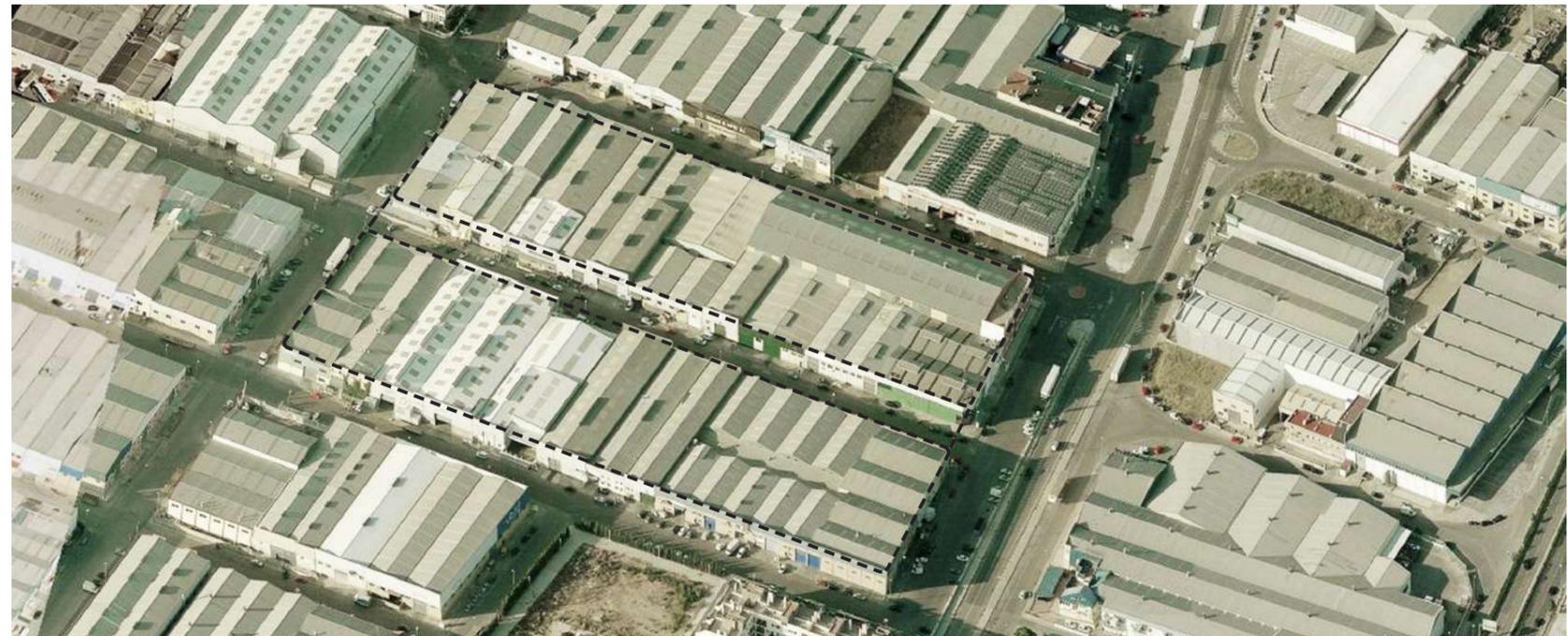
**PRIORIDAD**



MOV4d | 1\_ Imagen actual de aparcamiento en calle en el PI Rafelbunyol



MOV4d | 2\_ Imagen aérea del Parque Empresarial de Elche. Detalle de naves nido. (Base: Bing maps)



MOV4d | 3\_ Imagen aérea del PI Rafelbunyol. Equivalencia con PE Elche. (Base: Bing maps)

# REG

## REGENERACIÓN URBANA Y NUEVOS DESARROLLOS

### REG\_1 REDEFINIR USOS Y DESARROLLAR NUEVAS ÁREAS DE ACTUACIÓN

- REG\_1a La agregación y redistribución de nuevos usos y actividades
- REG\_1b La recomposición de las áreas de agrupación parcelaria
- REG\_1c La creación de áreas de nueva centralidad
- REG\_1d La ordenación de nuevos desarrollos

### REG\_2 ELEVAR LOS NIVELES DE CALIDAD DEL ESPACIO PÚBLICO

- REG\_2a Las condiciones de ocupación, retranqueos y volumetría
- REG\_2b La materialidad de fachadas, frentes de parcela y rotulación
- REG\_2c La redefinición de los espacios de borde y de transición
- REG\_2d La regulación singular de las parcelas de imagen exterior
- REG\_2e El tratamiento renovado del espacio público



**REG 1**  
**a**  
**LA AGREGACIÓN Y REDISTRIBUCIÓN DE NUEVOS USOS POR SECTORES**

**OBJETIVOS ESPECÍFICOS**

Facilitar la incorporación de las actividades económicas de mayor demanda (producción, logística, TIP –techo industrial protegido para pymes y autónomos-, transporte, terciario, etc.).

Concentrar en una localización estratégica y lo más equidistante posible del tejido urbano del conjunto del AAE aquellos usos dotacionales y de uso colectivo como espacio referente de calidad y de mayor actividad e integración social.

Regenerar los espacios de contacto entre los usos de carácter económico y los residenciales que hayan consolidado en su entorno próximo.

Las dotaciones de espacios verdes y áreas de aparcamiento tendrán una inserción en la trama urbana intentando una distribución homogénea y una localización accesible para los usuarios.

**DESCRIPCIÓN**

En el AAE la mayor parte del suelo está ocupado por usos industriales, aunque comercios, oficinas, talleres, almacenes y alguna vivienda y usos dotacionales completan los usos existentes.

En el plano se destacan los usos existentes que juegan a favor de una mayor funcionalidad y calidad del AAE, o que completan simplemente el tejido existente, las propuestas de nuevos usos a incorporar y los ámbitos que podrían ir asumiendo nuevos usos más compatibles con su localización y sus compromisos urbanos y territoriales.

El proyecto piloto apuesta, en cualquier caso, por completar los usos de actividad económica y añadir algunos más específicos, como los TIP (techo industrial protegido) de última generación o los que promueve la futura Ley de Gestión, Modernización y Promoción de las Áreas Industriales para elevar la categoría de las AAE de la Comunitat Valenciana. Los TIP es una modalidad que se promueve con ayudas públicas y que benefician a las pymes y autónomos que necesitan instalarse en espacios de cierta dimensión y con servicios concretos que difícilmente encuentran en los tejidos residenciales.

Entre los usos que completan las futuras exigencias legales para calificar las AAE, se encuentran las zonas de aparcamiento, las de equipamiento y zonas verdes superando el porcentaje exigido por la normativa urbanística. Pero además se plantea la necesidad de un Centro Polivalente que cuente con espacios para reuniones, formación y servicios de oficina o adicionales y otros más que podrían integrarse en esa área de centralidad como: servicio de correos y/o paquetería, oficinas bancarias, instalaciones para la práctica deportiva, escuela o centro de educación infantil de primer ciclo (cero a tres años), hotel o servicio de alojamiento similar, etc. Usos que añaden valor al AAE y que le aportan unas cualidades con las que afrontar demandas más exigentes y nuevos incentivos para constituirse en enclaves tecnológicos o de perfil innovador.

**PRIORIDAD**

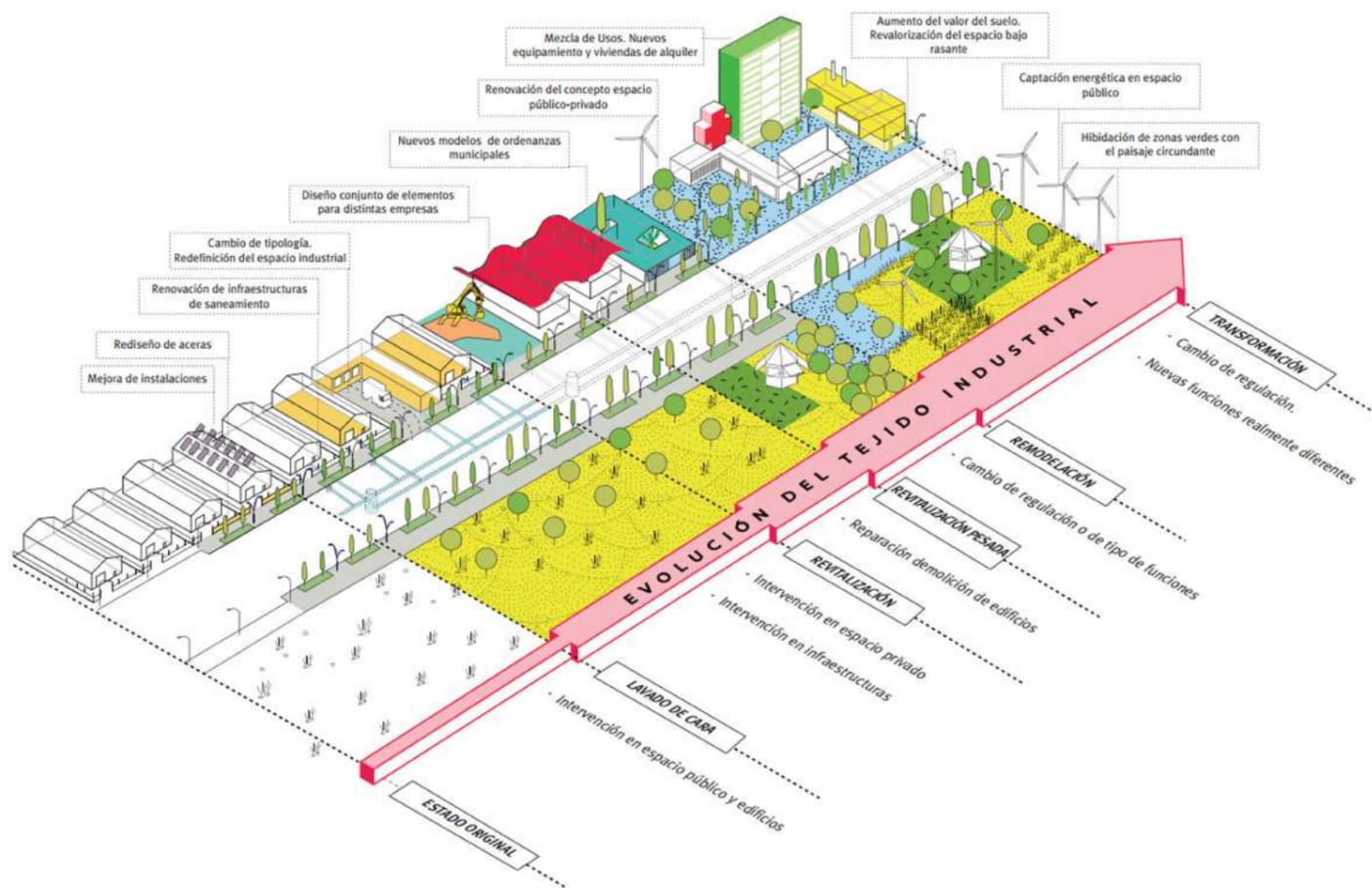


- |   |   |
|---|---|
| ○ Servicios y actividades existentes    | ○ Áreas de actividad económica                    |
| ○ Servicios y actividades propuestos    | ○ Áreas de recomposición   Mismo uso              |
| ○ Servicios y actividades a consolidar  | ○ Áreas de recomposición   Nuevos usos propuestos |
| ○ Servicios y actividades a eliminar    | ○ Equipamientos y dotaciones existentes           |
| <b>m</b> Servicio de transporte público | ○ Ayuntamiento y centros oficiales                |
| ○ Carril bici                           | ○ Comercios                                       |
| ○ Ruta peatonal                         | ○ Mercados  |
| ○ Miradores                             | ○ Estación de servicio                            |
| ○ Aparcamiento                          | ○ Abastecimiento vehículos eléctricos             |
| ○ Punto de información                  | ○ Alojamiento                                     |
| ○ Parque/jardín                         | ○ Restauración                                    |
| ○ Instalaciones deportivas              | ○ Centros empresariales                           |
| ○ Servicios médicos                     | ○ Salas de audiovisuales / convenciones           |
| ○ Equipamientos educativos              | ○ Oficinas y salas de reunión                     |
| ○ Guarderías                            | ○ Formación                                       |
| ○ Servicio de mensajería                | ○ TIP (Techo industrial protegido)                |
| ○ Servicios bancarios                   | ○ Talleres artesanos                              |
| ○ Policía                               | ○ Sector de la cerámica                           |

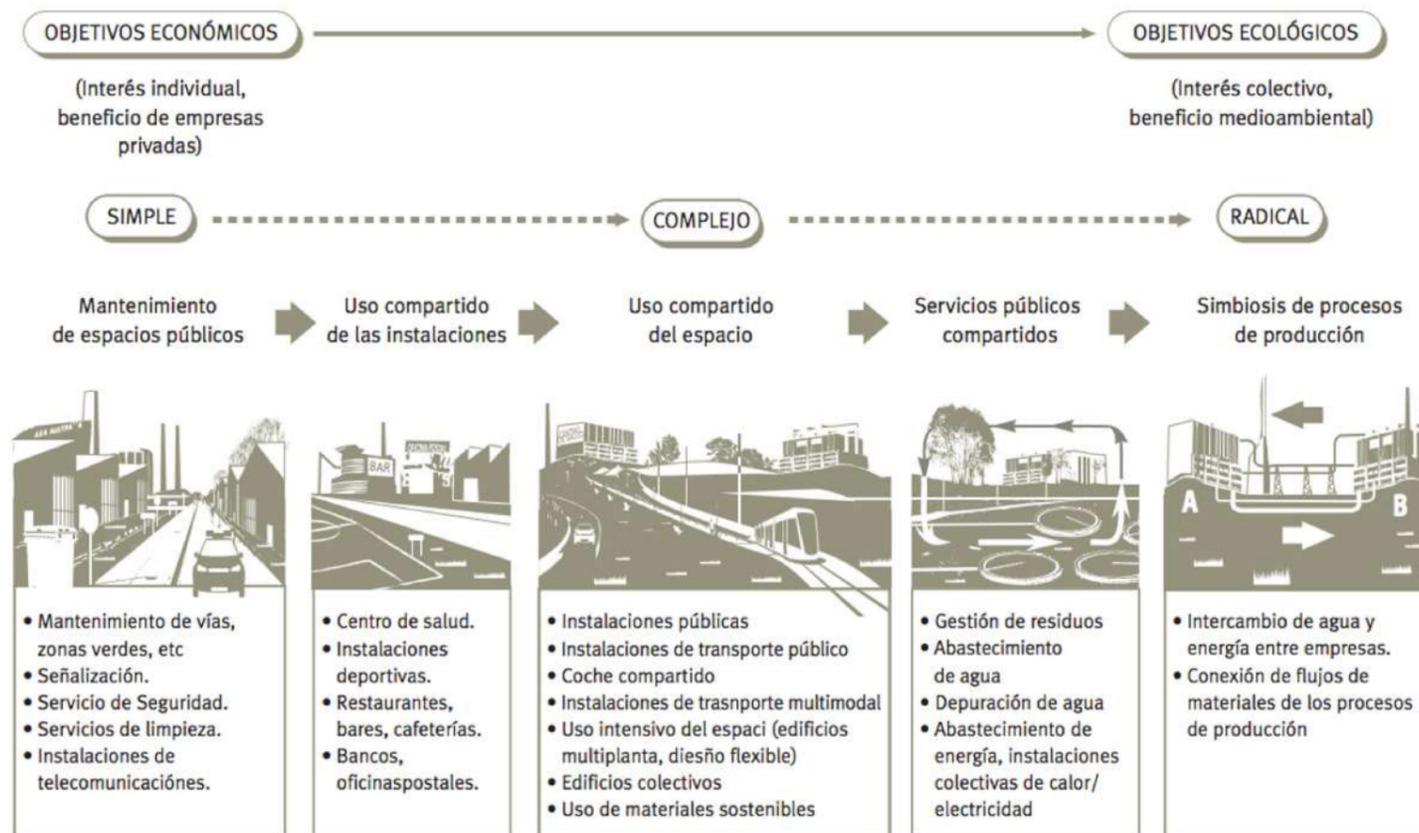


REG1a|2\_Estado actual de la edificación

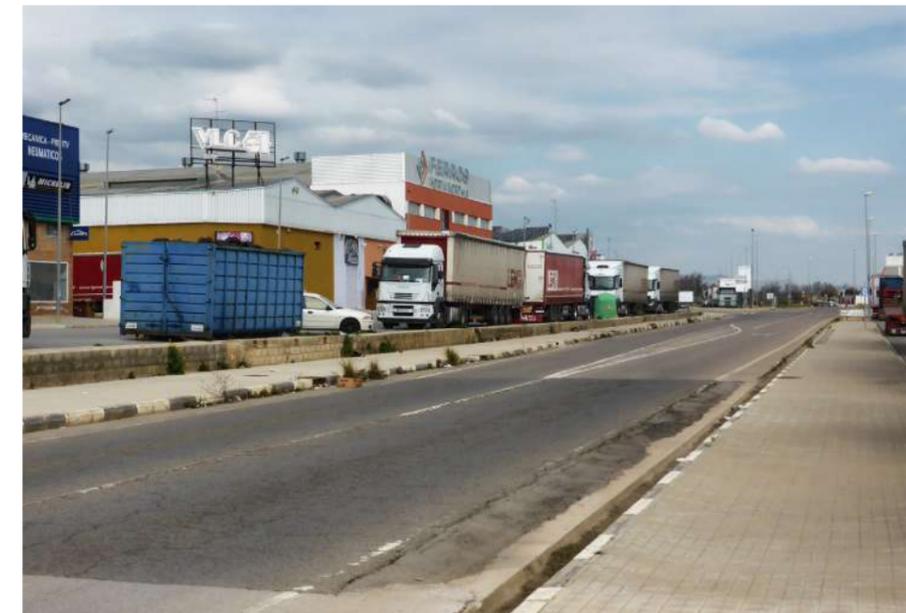
REG1a|1\_Usos y actividades propuestos



REG1a|1\_El proceso de regeneración de un área industrial. Fuente: "La Regeneración de áreas industriales" Francisco López Groh. Sepes Entidad Estatal del Suelo.



REG1a|2\_La trayectoria de la regeneración. Fuente: "La Regeneración de áreas industriales" Francisco López Groh. Sepes Entidad Estatal del Suelo.



REG1a|3\_Imágenes del estado actual del área empresarial



REG 1  
b

REDEFINIR USOS Y DESARROLLAR NUEVAS ÁREAS DE ACTUACIÓN

## LA RECOMPOSICIÓN DE LAS ÁREAS DE AGRUPACIÓN PARCELARIA

### OBJETIVOS ESPECÍFICOS

Desarrollar en el entorno del Camí Cebolla, en el norte del AAE, un ámbito unitario que se identifique con un eje fundamentalmente comercial/terciario, puerta a la zona residencial de Rafelbunyol, que permitiría singularizar una zona actualmente degradada por la preexistencia de edificaciones de escaso valor y por una inacabada trama urbana, que no cumple con las previsiones de la normativa vigente.

Aprovechar las excelentes condiciones de localización (parada de Metrovalencia, eje principal de acceso al ámbito residencial, fácil comunicación con infraestructuras de primer nivel territorial) para ubicar un espacio de oportunidad que potencie las iniciativas comerciales del entorno.

Mantener la estructura urbana original, con las mínimas modificaciones posibles, para dar viabilidad al proyecto, adaptando las nuevas edificaciones a tipologías sencillas, de acuerdo con las necesidades propias de la actividad prevista.

### DESCRIPCIÓN

Esta zona, que se articula en el entorno del eje principal de acceso a la población, comprende una extensión aproximada de 11 ha, se apoya en una regeneración de la estructura viaria fundamental del Camí Cebolla (con 650 m de longitud), que debe complementarse con una revisión de las condiciones de ocupación y estructura parcelaria.

En las manzanas entre el Camí Cebolla y la calle Quadrat se deberían regular las futuras condiciones de uso, para adaptarlas progresivamente hacia lo comercial/terciario, favoreciendo operaciones de agrupación, de manera que la escala permitiera oportunidades de mayor entidad. Es también importante procurar culminar operaciones de ocupación parcelaria, para evitar vacíos que alteran la percepción y calidad del vial de mayor relevancia de toda el AAE.

En las parcelas situadas en el frente sur del Camí Cebolla se deberían realizar operaciones tendentes a configurar una percepción lo más homogénea y unitaria posible, en todo el recorrido de la calle, para permitir que la reurbanización propuesta vaya complementada con una regeneración de la edificación y estructura parcelaria, mediante instalaciones de escala adecuada, permeables desde el exterior, con zonas de escaparate a calle y exposición, al objeto de incentivar el paso de visitantes.

### PRIORIDAD



REG1b | 1\_Plaza en torno a la Acequia Real de Moncada, contacto entre el PI Rafelbunyol y la zona residencial.



REG1b | 2\_Referencias para la transición industria - residencia. Centro logístico en Haderslev, Dinamarca. (Google Earth)



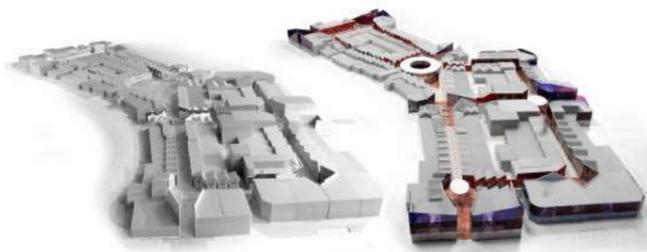
REG1b | 3\_Referencias para la transición industria - residencia. Tajonar, Aranguren, Navarra. (Google Earth)



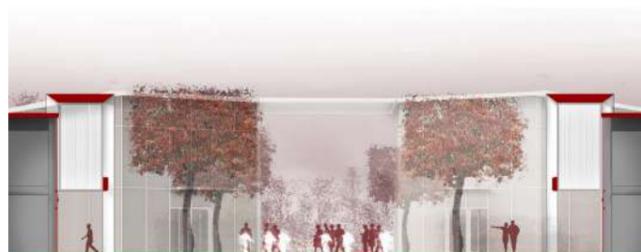
REG1b|3\_Polígono industrial en Badalona, Barcelona.



REG1b|5\_Zona industrial en Serris (Paris, Francia)



REG1b|4\_Ejemplo de complejo comercial Scalo Milano (Milán, Italia). Fuente: Metrogramma architectos



REG1b|6\_Európolis. Polígono de Las Rozas, Madrid.

**REG 1 c** REDEFINIR USOS Y DESARROLLAR NUEVAS ÁREAS DE ACTUACIÓN  
**LA CREACIÓN DE ÁREAS DE NUEVA CENTRALIDAD**



REG1c | 1\_Propuesta de ordenación para el Área de Centralidad

**OBJETIVOS ESPECÍFICOS**

Cubrir las expectativas más exigentes de la Ley de Gestión, Modernización y Promoción de las Áreas Industriales de la Comunitat Valenciana.

Dotar al AAE de un espacio central y representativo donde confluyan los usos colectivos más demandados y se puedan incentivar determinadas relaciones sociales y formas de participación

Cualificar el AAE en cuanto a su naturaleza urbana aportándole requisitos propios de lo urbano que aporten referentes y un mayor nivel de representatividad a todo el conjunto.

**DESCRIPCIÓN**

La necesidad de hacer un seguimiento de la nueva Ley Gestión, Modernización y Promoción de las Áreas Industriales de la Comunitat Valenciana para conseguir unas AAE del mayor prestigio posible, en este caso la consideración de Área Industrial Avanzada, requiere disponer de determinados servicios e incorporar nuevos ingredientes a estos tejidos. Entre ellos, se habla de un "Centro polivalente que cuente con espacios para reuniones, formación y servicios de oficinas o adicionales". Si a eso le añadimos algunos servicios de otros apartados previstos, como oficinas bancarias, guardería u otras, al final tenemos un centro polivalente o agrupación de servicios y dotaciones típicas de un espacio central de cualquier ciudad.

Al resolver ese futuro "centro polivalente" con la acumulación de usos colectivos de interés general también es inevitable que se consolide como un espacio central de atracción para la vida social y recreativa de sus usuarios. La dimensión económica en este caso se completa con otras dimensiones más sociales que permiten mejorar la actividad habitual de los usuarios y ampliar el horizonte de lo que el AAE puede ofrecerles.

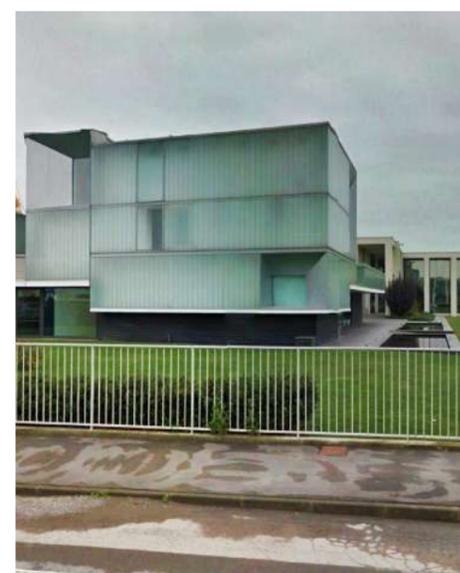
Su representatividad como espacio urbano nos lleva a pensar en el término "área de nueva centralidad" utilizado años atrás para denominar nuevos espacios dotados de usos colectivos generadores de actividad, y capaces de aglutinar zonas periféricas bajo una nueva identidad, en ciudades tradicionales cuyas formas de expansión no tenían por qué seguir dependiendo de un único centro histórico que quedaba ya distante y poco representativo de los nuevos desarrollos. Lo que en el pasado fue la plaza clásica central, receptora de los edificios más representativos, civiles y religiosos, y distintiva por su mayor calidad dentro del tejido urbano, después la multiplicación de centros de barrio y espacios relevantes por su funcionalidad fue dejando paso a nuevas formas de jerarquizar espacios públicos con capacidad para servir de referentes tanto a nivel estructural como cualitativo.

En el PI de Rafelbunyol, se plantea un espacio de centralidad en un punto bastante representativo del conjunto, inmediato al cruce entre el nuevo bulevar de la carretera de Barcelona y el Camí Cebolla y en relación directa con el acceso desde la A7. Su carácter de espacio edificado y espacio libre se conjuga para dotar al AAE de un nuevo nivel de funcionalidad y de un nuevo referente de identidad renovada para todo el polígono.

**PRIORIDAD**



REG1c | 2\_Ejemplos de edificios polivalentes. Equipamiento público en Constantina, Sevilla. (Google Earth)



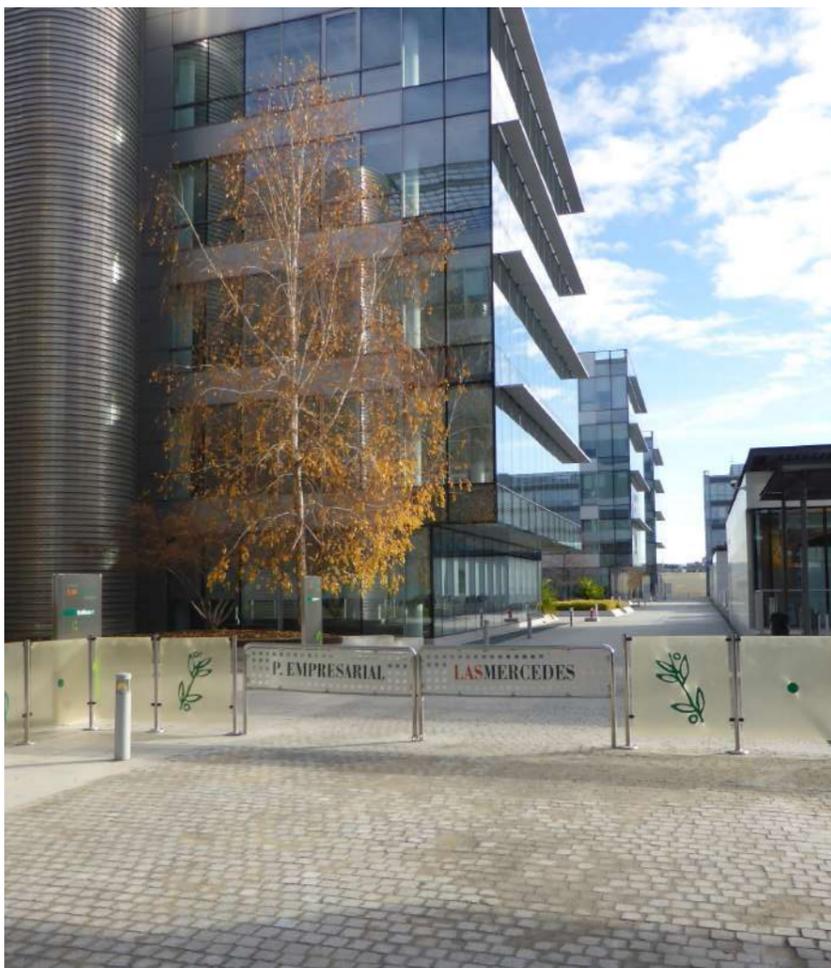
REG1c | 3\_Ejemplos de edificios polivalentes. Brescello, Italia. (Google Earth)



REG1c | 4\_Ejemplo de edificios polivalentes. Edificio de oficinas en el PI de Bugadelles. Calvia, Mallorca. Link: hicarquitectura.com (Fotografía: J. Hevia)



REG1c | 5\_Parc de l'Alba. Cerdanyola del Vallés



REG1d | 5\_PE Las Mercedes. Madrid



REG1c | 6\_Ejemplo de edificios polivalentes. Hebburn Central. South Tyneside, England. Link: faulknerbrowns.co.uk



**REG 1 d** REDEFINIR USOS Y DESARROLLAR NUEVAS ÁREAS DE ACTUACIÓN  
**LA ORDENACIÓN DE NUEVOS DESARROLLOS**

**OBJETIVOS ESPECÍFICOS**

Ordenar el destino de los sectores que necesitan algún grado de desarrollo y de ocupación del suelo o de recomposición por la incorporación de nuevos usos como incentivos para completar la regeneración y mejora del estado actual del AAE.

Cubrir los requisitos de viario y parcelación o reparcelación asociados a los desarrollos de la trama urbana.

Incorporar nuevos elementos en el espacio público y el tratamiento paisajístico necesario para mejorar la funcionalidad y la imagen general de los sectores en transformación.

**DESCRIPCIÓN**

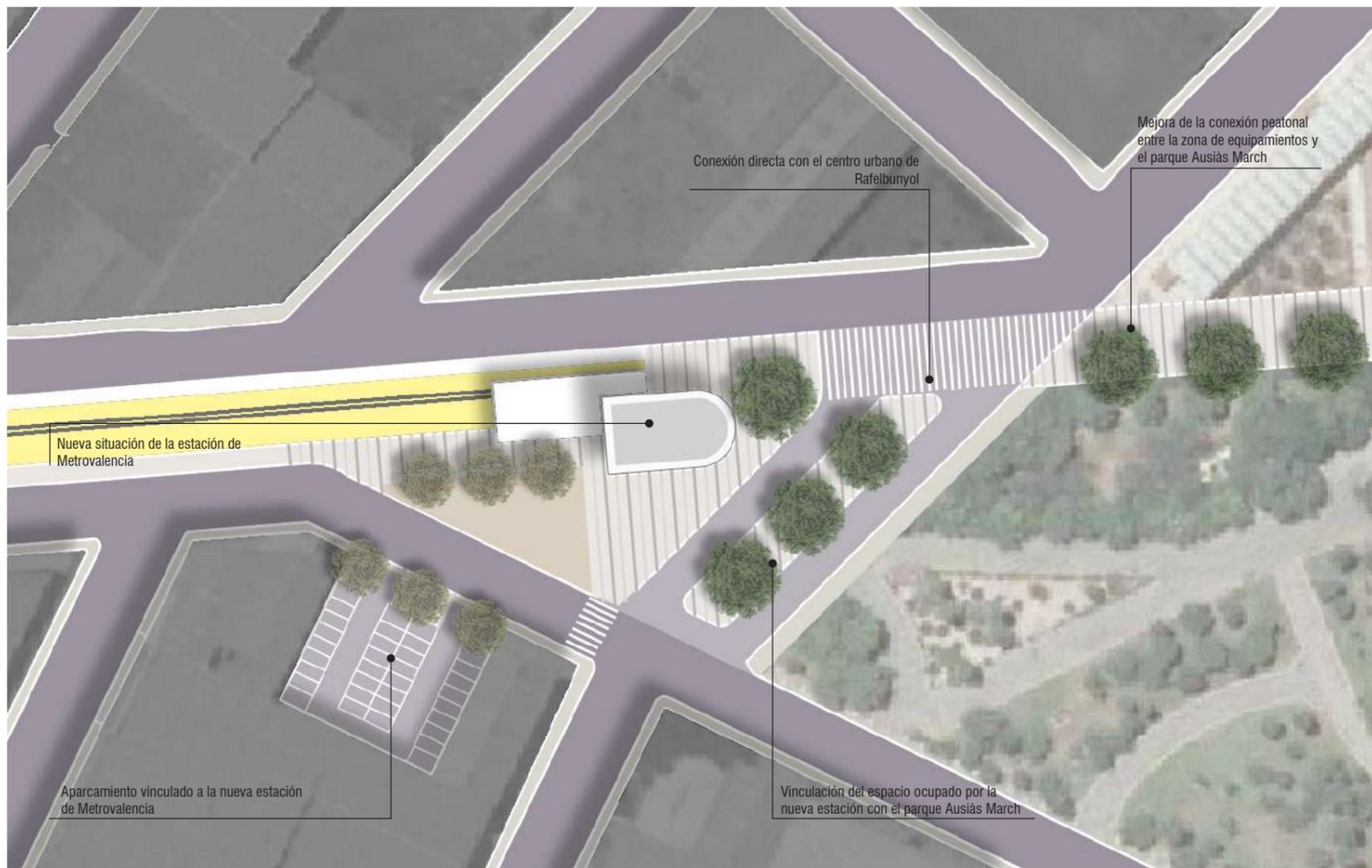
En el PI de Rafelbunyol, más que en nuevos desarrollos a partir de una trama consolidada, se actúa sobre la ya existente con alicientes en cuanto a espacio público y dotaciones, capaces de renovar su estructura al nivel que lo harían unos nuevos desarrollos. En ese sentido, se puede actuar en puntos estratégicos: en todo el límite oriental a partir de la renovación de la sección compartida de la original carretera de Barcelona; en el extremo oeste del Camí Cebolla, en su encuentro con la trama residencial de la ciudad; y, como planteamiento a largo plazo, en la incorporación de un nuevo espacio para la estación de cercanías tangente al Camí Fondo y al Parque de Ausiàs March.

En el límite oriental, volcado sobre la carretera de Barcelona, la renovación del espacio público y las oportunidades que ofrecería el nuevo bulevar, un eje principal del AAE de especial calidad como infraestructura verde urbana, podría servir de aliciente para el reagrupamiento de las parcelas de menor tamaño y dar opción a demandas de empresas que requieren espacios mayores y de calidad asociados a su identidad de marca y al efecto escaparate.

En el extremo oeste del Camí Cebolla, en contacto con el parcelario residencial y con otros compromisos, como servir de acceso principal al centro o recoger el último tramo de la Acequia Real de Moncada en su recorrido por el municipio, se plantea un espacio público de calidad que no impida los usos actuales pero bajo el requisito de aprovechar una parcela que permanece vacía desde hace tiempo. Un espacio representativo que actúe como elemento de transición entre el AAE y el centro urbano y que sea reflejo de los compromisos descritos, a los que se puede añadir el de recoger el posible eje verde, articulador de otros ya existentes, una vez desplazada la estación, y actuar como espacio mirador abierto al paisaje de L'Horta Nord.

El planteamiento de desplazar en un futuro la estación de cercanías a otro más emblemático respecto al centro urbano (Camí Fondo), y con una utilidad indudable para el AAE, permitiría evitar el paso a distinto nivel que enlaza con la ciudad central desde Rol de Colomer (único acceso junto a Camí Cebolla y las vías perimetrales) y evitar los 500 m de vías del ferrocarril, que hacen de barrera entre los tejidos urbanos al este y al oeste de las mismas, y separan los equipamientos deportivos y educativos del centro y el parque urbano mayor del municipio. La última estación de la línea de Metrovalencia y el propio bagaje histórico y futuro de Rafelbunyol, merecen una nueva estación más representativa rodeada de espacios públicos de mayor calidad.

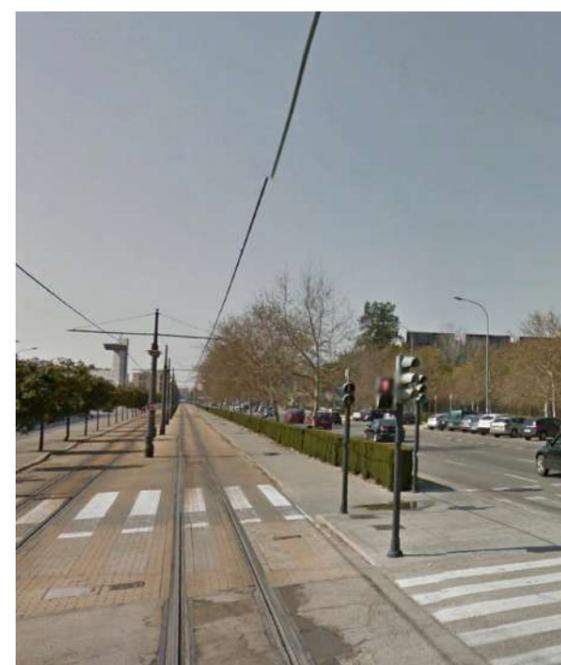
PRIORIDAD



REG1d|2\_Regeneración de la zona ocupada por las vías del ferrocarril con el cambio de la ubicación de la estación de Metrovalencia.



REG1d|2\_Ejemplos de estación. Estación de ferrocarril Cuenca-Fernando Zobel (Google Earth)



REG1d|3\_Tranvía en Av. de los Naranjos, Valencia.

**OBJETIVOS ESPECÍFICOS**

Establecer criterios que permitan una adecuada composición de las parcelas y de su edificación a través de la definición de las condiciones de ocupación, de los retranqueos o distancias a los lindes de parcela y de las características geométricas de la edificación mediante la volumetría o indicación de la altura reguladora.

Revisar la ordenanza reguladora del AAE para adaptarla a las condiciones generales que derivan de lo establecido en el proyecto piloto, al objeto de fijar los desarrollos futuros al marco que deriva de esta actuación, de manera que se inicie una trayectoria que consolide el AAE con los estándares de calidad que la sitúen en el umbral más elevado entre los definidos en la Ley de Gestión, Modernización y Promoción de las Áreas Industriales de la Comunitat Valenciana.

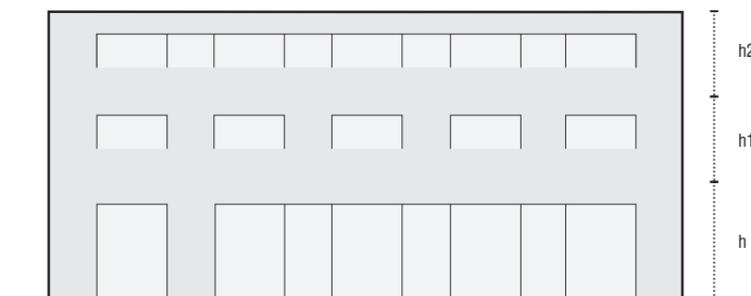
**DESCRIPCIÓN**

Los estándares que la legislación marca para las AAE evolucionan hacia mayores niveles de exigencia en la dimensión de las secciones viarias, reserva de zonas de aparcamiento, condiciones de urbanización, etc. La Ley de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Paisaje, fija los parámetros básicos que deben seguir los nuevos desarrollos urbanos. En AAE consolidadas, la tradicional irreversibilidad de los procesos de urbanización debe ser atenuada mediante procesos que permitan revertir prácticas indeseables, derivadas entre otras, de falta de regulación, escaso de control o laxitud en la aplicación de las normas.

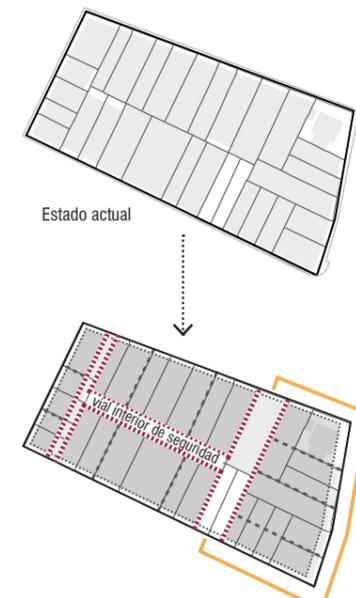
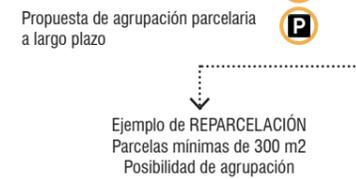
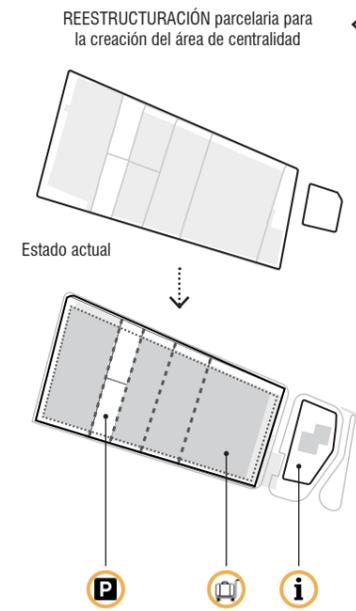
En las figuras se indican alternativas para corregir situaciones que rebajan la calidad del espacio productivo, mediante procesos de homogeneización, control de volumetrías, de distancia a los lindes de parcela o de ocupación.

Las alternativas son muy variadas y están siempre en función de la voluntad, consenso e iniciativa, tanto de las administraciones como de los empresarios, y deben apoyarse en procesos de participación y dialogo, que permitan apreciar las ventajas derivadas de una mejora de las condiciones del espacio público y privado en las AAE y que deberían producirse aprovechando las operaciones de renovación urbana.

**PRIORIDAD**

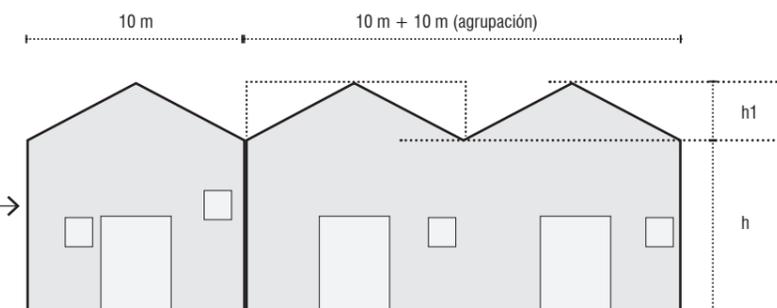


REG2a | 2\_ Imagen propuesta para volumetría de edificación en el área empresarial a partir de alturas actuales



Adaptación a normativa: calles interiores (aplicable al resto de agrupaciones parcelarias)

Regulación parcelas de imagen exterior (Ficha REG2e)



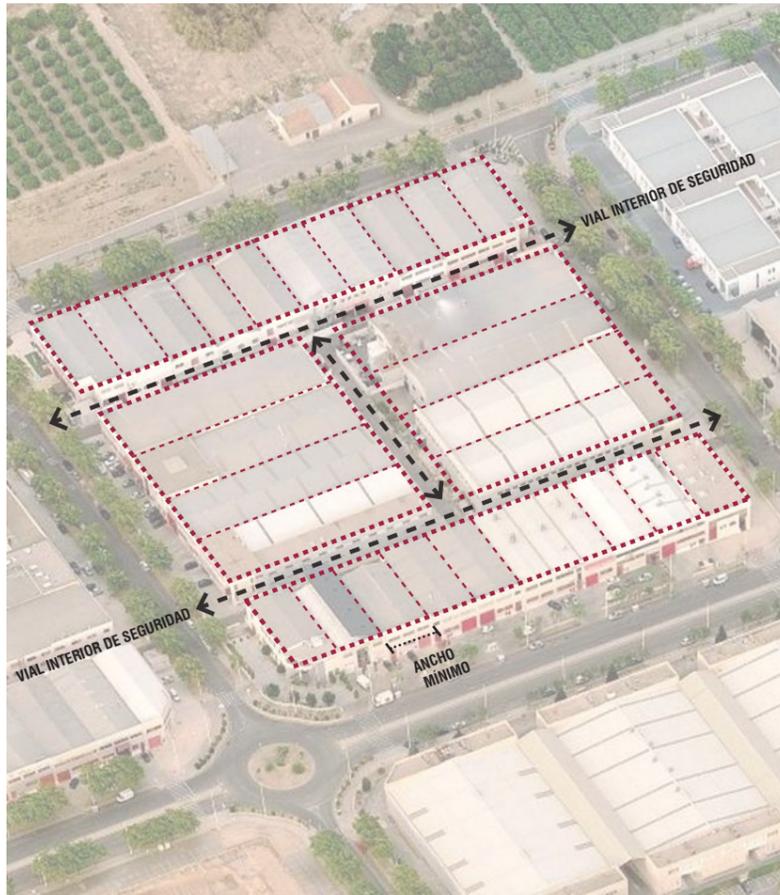
REG2a | 3\_ Imagen propuesta para volumetría de edificación en el área de usos industriales / mixtos a partir de alturas actuales



**UNIFORMIDAD DE VOLUMETRÍA**  
 Evolución a volumetrías homogéneas en área empresarial y de usos mixtos

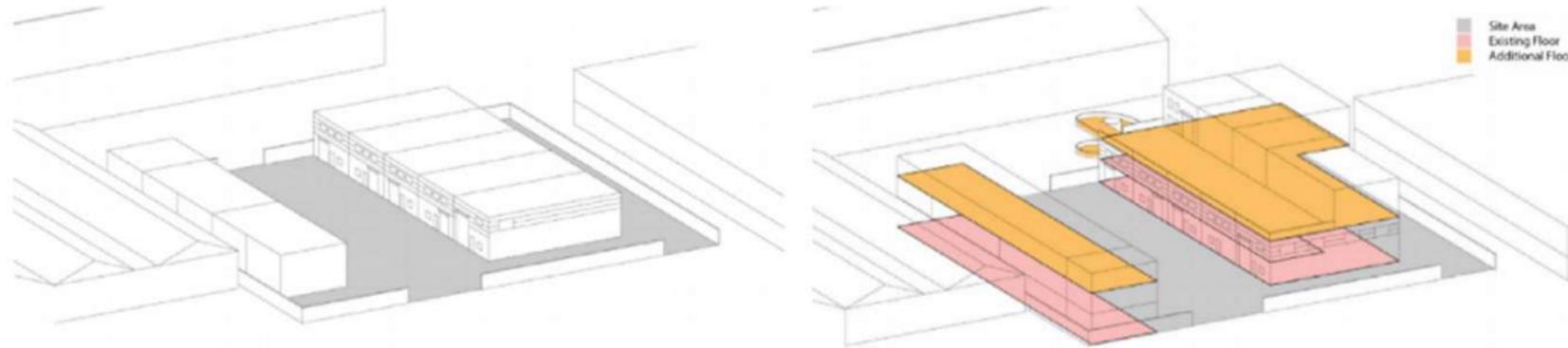
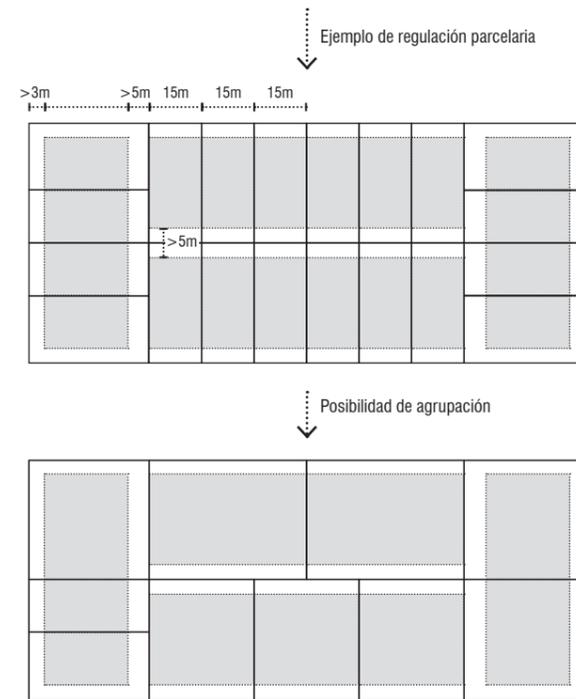
- Agrupación parcelaria actual
- Agrupación parcelaria propuesta
- Retranqueo según normativa actual
- Parcelas inferiores a 300m2
- Retranqueo propuesto >5m

REG2a | 1\_ Propuesta de agrupación parcelaria



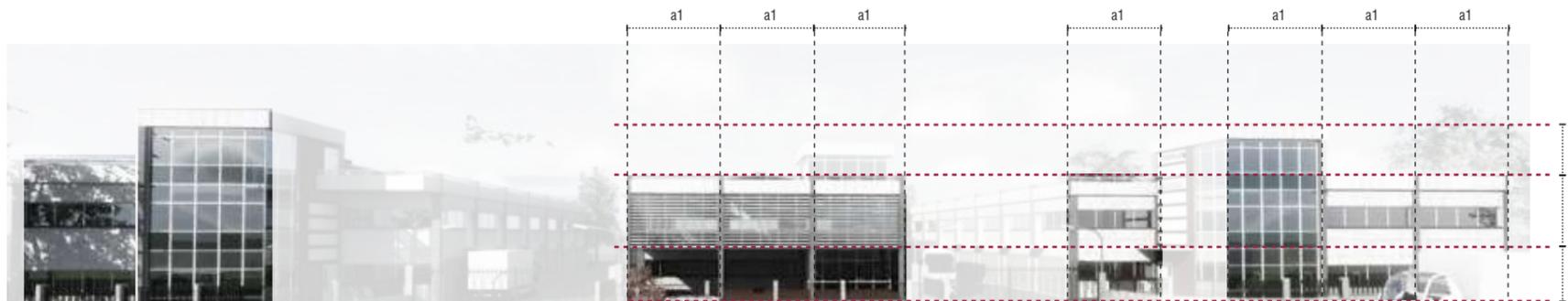
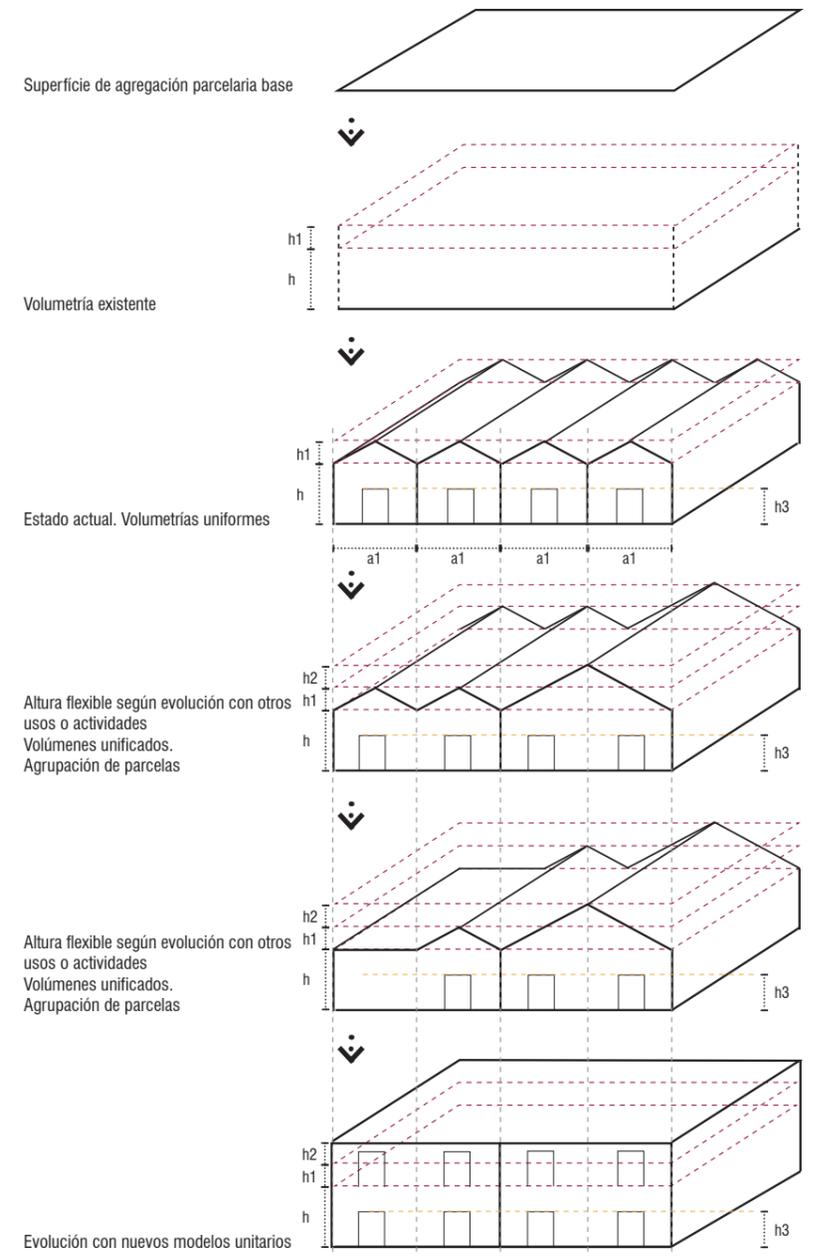
REG2a|4\_Parque Empresarial de Elche. Ejemplo de manzana de naves adosadas con vial de seguridad (base: Bing Maps)

Parcelación propuesta: bandas uniformes con parcelación seriada  
 Flexibilización de las tipologías parcelarias para ofrecer la máxima versatilidad en las posibilidades de uso, de división y/o agregación.  
 Retranqueo en frente interior para formación de viales interiores de seguridad

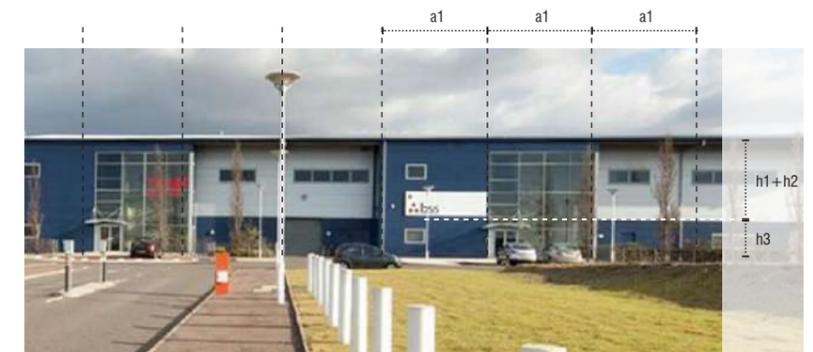


REG2a|5\_REGULACIÓN DE LA VOLUMETRÍA que favorece una mayor densidad y eficiencia en los usos de la AAE. Industrial Land Review. Local Plan Supporting Study Mayor of London, 2016

REG2a|7\_Regulación de la volumetría de la edificación a partir de la situación actual  
 Evolución con volúmenes uniformes según usos y actividad



REG2a|6\_Ejemplos de composición de cuerpos de fachada



**REG 2b** | **ELEVAR LOS NIVELES DE CALIDAD DEL ESPACIO PÚBLICO**  
**LA MATERIALIDAD DE FACHADAS, FRENTES DE PARCELA Y ROTULACIÓN**

**OBJETIVOS ESPECÍFICOS**

Establecer mejoras para convertir lo privado en el mejor aliado de lo público y colectivo que afecta a la mayoría. En este caso, los elementos construidos que determinan con mayor contundencia la imagen de calles y espacios públicos por encima del plano del suelo: las fachadas de la edificación y las vallas o elementos de frente de parcela en su caso.

Renovar el diálogo espacial entre la reurbanización de la vía pública y los ingredientes que definen y destacan en lo edificado. Un lenguaje útil y actual pero coordinado de la materialidad utilizada para ordenar el espacio y darle una cierta homogeneidad que sea capaz de reflejarlo.

Regular por ordenanza la materialidad de los elementos que definen ese primer plano del espacio público de calle con el fin de compartir acabados del mismo nivel de calidad y reflejar una imagen coherente del espacio múltiple pero indivisible en su comprensión de la calle.

**DESCRIPCIÓN**

Las fachadas de las construcciones en altura de cada empresa tienen unos compromisos con la funcionalidad de su cometido económico, con los propios de la arquitectura, en sentido amplio, y con la identidad de marca. La calle, por otro lado, brinda un servicio básico a las parcelas privadas y las articula bajo el paraguas de una misma definición formal como espacio público. Lo que recibe la parcela del espacio público no puede ser contradictorio con lo que le ofrece a través de su actividad pero también de su imagen pública. Por eso, al mismo tiempo que se plantea la reurbanización viaria se aborda la regeneración del tejido parcelario y la redefinición de unas constantes en la edificación entre las que se encuentran las fachadas y los rótulos de las empresas, la parte más pública del espacio privado. En el PI de Rafelbunyl se detectan algunas constantes en ese sentido que le pueden aportar una identidad homogénea y diferencial: las alturas de la edificación igualitarias en algunas calles y un vallado generalizado y de altura semejante.

Lo esencial es pronunciar en lo posible y fortalecer esa identidad sin llegar a disfrazarla. Las futuras construcciones pueden asumir algo de ese carácter general, sobre todo en los aspectos a uniformizar, pero compatibilizando lo existente con arquitecturas y frentes de fachada que respondan a las necesidades de cada empresa y a las propias de nuestro tiempo. Tampoco se puede actuar al margen de lo existente ni, sobre todo, de forma individual y sin criterios compartidos. Por eso, hasta las vallas y los rótulos de marca de empresa en cada parcela han de seguir unas pautas concretas que avalen el carácter y la categoría específica de lo particular pero sin sobrepasar los del espacio público.

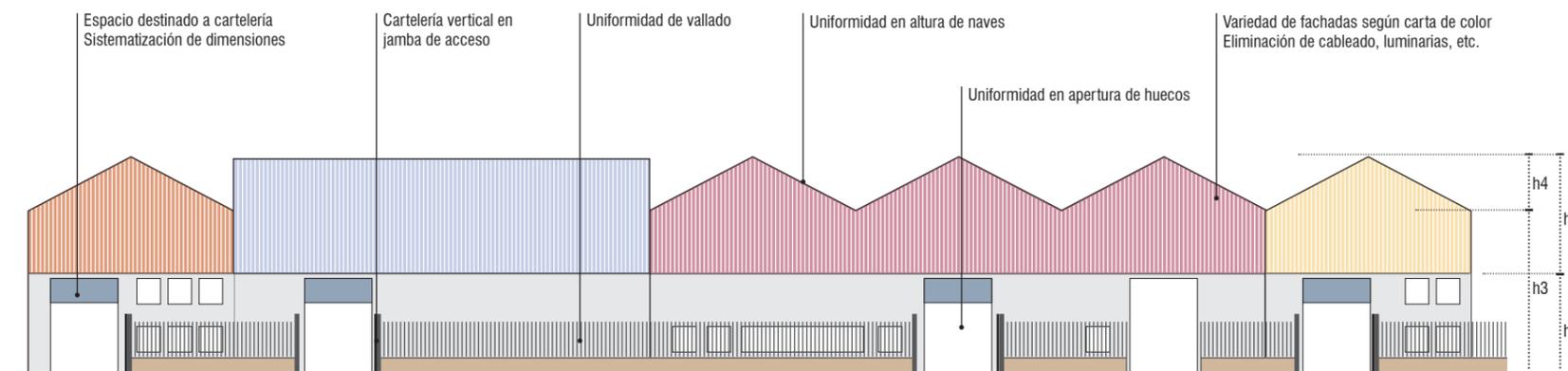
**PRIORIDAD**



REG2b | 1\_Referente de materialidad. Newport Street Gallery. Vauxhall, Londres.



REG2b | 1\_Referente de materialidad. Área metropolitana de Barcelona



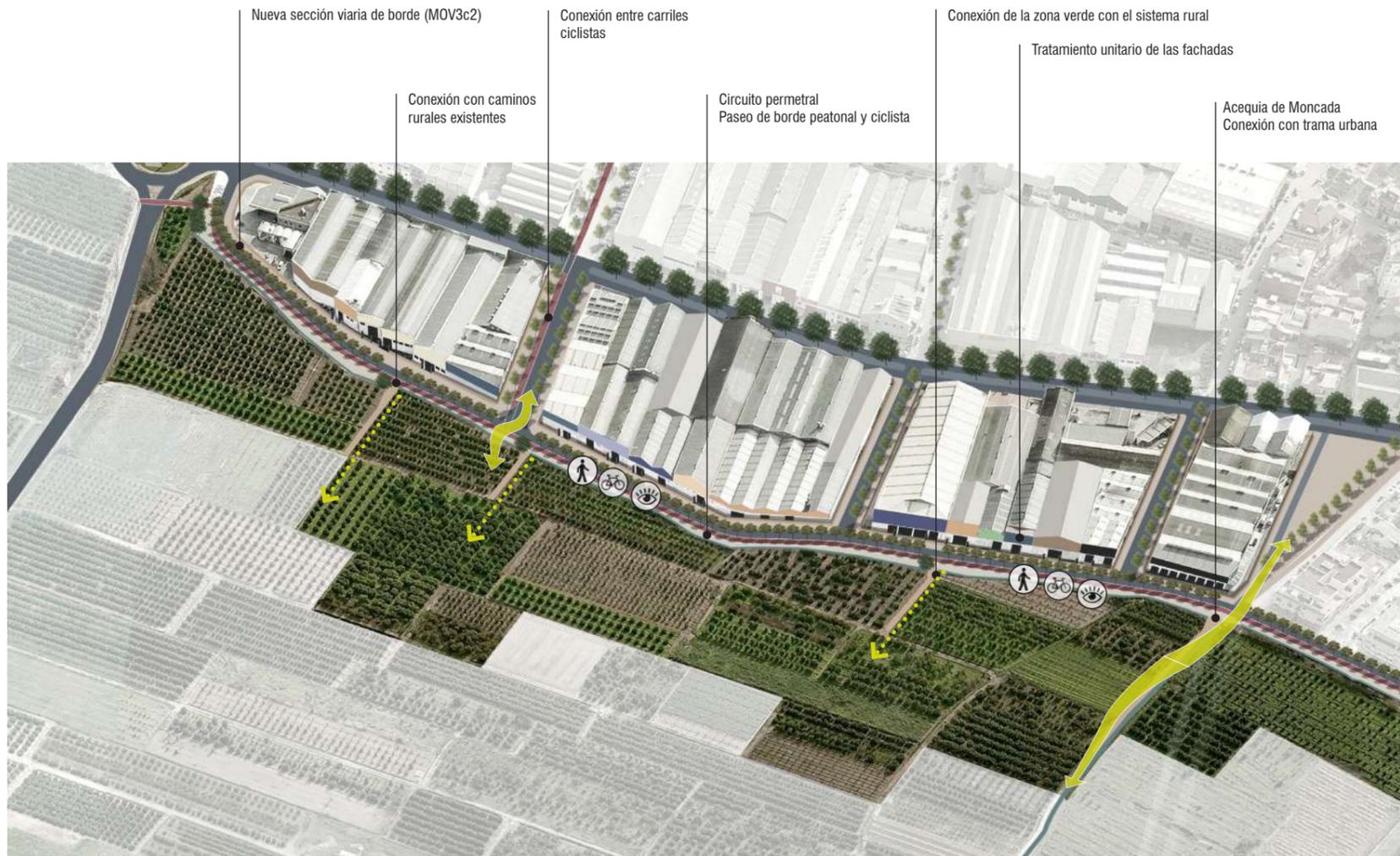
REG2b | 2\_Imagen propuesta para materialidad de fachadas de edificaciones contiguas en serie



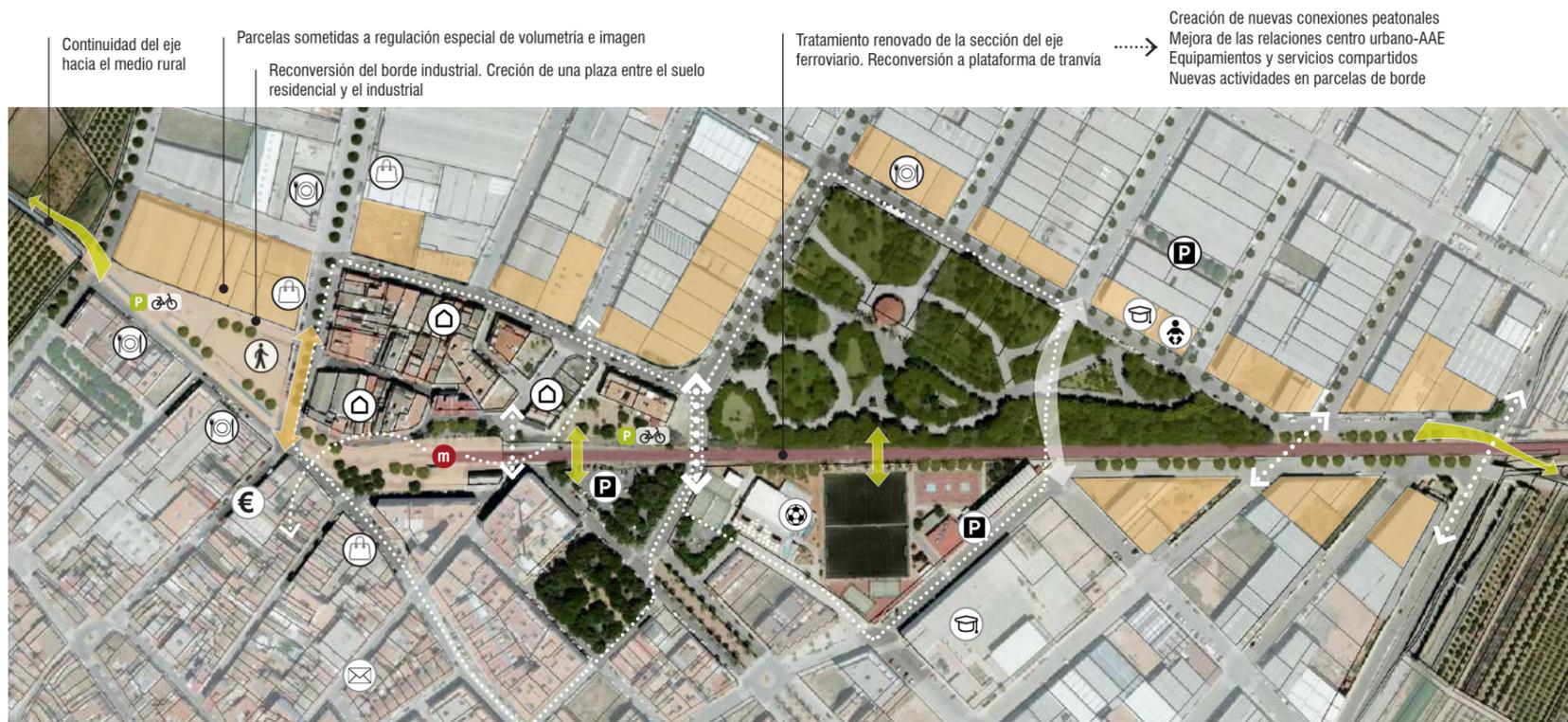
REG2b | 3\_Aplicación de los estándares de homogeneidad sobre el estado actual del PI Rafelbunyl



REG2b | 4\_Edificio de Endesa. PE Parque de las Naciones. Madrid



REG2c|1\_Definición propuesta para el frente norte del AAE (Calle Quadrat) con el medio rural



REG2c|3\_Planta del eje de transición entre el AAE y el núcleo residencial. Relaciones y mejoras propuestas

**OBJETIVOS ESPECÍFICOS**

Redefinir los frentes urbanos del AAE en su relación con los ámbitos territoriales próximos. Se trata de dar solución a las franjas de transición entre suelo urbanizado y paisaje territorial. Hacer compatibles ambas materialidades teniendo en cuenta la historia del lugar, la cultura acumulada en esas relaciones y la posibilidad de intercambiar valores que influyan positivamente en la relación mutua.

Redefinir los espacios de borde del AAE con la finalidad de resolver su contacto con otros usos urbanos y de dar solución permanente y representativa a los límites que tengan un carácter definitivo. Los espacios construidos y los espacios libres que asumen los compromisos de hacer factible una relación favorable entre las actividades económicas de diferente escala y carácter y otros usos diferenciales, como los residenciales o los propios de la ciudad central (usuarios, densidades, escalas, flujos de desplazamiento, condiciones urbanísticas, etc.), deben resolverse como una oportunidad que puede aportar beneficios a las dos partes.

**DESCRIPCIÓN**

La propuesta de redefinición de los bordes del AAE frente al territorio norte inmediato le aporta visiones de gran interés vinculadas a infraestructuras viarias con gran flujo de usuarios y a un paisaje territorial impregnado de recursos culturales en la corta, media y larga distancia. El paisaje de L'Horta Nord, calificado como uno de los más valiosos y escasos de nuestro entorno mediterráneo, con muchos siglos de poso cultural, es el interlocutor de gran parte del frente urbano que ofrece Rafelbunyol. Y el municipio lo hace con pocos ingredientes que estén a la altura de la categoría paisajística de ese ámbito agrícola y patrimonial. De ahí que se planteen varias actuaciones entre las que se concreta un espacio de transición en la calle Quadrat, con una sección viaria ajustada en cuanto al tráfico de vehículos a motor y más ambiciosa respecto al flujo de peatones y ciclistas, como un gran mirador lineal sobre el Barranco de Bords cubierto.

Se propone también modificar las condiciones de su borde este, frente al polígono industrial de La Pobla de Farnals. La antigua carretera de Barcelona, arbolada siglos atrás como muchas vías de trascendencia territorial, puede rescatar su categoría con el tratamiento ajardinado de un bulevar central, al tiempo que devuelve cierto prestigio y una mayor funcionalidad a los frentes urbanos de ambos polígonos y una mayor representatividad a los accesos de los dos núcleos centrales de ambas poblaciones.

Por último, el espacio de transición de suelo industrial a suelo residencial a través del Camí Cebolla se plantea como una ocasión para equilibrar calidades ambientales y urbanísticas, favorecer nuevas relaciones que inciten desplazamientos y flujos en ambos sentidos e incentivar, por último, usos compartidos. De ahí que la sección viaria de acceso se proponga con nuevas calidades, más próximas a las del espacio dotacional, comercial y residencial, que al industrial productivo. Aunque la franja de transición determinante de relaciones más equilibradas entre usos es la del espacio que, urbanizado sobre la Acequia Real de Moncada, se abre al paisaje de huerta, acequia y el hito destacado de la Cartuja, espacio que se regenera a partir de un nuevo carácter público y representativo de transición.

**PRIORIDAD**



**REG 2** | ELEVAR LOS NIVELES DE CALIDAD DEL ESPACIO PÚBLICO  
**d** | **LA REGULACIÓN SINGULAR DE LAS PARCELAS DE IMAGEN EXTERIOR**

**OBJETIVOS ESPECÍFICOS**

Regular las condiciones de edificación y el tratamiento del espacio libre en el frente de parcela con el fin de aportar una imagen exterior del AAE de la máxima calidad posible, ya que pueden mantener una relación directa con el paisaje territorial o la infraestructura verde urbana, con las infraestructuras viarias territoriales de mayor intensidad de uso o con la ciudad residencial central.

Ofrecer suelo con el valor añadido de estar situado en los bordes del AAE donde el efecto escaparate añade publicidad a la imagen de marca y le permite tener una visibilidad mayor que al resto de parcelas del interior de la trama.

Conseguir una cierta homogeneidad en el tratamiento completo del frente del AAE que tiene mayores posibilidades de ser transitado y percibido por un gran número de usuarios. Frente al tratamiento singular del espacio público sobre el que vuelcan las parcelas de imagen exterior, la respuesta del espacio privado debe corresponder con una calidad representativa de todo el AAE, pero también con la suficiente uniformidad para que la fachada completa que conforman todas las parcelas en esa situación tenga una identidad reconocible.

**DESCRIPCIÓN**

La regeneración de los frentes de parcela de imagen exterior se plantea en tres ámbitos concretos: el de la CV300 de acceso desde la A7, a la que vuelcan las fachadas compartidas con el paisaje territorial norte; el de la antigua carretera de Barcelona (CV3006), de acceso a la ciudad, y a todas las poblaciones vinculadas a través de esta ruta histórica; por último, en el entorno del gran parque urbano de Ausiàs March, límite oeste del AAE.

La fachada que se ofrece a la CV300 puede ser, sin duda, la que se perciba por un mayor número de usuarios que entran y salen de Rafelbunyol o la utilizan como enlace desde la A7 con varias poblaciones de la comarca. Esta oportunidad de mostrarse a una gran cantidad de público y de asumir el protagonismo de ser la fachada que más se percibe del PI Rafelbunyol y de toda la ciudad, debe tener una respuesta proporcionada en las parcelas que configuran ese frente. Los elementos reguladores en estas parcelas no son más que los que añaden calidad al conjunto: tratamiento uniforme de la edificación y sus componentes, adecuados retranqueos que permitan espacios ajardinados en primera línea y una presencia limitada de vehículos en el paisaje percibido de forma permanente.

El borde urbano oeste tiene menos compromisos con el efecto escaparate y muchos más con la transición entre el paisaje industrial y la infraestructura verde urbana. De nuevo la imagen unitaria y los espacios ajardinados pueden garantizar unos niveles exigentes de calidad. Los frentes a los espacios verdes urbanos reciben unas mejores condiciones ambientales y de imagen y su contribución debe ser consecuente. En cualquier caso, la apuesta por la carretera de Barcelona como puerta de la ciudad y eje principal del AAE junto al Camí Cebo-lla puede entenderse como espacio con una exigencia de respuesta parcelaria mayor y, por tanto, más representativa a escala municipal.

**PRIORIDAD**



Tratamiento renovado de la sección de la CV3006 (ver ficha MOV\_3a)  
 Acondicionamiento de aceras  
 Mejora del aparcamiento  
 Incorporación de carril bici

Regulación de fachadas de imagen exterior  
 Condiciones de volumetría y altura de cornisa  
 Tratamiento unitario de material de fachada, gama de colores, composición de huecos y cartelería  
 Control de accesos en planta baja  
 Parcelas destinadas a empresas con vocación de imagen de marca



REG2d | 1\_Condiciones propuestas para el frente urbano de la CV3006



REG2d | 2\_Referencias de tratamientos unitarios de parcelas de imagen exterior. Viladecans Business Park. Viladecans, Barcelona



REG2d | 4\_Ejemplo de parcela de imagen exterior. Viladecans, Barcelona



REG2d | 3\_Referencias de tratamientos unitarios de parcelas de imagen exterior Sede Central Glas Italia. Macherio, Milán



REG2d | 5\_Referencia de tratamiento unitario de imagen exterior. Instalación industrial en Alcalá de Henares (Madrid)



**REG** 2  
 e

ELEVAR LOS NIVELES DE CALIDAD DEL ESPACIO PÚBLICO  
**EL TRATAMIENTO RENOVADO DEL ESPACIO PÚBLICO**

**OBJETIVOS ESPECÍFICOS**

Detallar la materialidad y características fundamentales de la propuesta de reforma del viario existente.

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

Mejorar la calidad medioambiental y visual de la calle, incorporando elementos básicos que permitan una adecuada circulación peatonal, en bici y motorizada, primando la seguridad.

Incorporar, siempre que lo permitan las condiciones funcionales, elementos de vegetación y mobiliario urbano acordes con el estándar de calidad que se reclama en el AAE.

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

**DESCRIPCIÓN**

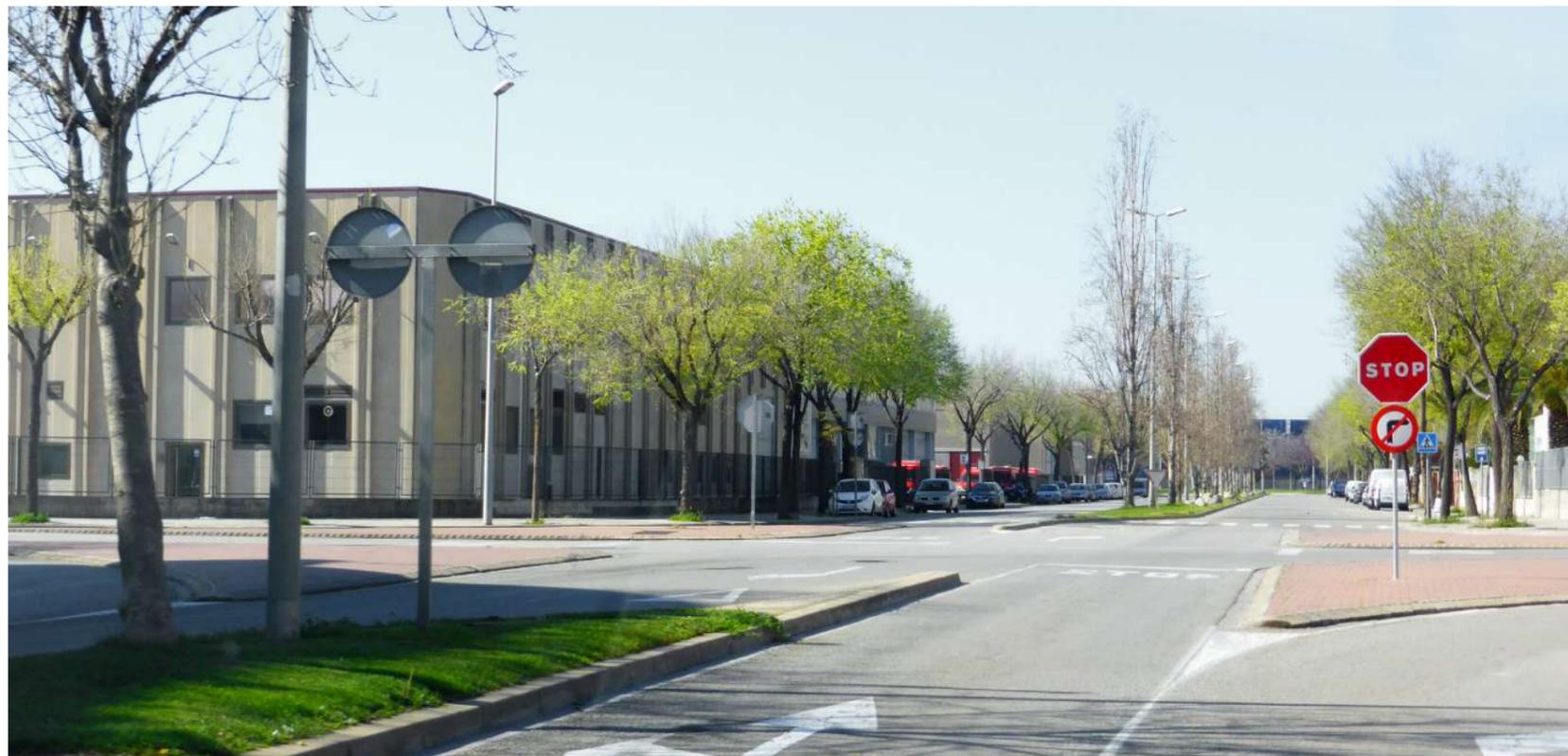
En las figuras adjuntas se desarrollan los materiales y características básicas de los elementos que componen la sección viaria propuesta para la reforma del viario del AAE.

Las dimensiones básicas para los elementos más representativos de la sección viaria cumplen los valores habituales de una adecuada urbanización (dimensión de calzada y ancho de carril, amplitud de aceras, carril bici, zonas de aparcamiento).

En el caso de disponer arbolado, se opta por especies de bajo mantenimiento y adaptadas a las condiciones medioambientales de nuestro territorio.

Las instalaciones, el mobiliario urbano y la señalética se desarrollan con detalle en fichas independientes y tienen una distribución y/o densidad adecuadas al entorno de las AAE objeto de estudio. Sus características básicas siguen los criterios de bajo mantenimiento, funcionalidad y ahorra energético reiteradamente señaladas a lo largo del proyecto piloto.

**PRIORIDAD**



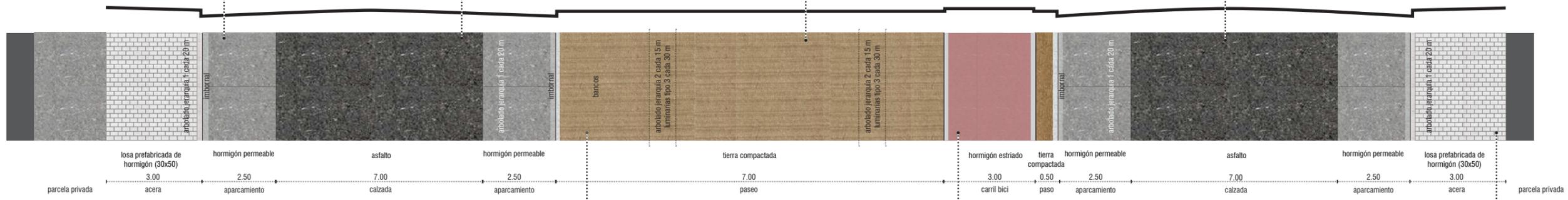
REG2e|1\_Ejemplo de tratamiento del espacio público. Madrid, entorno del aeropuerto



REG2e|2\_Ejemplo de tratamiento del espacio público. Viladecans Business Park. Viladecans, Barcelona



REG2e|2\_Ejemplo de alcorques



REG2e | 3\_Materialidad Bulevar CV3006. Propuesta y referencias

# INS

## INSTALACIONES

### **INS\_1 PROYECTAR UNA RED DE ALUMBRADO PÚBLICO EFICIENTE**

**INS\_1a** Propuesta de iluminación viaria adecuada y adaptada

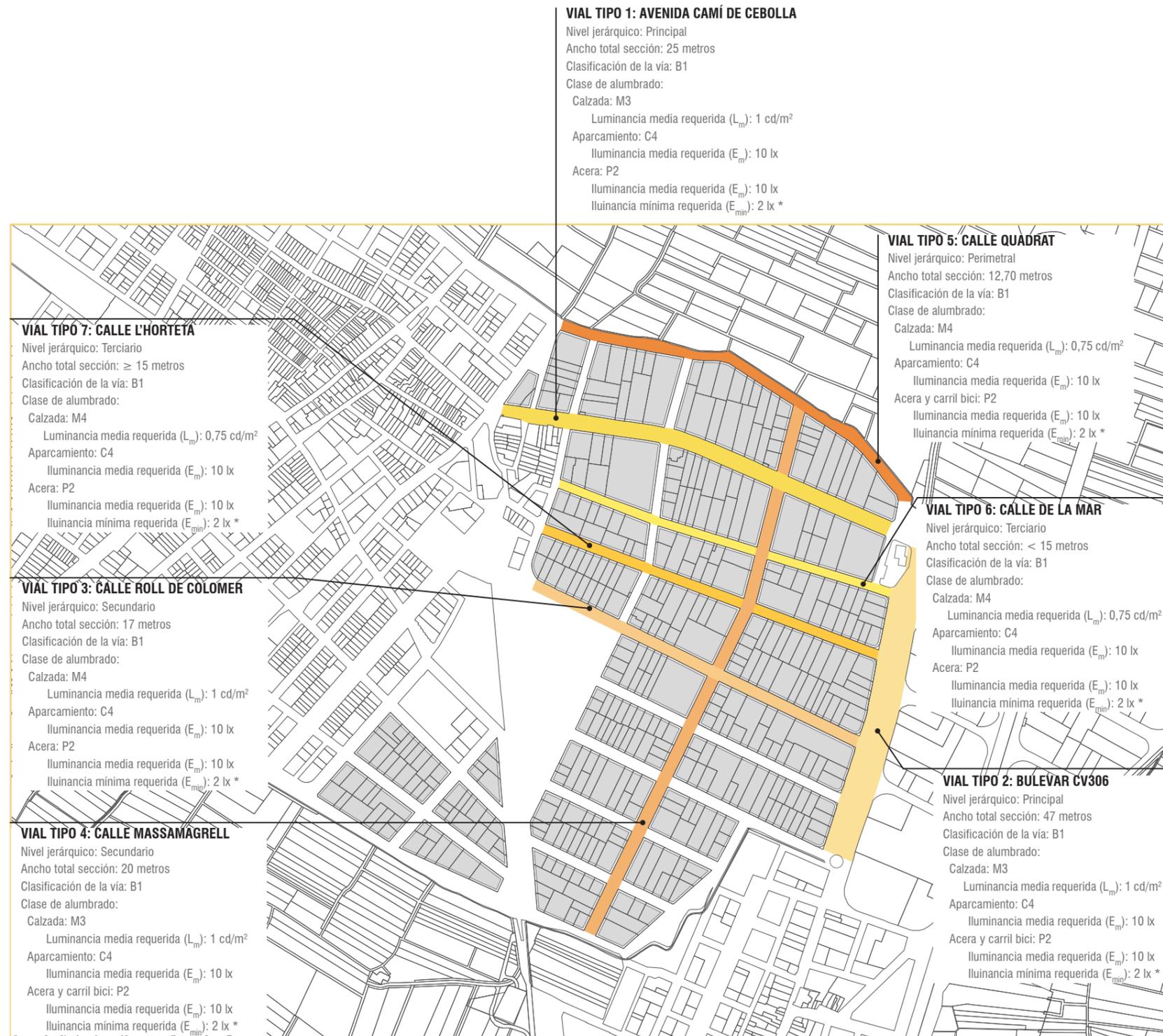
### **INS\_2 MODERNIZAR LA RED DE ABASTECIMIENTO DE AGUA POTABLE**

**INS\_2a** Propuesta de red de abastecimiento adecuada, incluyendo medidas de Protección Contra Incendios

### **INS\_3 DISEÑAR UNA RED DE SANEAMIENTO SOSTENIBLE**

**INS\_3a** Propuesta de red de saneamiento pseudoseparativa adecuada





\* Según la Norma UNE 13201:2016, para la clase de alumbrado P2, equivalente a la antigua S2 del RD 1890/2008, la  $E_{min}$  pasa de 3 lx a 2 lx.



**OBJETIVOS ESPECÍFICOS**

El objetivo es proponer un sistema de alumbrado público para toda el área empresarial. Este alumbrado se plantea de forma diferente para cada una de las siete secciones tipo que se han propuesto, ya que la iluminación debe cumplir los diferentes criterios luminotécnicos en función de las clases de alumbrado y de los diferentes usos que se encuentran en cada espacio de la sección, como indica el Reglamento de Eficiencia Energética en Instalaciones de Alumbrado Exterior (RD 1890/2008) y la norma UNE EN 13201:2016. Además, a la hora de realizar la propuesta, se ha tenido en cuenta la jerarquía viaria de las calles, ya que el uso de diferentes tipos de lámparas o distintas disposiciones de las luminarias, aporta un carácter más o menos principal a cada una de las secciones que se proponen.

**DESCRIPCIÓN**

A la hora de elaborar este proyecto, hay que tener en cuenta el estudio urbanístico que ha definido los diferentes tipos de viales existentes y el nivel jerárquico de cada uno de ellos. En él, se establecen siete viales tipo, a los que, debido a sus características, se les puede asignar un sistema de iluminación exclusiva en cuanto a tipos y disposición de luminarias, asemejando el resto de secciones del PI a las tipo.

En segundo lugar, hay que determinar en cada vial tipo, el uso que se le dará a cada espacio que compone el mismo, y de esta forma, encajarlo dentro del Reglamento y la norma para asignarle unos parámetros luminotécnicos de referencia a alcanzar. Para los espacios peatonales como aceras y arcenes y los carriles bici se ha trabajado con valores de iluminancia media e iluminancia mínima, con valores de 10 lx y 2 lx respectivamente. Para las zonas de aparcamiento se ha tomado el mismo valor de iluminancia media que para los espacios peatonales. Por último, para las calzadas se ha trabajado con valores de luminancia, diferenciado aquellas en las que el IMD es inferior a 7.000 vehículos y aquellas en las que el IMD está comprendido entre 7.000 y 15.000 vehículos, dando como resultado valores mínimos requeridos de luminancia media de 1,00 cd/m<sup>2</sup> y 0,75 cd/m<sup>2</sup> respectivamente.

Después de la elaboración de un predimensionado, se modela la instalación de cada sección con la ayuda un software de cálculo luminotécnico, en el que se incorpora la clasificación de los espacios, el tipo de luminarias, y su disposición, y se comprueba que los resultados de la simulación se ajustan a los valores exigidos por el Reglamento y la norma UNE.

**PRIORIDAD**

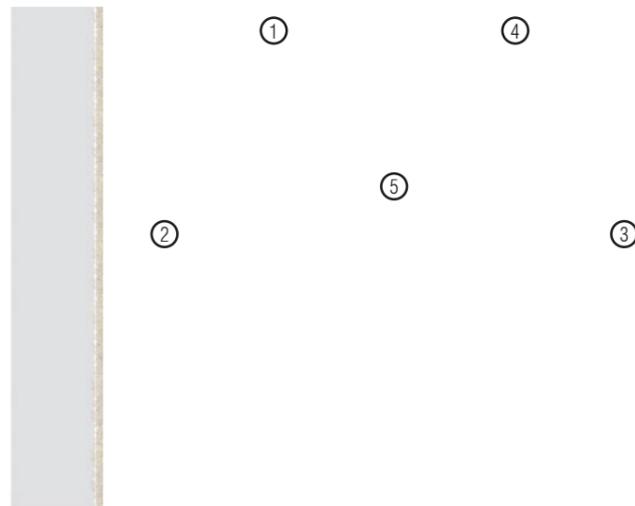


VIAL TIPO 1: AVENIDA CAMÍ DE CEBOLLA

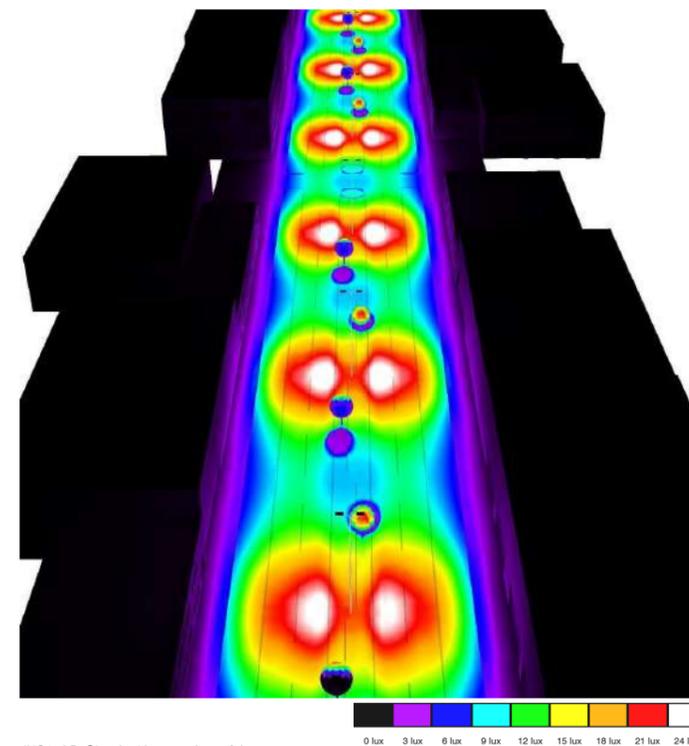
CARACTERÍSTICAS DE LA LÁMPARA 1	
MARCA	PHILIPS
MODELO	PHILIPS BGP762 T25 1 x LED180-4S/757 DN10 BL2
Nº DE LEDS	180 LEDs
NIVEL DE PROTECCIÓN IP	66
TEMPERATURA DE COLOR	4.000K
FLUJO LUMINOSO (LUMINARIA)	10.080 lm
FLUJO LUMINOSO (LÁMPARAS)	18.000 lm
POTENCIA DE LAS LUMINARIAS	114,0 W
LÁMPARA	1 x LED180-4S/757
DIMENSIONES	0,860 x 0,361 x 0,107 m



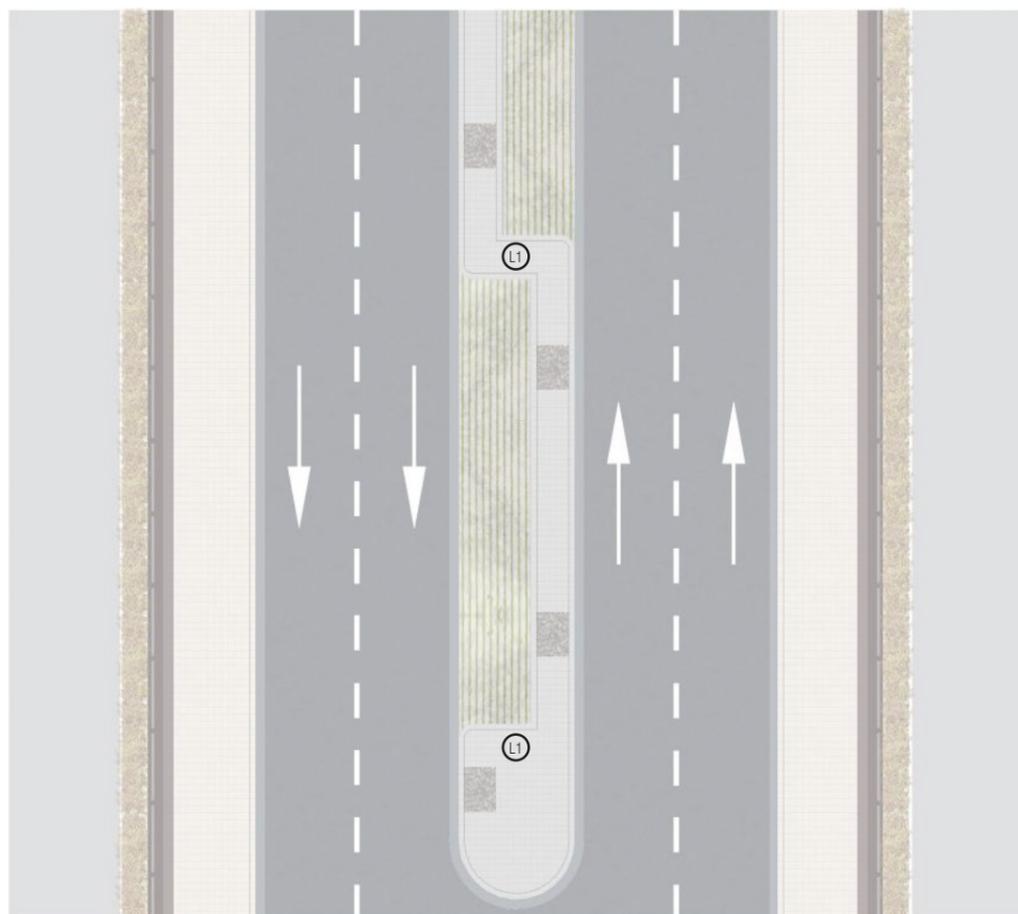
INS1a|1\_PHILIPS UNISTREET



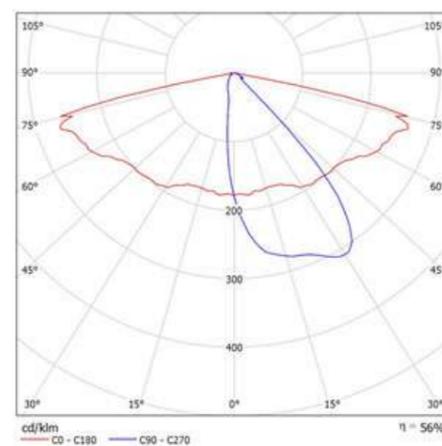
INS1a|3\_Zonas de cálculo de acuerdo a tabla 7



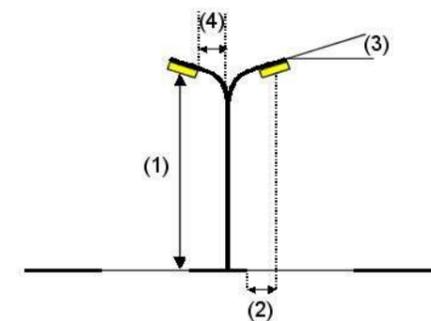
INS1a|5\_Simulación en colores falsos



INS1a|2\_Esquema del vial con disposición de las luminarias



INS1a|4\_Diagrama de distribución de intensidad luminosa



CARACTERÍSTICAS DE LAS LUMINARIAS	
MODELO	PHILIPS BGP762 T25 1 x LED180-4S/757 DN10 BL2
POTENCIA DE LAS LUMINARIAS	1 x 114,0 W
ORGANIZACIÓN	Central
DISTANCIA ENTRE PUNTOS DE LUZ	43 m
ALTURA DE MONTAJE (1)	13,107 m
ALTURA PUNTO DE LUZ	13,000 m
INCLINACIÓN DEL BRAZO (3)	0°
LONGITUD DEL BRAZO (4)	1,00 m

INS1a|6\_Tabla con dimensiones de las luminarias

RESULTADOS DE CÁLCULO		
1. CALZADA 1		
ANCHO	7,00 m	
CLASE DE ILUMINACIÓN	M3	
	$L_m$ (cd/m <sup>2</sup> )	$U_0$
VALORES REALES SEGÚN CÁLCULO	1,09	0,59
VALORES DE CONSIGNA SEGÚN CLASE	≥ 1,00	≥ 0,40
CUMPLIDO	✓	✓
2. ACERA 1		
ANCHO	3,50 m	
CLASE DE ILUMINACIÓN	P2	
	$E_m$ (lx)	$E_{min}$ (lx)
VALORES REALES SEGÚN CÁLCULO	10,42	6,03
VALORES DE CONSIGNA SEGÚN CLASE	≥ 10,00	≥ 2,00
CUMPLIDO	✓	✓
3. ACERA 2		
ANCHO	3,50 m	
CLASE DE ILUMINACIÓN	P2	
	$E_m$ (lx)	$E_{min}$ (lx)
VALORES REALES SEGÚN CÁLCULO	10,42	6,03
VALORES DE CONSIGNA SEGÚN CLASE	≥ 10,00	≥ 2,00
CUMPLIDO	✓	✓
4. CALZADA 2		
ANCHO	7,00 m	
CLASE DE ILUMINACIÓN	M3	
	$L_m$ (cd/m <sup>2</sup> )	$U_0$
VALORES REALES SEGÚN CÁLCULO	1,09	0,59
VALORES DE CONSIGNA SEGÚN CLASE	≥ 1,00	≥ 0,40
CUMPLIDO	✓	✓
5. ARCÉN		
ANCHO	4,00 m	
CLASE DE ILUMINACIÓN	C4	
	$E_m$ (lx)	$U_0$
VALORES REALES SEGÚN CÁLCULO	13,68	0,61
VALORES DE CONSIGNA SEGÚN CLASE	≥ 10,00	≥ 0,40
CUMPLIDO	✓	✓

INS1a|7\_Tabla resumen resultados luminotécnicos en cada zona de cálculo



INS1a|8\_Simulación renderizada I



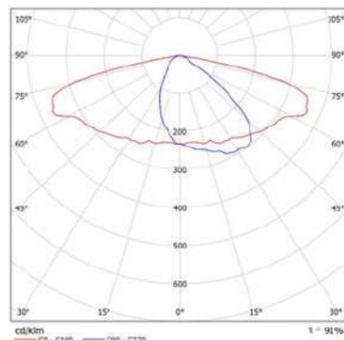
INS1a|9\_Simulación renderizada II

VIAL TIPO 2: CARRETERA DE BARCELONA

CARACTERÍSTICAS DE LA LÁMPARA 1	
MARCA	PHILIPS
MODELO	PHILIPS BGP762 T25 1 x LED169-4S/757 DM12
Nº DE LEDS	169 LEDs
NIVEL DE PROTECCIÓN IP	66
TEMPERATURA DE COLOR	4.000K
FLUJO LUMINOSO (LUMINARIA)	15.470 lm
FLUJO LUMINOSO (LÁMPARAS)	17.000 lm
POTENCIA DE LAS LUMINARIAS	110,0 W
LÁMPARA	1 x LED169-4S/757
DIMENSIONES	0,860 x 0,361 x 0,107 m



INS1a|10\_PHILIPS UNISTREET

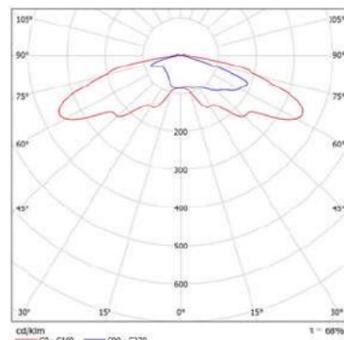


INS1a|11\_Diagrama de distribución de intensidad luminosa

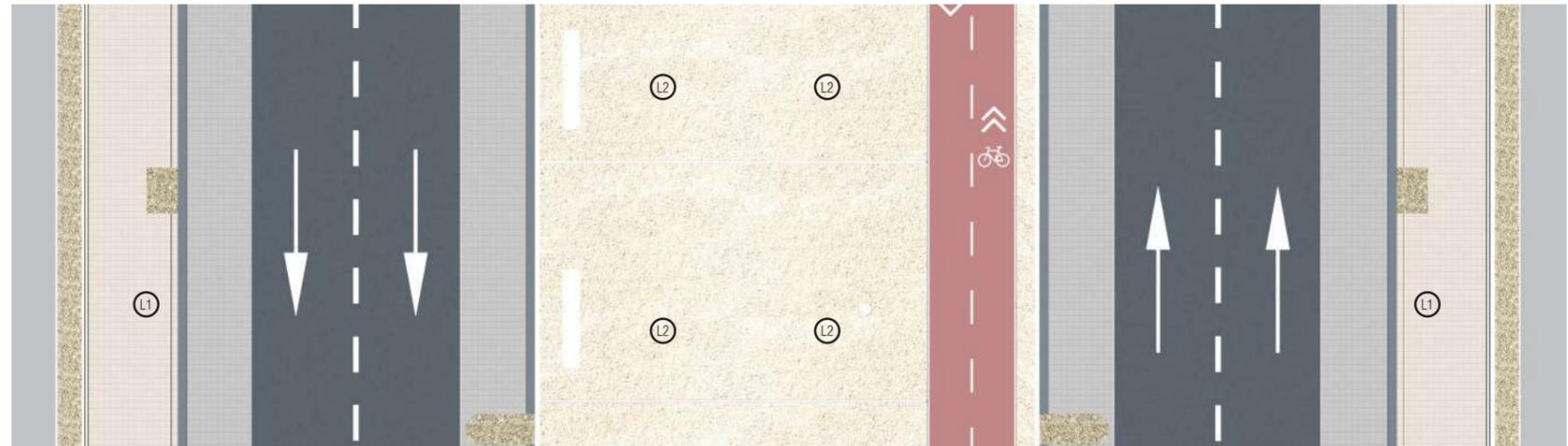
CARACTERÍSTICAS DE LA LÁMPARA 2	
MARCA	PHILIPS
MODELO	PHILIPS BDP104 PCC 1 x GRN30/830 DRW
Nº DE LEDS	30 LEDs
NIVEL DE PROTECCIÓN IP	66
TEMPERATURA DE COLOR	3.000K
FLUJO LUMINOSO (LUMINARIA)	2.102 lm
FLUJO LUMINOSO (LÁMPARAS)	3.091 lm
POTENCIA DE LAS LUMINARIAS	22,0 W
LÁMPARA	1 x GRN30/830/-
DIMENSIONES	Ø 0,571 x 0,277 m



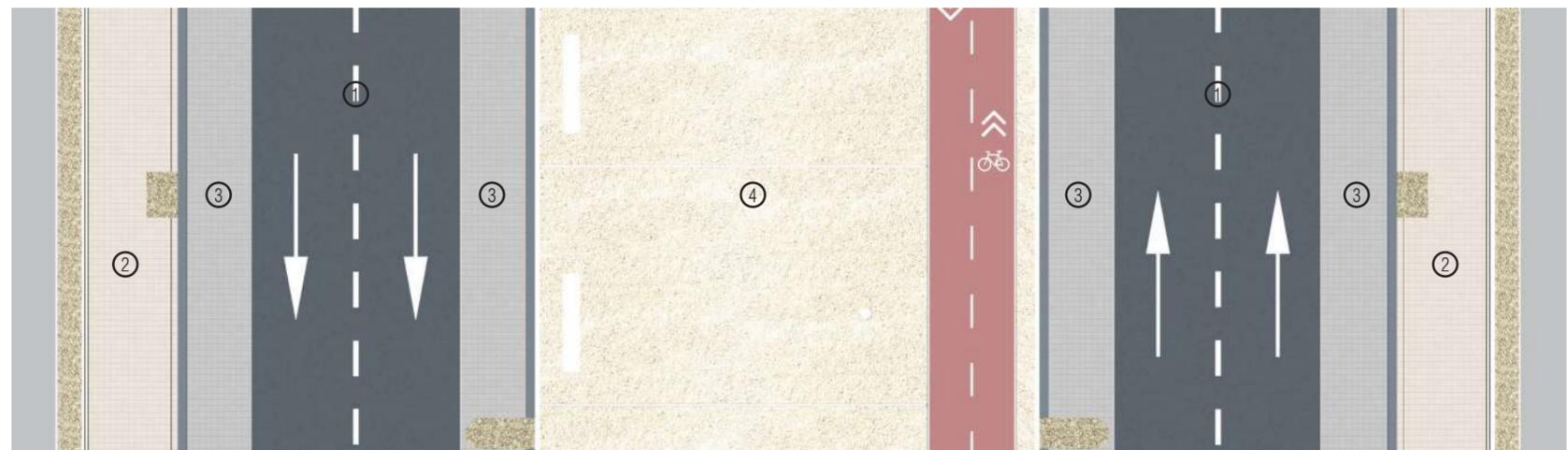
INS1a|12\_PHILIPS TOWNGUIDE PERFORMER



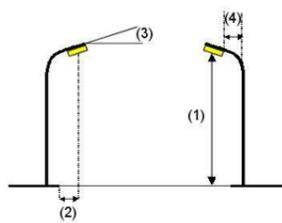
INS1a|13\_Diagrama de distribución de intensidad luminosa



INS1a|14\_Esquema del vial con disposición de las luminarias

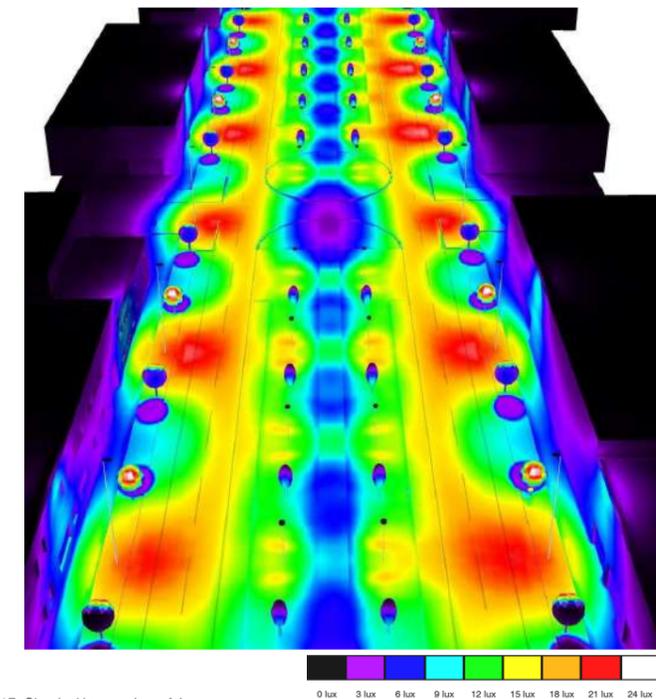


INS1a|15\_Zonas de cálculo de acuerdo a tabla 18



CARACTERÍSTICAS DE LAS LUMINARIAS		
MODELO	1: PHILIPS BGP762 T25 1 x LED169-4S/757 DM12	2: PHILIPS BDP104 PCC 1 x GRN30/830 DRW
POTENCIA DE LAS LUMINARIAS	1 x 110,0 W	1 x 22,0 W
ORGANIZACIÓN	Bilateral pareada	Bilateral pareada
DISTANCIA ENTRE PUNTOS DE LUZ	40 m	20 m
ALTURA DE MONTAJE (1)	13,107 m	5,277 m
ALTURA PUNTO DE LUZ	13,000 m	5,000 m
INCLINACIÓN DEL BRAZO (3)	0°	0°
LONGITUD DEL BRAZO (4)	0,00 m	0,00 m

INS1a|16\_Tabla con dimensiones de las luminarias



INS1a|17\_Simulación en colores falsos



RESULTADOS DE CÁLCULO		
1. CALZADA		
ANCHO	7,00 m	
CLASE DE ILUMINACIÓN	M3	
	$L_m$ (cd/m <sup>2</sup> )	$U_0$
VALORES REALES SEGÚN CÁLCULO	1,00	0,69
VALORES DE CONSIGNA SEGÚN CLASE	$\geq 1,00$	$\geq 0,40$
CUMPLIDO	✓	✓
2. ACERA		
ANCHO	3,00 m	
CLASE DE ILUMINACIÓN	P2	
	$E_m$ (lx)	$E_{min}$ (lx)
VALORES REALES SEGÚN CÁLCULO	13,46	8,04
VALORES DE CONSIGNA SEGÚN CLASE	$\geq 10,00$	$\geq 2,00$
CUMPLIDO	✓	✓
3. APARCAMIENTO		
ANCHO	2,50 m	
CLASE DE ILUMINACIÓN	C4	
	$E_m$ (lx)	$U_0$
VALORES REALES SEGÚN CÁLCULO	14,75	0,63
VALORES DE CONSIGNA SEGÚN CLASE	$\geq 10,00$	$\geq 0,40$
CUMPLIDO	✓	✓
4. ARCÉN		
ANCHO	22,00 m	
CLASE DE ILUMINACIÓN	P2/C4	
	$E_m$ (lx)	$E_{min}$ (lx)
VALORES REALES SEGÚN CÁLCULO	12,45	0,56
VALORES DE CONSIGNA SEGÚN CLASE	$\geq 10,00$	$\geq 2,00$
CUMPLIDO	✓	✓

INS1a|18\_Tabla resumen resultados luminotécnicos en cada zona de cálculo



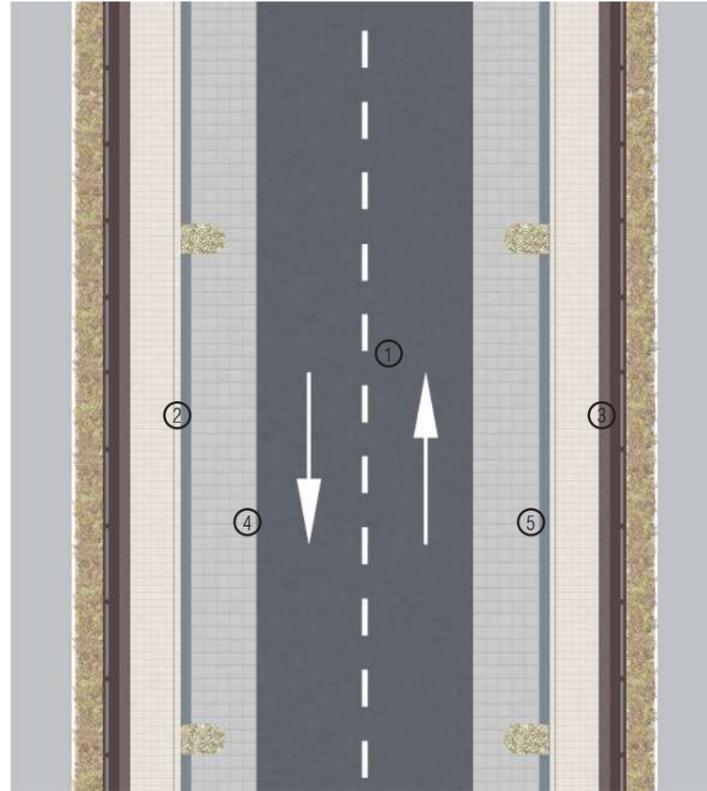
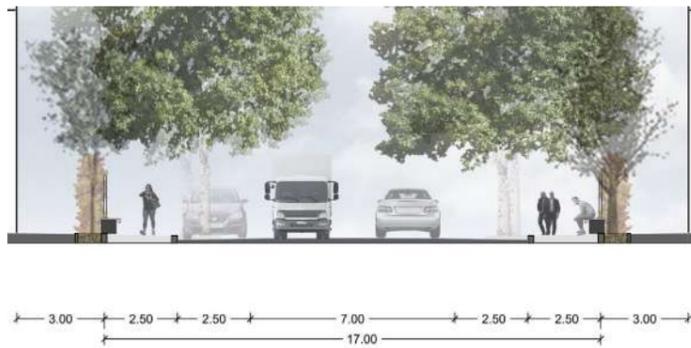
INS1a|19\_Simulación renderizada



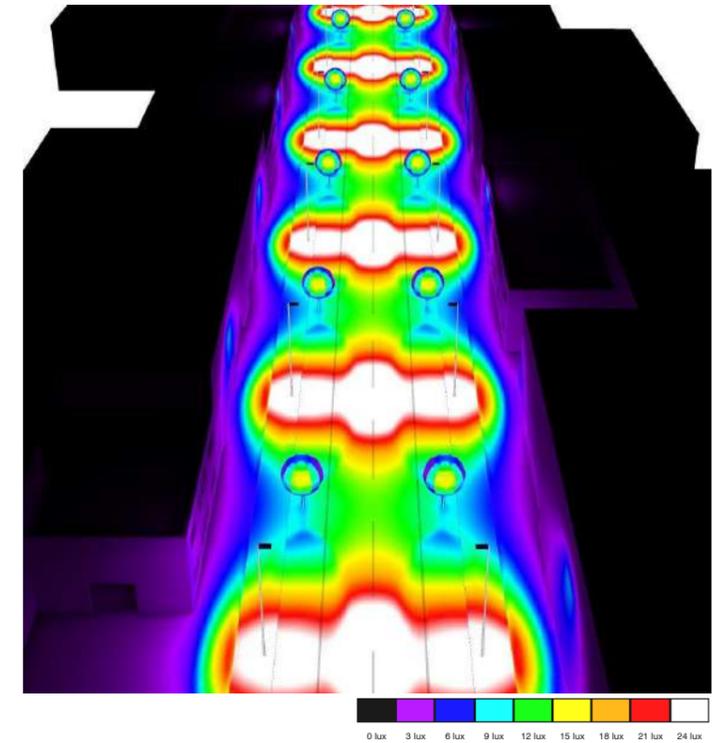
INS1a|20\_Simulación renderizada

VIAL TIPO 3: CALLE ROLL DE COLOMER

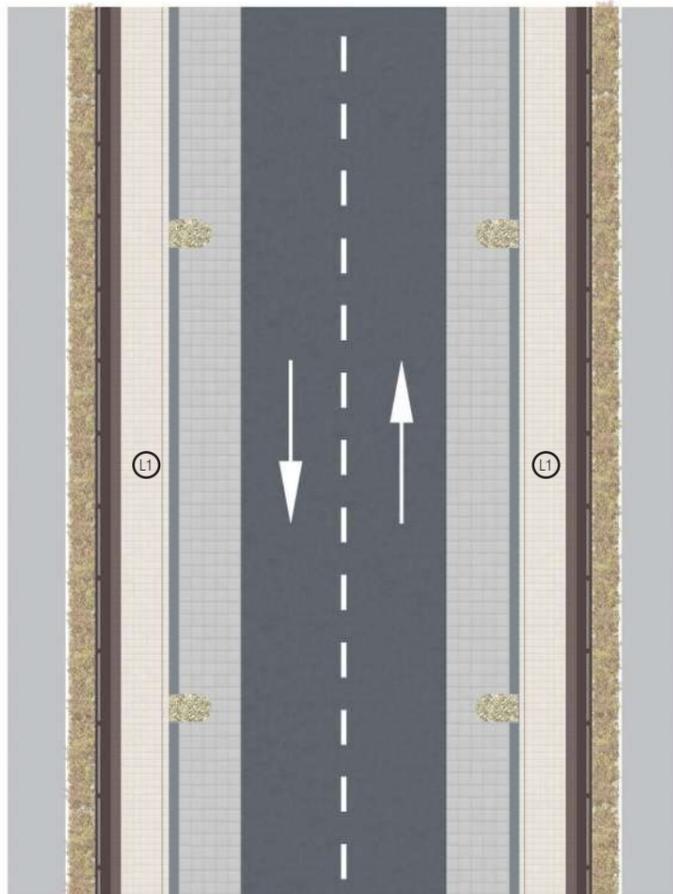
CARACTERÍSTICAS DE LA LÁMPARA 1	
MARCA	PHILIPS
MODELO	PHILIPS BGP204 T25 1 x LED80-4S/740 DN10
Nº DE LEDS	80 LEDs
NIVEL DE PROTECCIÓN IP	66
TEMPERATURA DE COLOR	4.000K
FLUJO LUMINOSO (LUMINARIA)	7.120 lm
FLUJO LUMINOSO (LÁMPARAS)	8.000 lm
POTENCIA DE LAS LUMINARIAS	51,0 W
LÁMPARA	1 x LED80-4S/740
DIMENSIONES	0,708 x 0,355 x 0,149 m



INS1a | 22\_Zonas de cálculo de acuerdo a tabla 27



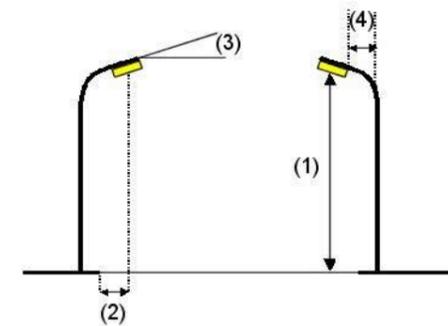
INS1a | 25\_Simulación en colores falsos



INS1a | 21\_Esquema del vial con disposición de las luminarias

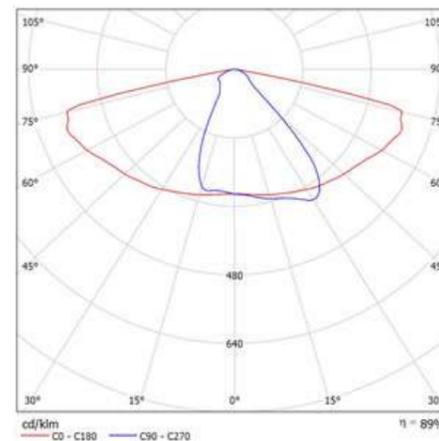


INS1a | 23\_PHILIPS UNISTREET



CARACTERÍSTICAS DE LAS LUMINARIAS	
MODELO	PHILIPS BGP204 T25 1 x LED80-4S/740 DN10
POTENCIA DE LAS LUMINARIAS	1 x 51,0 W
ORGANIZACIÓN	Bilateral pareada
DISTANCIA ENTRE PUNTOS DE LUZ	30 m
ALTURA DE MONTAJE (1)	8,600 m
ALTURA PUNTO DE LUZ	8,500 m
INCLINACIÓN DEL BRAZO (3)	0°
LONGITUD DEL BRAZO (4)	0,50 m

INS1a | 26\_Tabla con dimensiones de las luminarias



INS1a | 24\_Diagrama de distribución de intensidad luminosa

RESULTADOS DE CÁLCULO		
1. CALZADA		
ANCHO	7,00 m	
CLASE DE ILUMINACIÓN	M3	
	$L_m$ (cd/m <sup>2</sup> )	$U_0$
VALORES REALES SEGÚN CÁLCULO	1,22	0,78
VALORES DE CONSIGNA SEGÚN CLASE	$\geq 1,00$	$\geq 0,40$
CUMPLIDO	✓	✓
2. ACERA 1		
ANCHO	2,50 m	
CLASE DE ILUMINACIÓN	P2	
	$E_m$ (lx)	$E_{min}$ (lx)
VALORES REALES SEGÚN CÁLCULO	14,84	6,45
VALORES DE CONSIGNA SEGÚN CLASE	$\geq 10,00$	$\geq 2,00$
CUMPLIDO	✓	✓
3. ACERA 2		
ANCHO	2,50 m	
CLASE DE ILUMINACIÓN	P2	
	$E_m$ (lx)	$E_{min}$ (lx)
VALORES REALES SEGÚN CÁLCULO	14,84	6,45
VALORES DE CONSIGNA SEGÚN CLASE	$\geq 10,00$	$\geq 2,00$
CUMPLIDO	✓	✓
4. APARCAMIENTO 1		
ANCHO	2,50 m	
CLASE DE ILUMINACIÓN	C4	
	$E_m$ (lx)	$U_0$
VALORES REALES SEGÚN CÁLCULO	16,65	0,55
VALORES DE CONSIGNA SEGÚN CLASE	$\geq 10,00$	$\geq 0,40$
CUMPLIDO	✓	✓
5. APARCAMIENTO 2		
ANCHO	2,50 m	
CLASE DE ILUMINACIÓN	C4	
	$E_m$ (lx)	$U_0$
VALORES REALES SEGÚN CÁLCULO	16,65	0,55
VALORES DE CONSIGNA SEGÚN CLASE	$\geq 10,00$	$\geq 0,40$
CUMPLIDO	✓	✓

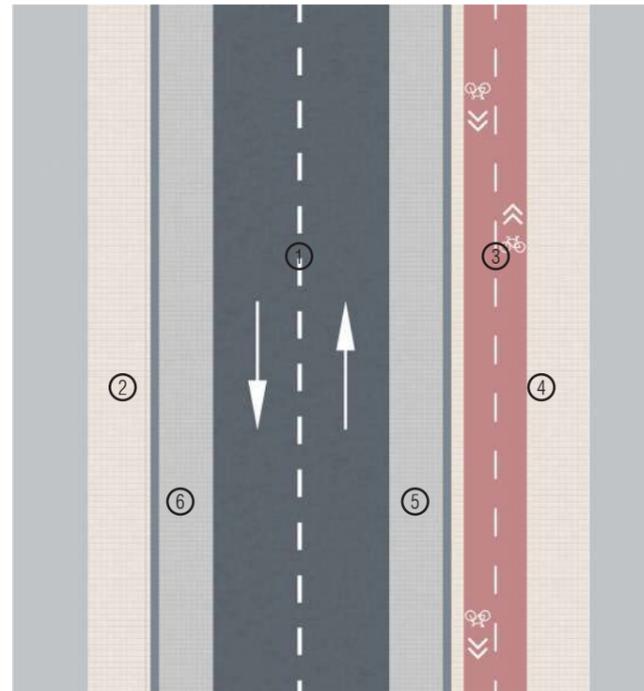
INS1a | 27 \_Tabla resumen resultados luminotécnicos en cada zona de cálculo



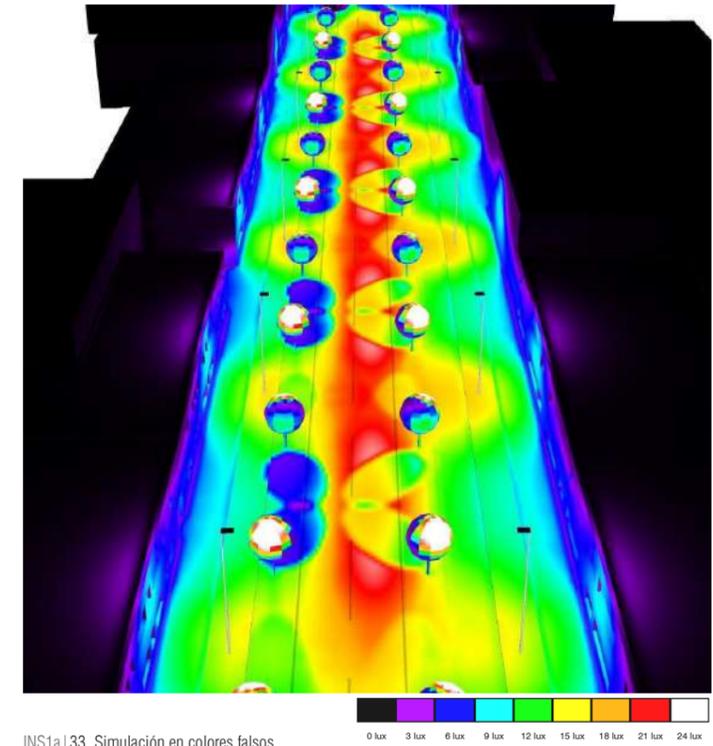
INS1a | 28 \_Simulación renderizada

VIAL TIPO 4: CALLE MASSAMAGRELL

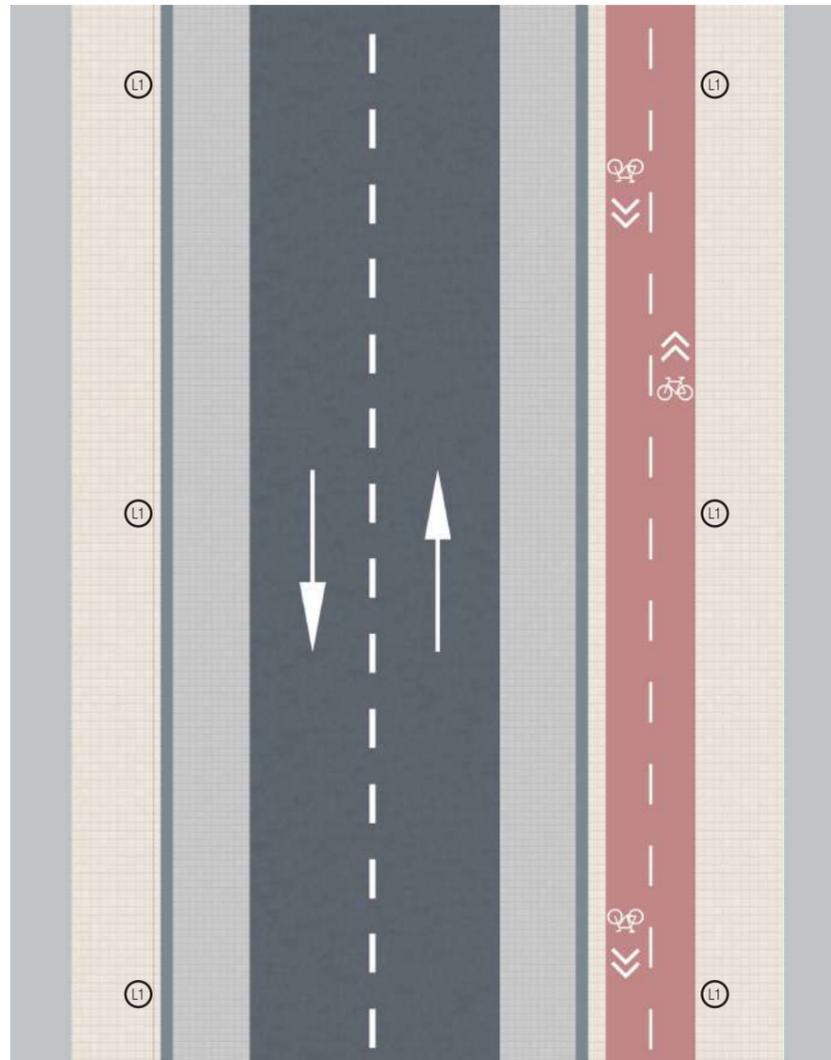
CARACTERÍSTICAS DE LA LÁMPARA 1	
MARCA	PHILIPS
MODELO	PHILIPS BGS204 T25 1 x LED100-4S/740 DM50
Nº DE LEDS	100 LEDs
NIVEL DE PROTECCIÓN IP	66
TEMPERATURA DE COLOR	4.000K
FLUJO LUMINOSO (LUMINARIA)	8.600 lm
FLUJO LUMINOSO (LÁMPARAS)	10.000 lm
POTENCIA DE LAS LUMINARIAS	62,0 W
LÁMPARA	1 x LED100-4S/740
DIMENSIONES	0,708 x 0,355 x 0,149 m



INS1a | 30\_Zonas de cálculo de acuerdo a tabla 35



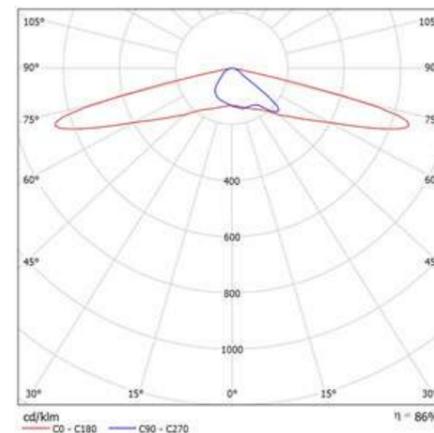
INS1a | 33\_Simulación en colores falsos



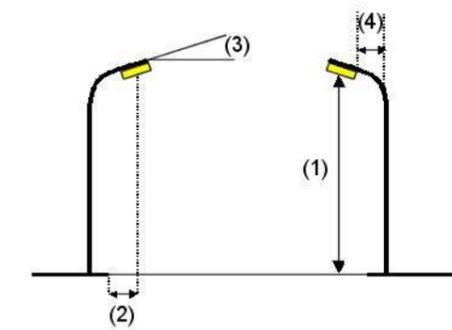
INS1a | 29\_Esquema del vial con disposición de las luminarias



INS1a | 31\_PHILIPS UNISTREET



INS1a | 32\_Diagrama de distribución de intensidad luminosa



CARACTERÍSTICAS DE LAS LUMINARIAS	
MODELO	PHILIPS BGS204 T25 1 x LED100-4S/740 DM50
POTENCIA DE LAS LUMINARIAS	1 x 62,0 W
ORGANIZACIÓN	Bilateral pareada
DISTANCIA ENTRE PUNTOS DE LUZ	30 m
ALTURA DE MONTAJE (1)	9,100 m
ALTURA PUNTO DE LUZ	9,000 m
INCLINACIÓN DEL BRAZO (3)	0 °
LONGITUD DEL BRAZO (4)	0,00 m

INS1a | 34\_Tabla con dimensiones de las luminarias

RESULTADOS DE CÁLCULO		
1. CALZADA		
ANCHO	7,00 m	
CLASE DE ILUMINACIÓN	M3	
	$L_m$ (cd/m <sup>2</sup> )	$U_0$
VALORES REALES SEGÚN CÁLCULO	1,24	0,81
VALORES DE CONSIGNA SEGÚN CLASE	≥ 1,00	≥ 0,40
CUMPLIDO	✓	✓
2. ACERA 1		
ANCHO	2,50 m	
CLASE DE ILUMINACIÓN	P2	
	$E_m$ (lx)	$E_{min}$ (lx)
VALORES REALES SEGÚN CÁLCULO	12,24	9,45
VALORES DE CONSIGNA SEGÚN CLASE	≥ 10,00	≥ 2,00
CUMPLIDO	✓	✓
3. CARRIL BICI		
ANCHO	2,50 m	
CLASE DE ILUMINACIÓN	P2	
	$E_m$ (lx)	$E_{min}$ (lx)
VALORES REALES SEGÚN CÁLCULO	13,50	10,54
VALORES DE CONSIGNA SEGÚN CLASE	≥ 10,00	≥ 2,00
CUMPLIDO	✓	✓
4. ACERA 2		
ANCHO	2,50 m	
CLASE DE ILUMINACIÓN	P2	
	$E_m$ (lx)	$E_{min}$ (lx)
VALORES REALES SEGÚN CÁLCULO	12,24	9,45
VALORES DE CONSIGNA SEGÚN CLASE	≥ 10,00	≥ 2,00
CUMPLIDO	✓	✓
5. APARCAMIENTO 1		
ANCHO	2,50 m	
CLASE DE ILUMINACIÓN	C4	
	$E_m$ (lx)	$U_0$
VALORES REALES SEGÚN CÁLCULO	13,50	0,78
VALORES DE CONSIGNA SEGÚN CLASE	≥ 10,00	≥ 0,40
CUMPLIDO	✓	✓
6. APARCAMIENTO 2		
ANCHO	2,50 m	
CLASE DE ILUMINACIÓN	C4	
	$E_m$ (lx)	$U_0$
VALORES REALES SEGÚN CÁLCULO	17,42	0,81
VALORES DE CONSIGNA SEGÚN CLASE	≥ 10,00	≥ 0,40
CUMPLIDO	✓	✓

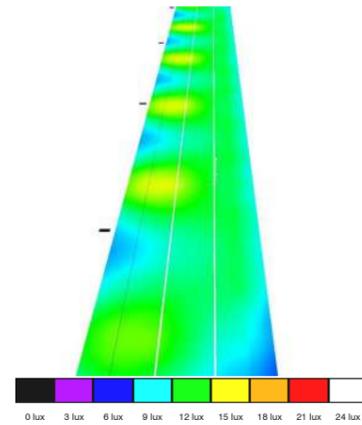
INS1a | 35\_ Tabla resumen resultados luminotécnicos en cada zona de cálculo



INS1a | 36\_ Simulación renderizada

VIAL TIPO 5: CALLE QUADRAT

CARACTERÍSTICAS DE LA LÁMPARA 1	
MARCA	PHILIPS
MODELO	PHILIPS BGP762 T25 1 x LED169-4S/757 DM50
Nº DE LEDS	169 LEDs
NIVEL DE PROTECCIÓN IP	66
TEMPERATURA DE COLOR	4.000K
FLUJO LUMINOSO (LUMINARIA)	15.130 lm
FLUJO LUMINOSO (LÁMPARAS)	17.000 lm
POTENCIA DE LAS LUMINARIAS	110,0 W
LÁMPARA	1 x LED169-4S/757
DIMENSIONES	0,860 x 0,361 x 0,107 m



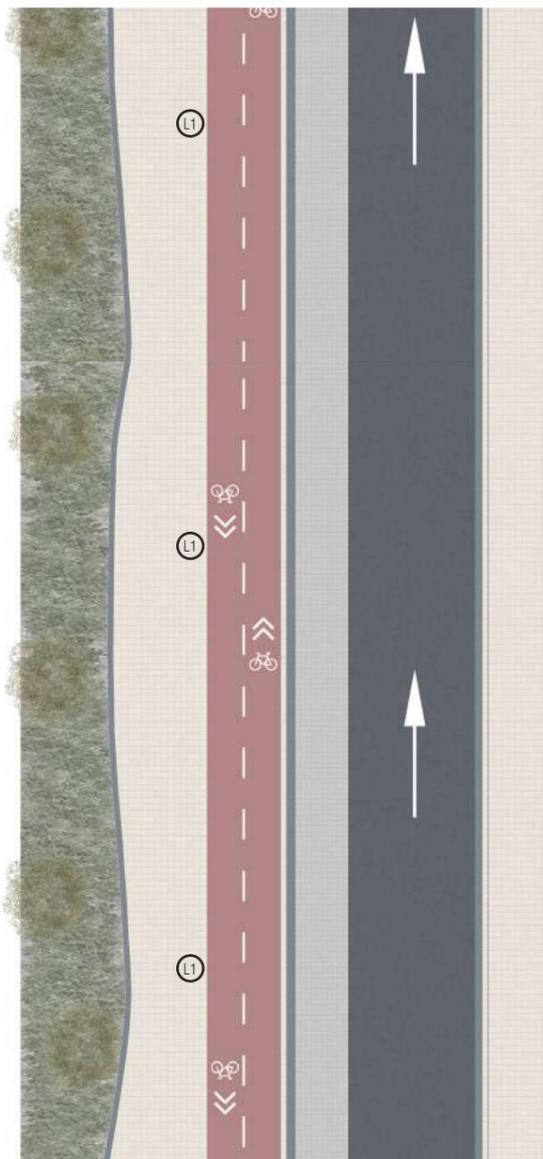
INS1a|38\_Simulación en colores falsos



INS1a|39\_PHILIPS DIGISTREET

RESULTADOS DE CÁLCULO		
1. ACERA 1		
ANCHO	2,50 m	
CLASE DE ILUMINACIÓN	P2	
	$E_m$ (lx)	$E_{min}$ (lx)
VALORES REALES SEGÚN CÁLCULO	10,87	8,18
VALORES DE CONSIGNA SEGÚN CLASE	$\geq 10,00$	$\geq 2,00$
CUMPLIDO	✓	✓
2. CARRIL BICI		
ANCHO	2,20 m	
CLASE DE ILUMINACIÓN	P2	
	$E_m$ (lx)	$E_{min}$ (lx)
VALORES REALES SEGÚN CÁLCULO	11,56	8,83
VALORES DE CONSIGNA SEGÚN CLASE	$\geq 10,00$	$\geq 2,00$
CUMPLIDO	✓	✓
3. ACERA 2		
ANCHO	2,00 m	
CLASE DE ILUMINACIÓN	P2	
	$E_m$ (lx)	$E_{min}$ (lx)
VALORES REALES SEGÚN CÁLCULO	10,08	9,28
VALORES DE CONSIGNA SEGÚN CLASE	$\geq 10,00$	$\geq 2,00$
CUMPLIDO	✓	✓
4. CALZADA		
ANCHO	5,00 m	
CLASE DE ILUMINACIÓN	M4	
	$L_m$ (cd/m <sup>2</sup> )	$U_0$
VALORES REALES SEGÚN CÁLCULO	0,95	0,72
VALORES DE CONSIGNA SEGÚN CLASE	$\geq 0,75$	$\geq 0,40$
CUMPLIDO	✓	✓
5. APARCAMIENTO		
ANCHO	5,00 m	
CLASE DE ILUMINACIÓN	C4	
	$E_m$ (lx)	$U_0$
VALORES REALES SEGÚN CÁLCULO	11,05	0,97
VALORES DE CONSIGNA SEGÚN CLASE	$\geq 10,00$	$\geq 0,40$
CUMPLIDO	✓	✓

INS1a|42\_Tabla resumen resultados luminotécnicos en cada zona de cálculo

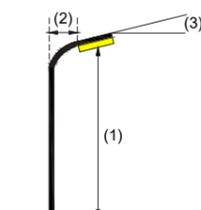


INS1a|37\_Esquema del vial con disposición de las luminarias

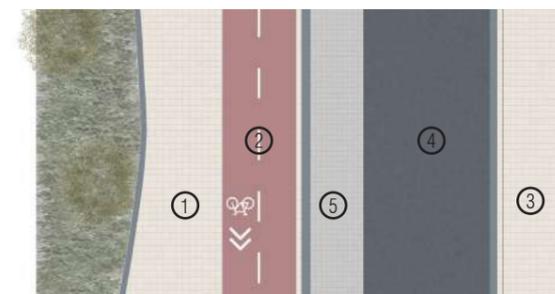


INS1a|40\_Simulación renderizada

CARACTERÍSTICAS DE LAS LUMINARIAS	
MODELO	PHILIPS BGP762 1 x LED169-4S/757 DM50
POTENCIA DE LAS LUMINARIAS	1 x 110,0 W
ORGANIZACIÓN	Unilateral
DISTANCIA ENTRE PUNTOS DE LUZ	40 m
ALTURA DE MONTAJE (1)	12,607 m
ALTURA PUNTO DE LUZ	12,500 m
INCLINACIÓN DEL BRAZO (3)	0°
LONGITUD DEL BRAZO (2)	0,50 m



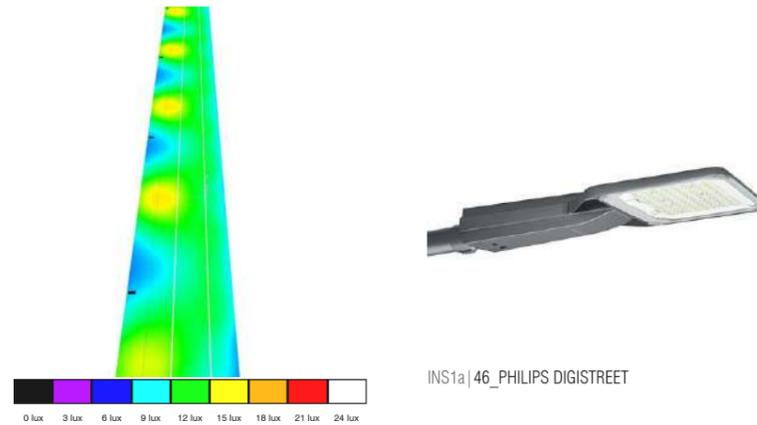
INS1a|41\_Tabla con dimensiones de las luminarias



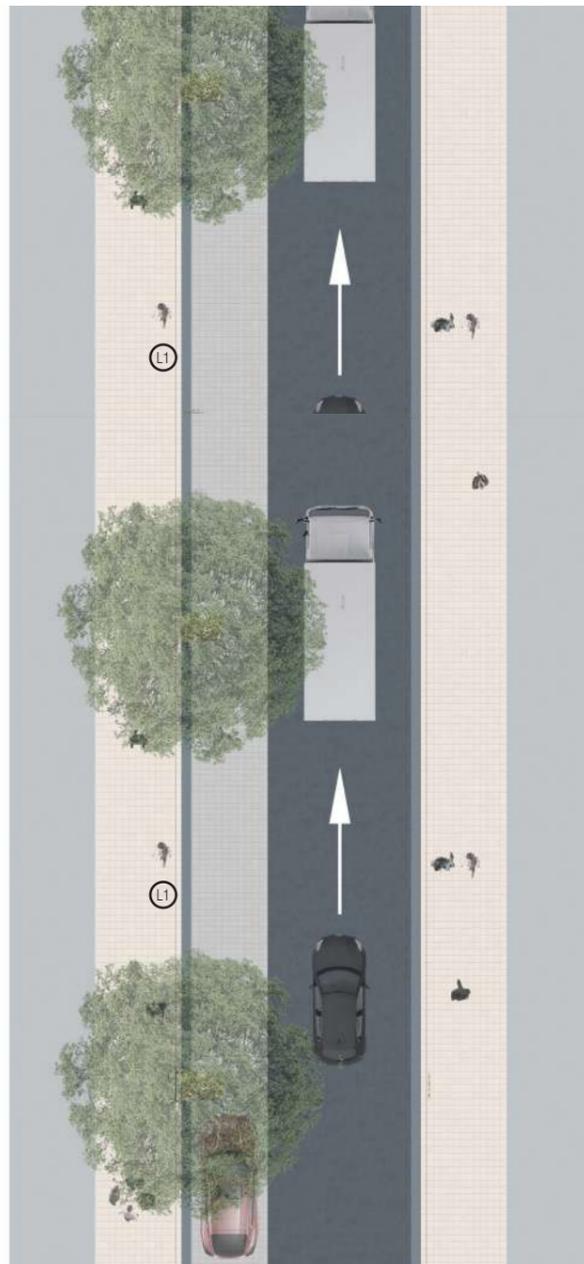
INS1a|43\_Zonas de cálculo de acuerdo a tabla 41

VIAL TIPO 6: CALLE DE LA MAR

CARACTERÍSTICAS DE LA LÁMPARA 1	
MARCA	PHILIPS
MODELO	PHILIPS BGP762 T25 1 x LED149-4S/757 DM50
Nº DE LEDS	149 LEDs
NIVEL DE PROTECCIÓN IP	66
TEMPERATURA DE COLOR	4.000K
FLUJO LUMINOSO (LUMINARIA)	13.350 lm
FLUJO LUMINOSO (LÁMPARAS)	15.000 lm
POTENCIA DE LAS LUMINARIAS	96,0 W
LÁMPARA	1 x LED149-4S/757
DIMENSIONES	0,860 x 0,361 x 0,107 m



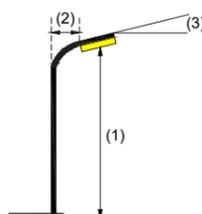
INS1a|45\_Simulación en colores falsos



INS1a|44\_Esquema del vial con disposición de las luminarias



INS1a|46\_Simulación renderizada

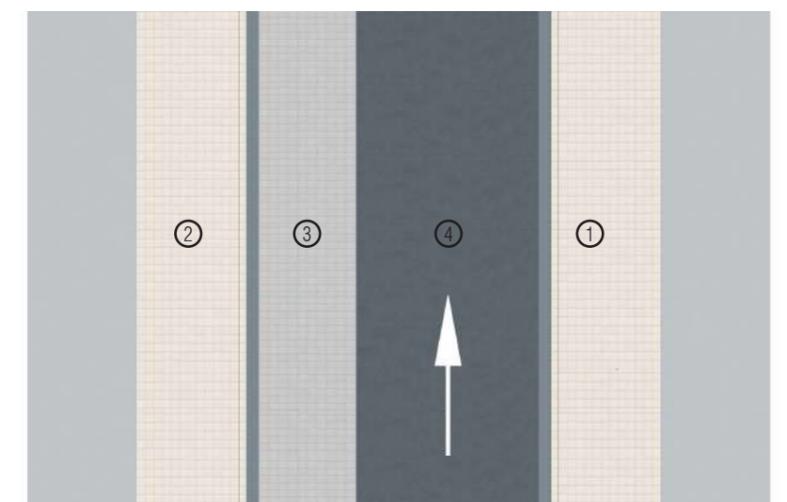


INS1a|47\_Tabla con dimensiones de las luminarias

CARACTERÍSTICAS DE LAS LUMINARIAS	
MODELO	PHILIPS BGP762 1 x LED149-4S/757 DM50
POTENCIA DE LAS LUMINARIAS	1 x 96,0 W
ORGANIZACIÓN	Unilateral
DISTANCIA ENTRE PUNTOS DE LUZ	40 m
ALTURA DE MONTAJE (1)	11,107 m
ALTURA PUNTO DE LUZ	11,000 m
INCLINACIÓN DEL BRAZO (3)	0°
LONGITUD DEL BRAZO (2)	0,00 m

RESULTADOS DE CÁLCULO		
1. ACERA 1		
ANCHO	3,00 m	
CLASE DE ILUMINACIÓN	P2	
	$E_m$ (lx)	$E_{min}$ (lx)
VALORES REALES SEGÚN CÁLCULO	10,27	9,04
VALORES DE CONSIGNA SEGÚN CLASE	$\geq 10,00$	$\geq 2,00$
CUMPLIDO	✓	✓
2. ACERA 2		
ANCHO	3,00 m	
CLASE DE ILUMINACIÓN	P2	
	$E_m$ (lx)	$E_{min}$ (lx)
VALORES REALES SEGÚN CÁLCULO	10,96	7,80
VALORES DE CONSIGNA SEGÚN CLASE	$\geq 10,00$	$\geq 2,00$
CUMPLIDO	✓	✓
3. APARCAMIENTO		
ANCHO	3,00 m	
CLASE DE ILUMINACIÓN	C4	
	$E_m$ (lx)	$U_0$
VALORES REALES SEGÚN CÁLCULO	11,77	0,73
VALORES DE CONSIGNA SEGÚN CLASE	$\geq 10,00$	$\geq 0,40$
CUMPLIDO	✓	✓
4. CALZADA		
ANCHO	5,00 m	
CLASE DE ILUMINACIÓN	M4	
	$L_m$ (cd/m <sup>2</sup> )	$U_0$
VALORES REALES SEGÚN CÁLCULO	0,86	0,63
VALORES DE CONSIGNA SEGÚN CLASE	$\geq 0,75$	$\geq 0,40$
CUMPLIDO	✓	✓

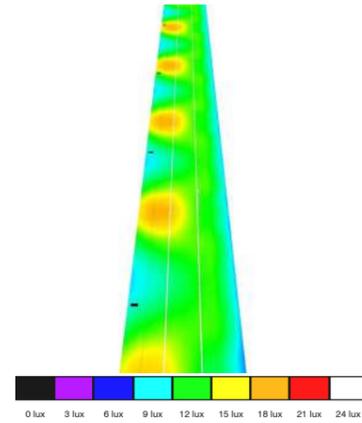
INS1a|48\_Tabla resumen resultados luminotécnicos en cada zona de cálculo



INS1a|49\_Zonas de cálculo de acuerdo a tabla 48

VIAL TIPO 7: CALLE L'HORTETA

CARACTERÍSTICAS DE LA LÁMPARA 1	
MARCA	PHILIPS
MODELO	PHILIPS BGP762 T25 1 x LED169-4S/757 DM50
Nº DE LEDS	169 LEDs
NIVEL DE PROTECCIÓN IP	66
TEMPERATURA DE COLOR	4.000K
FLUJO LUMINOSO (LUMINARIA)	15.130 lm
FLUJO LUMINOSO (LÁMPARAS)	17.000 lm
POTENCIA DE LAS LUMINARIAS	110,0 W
LÁMPARA	1 x LED169-4S/757
DIMENSIONES	0,860 x 0,361 x 0,107 m



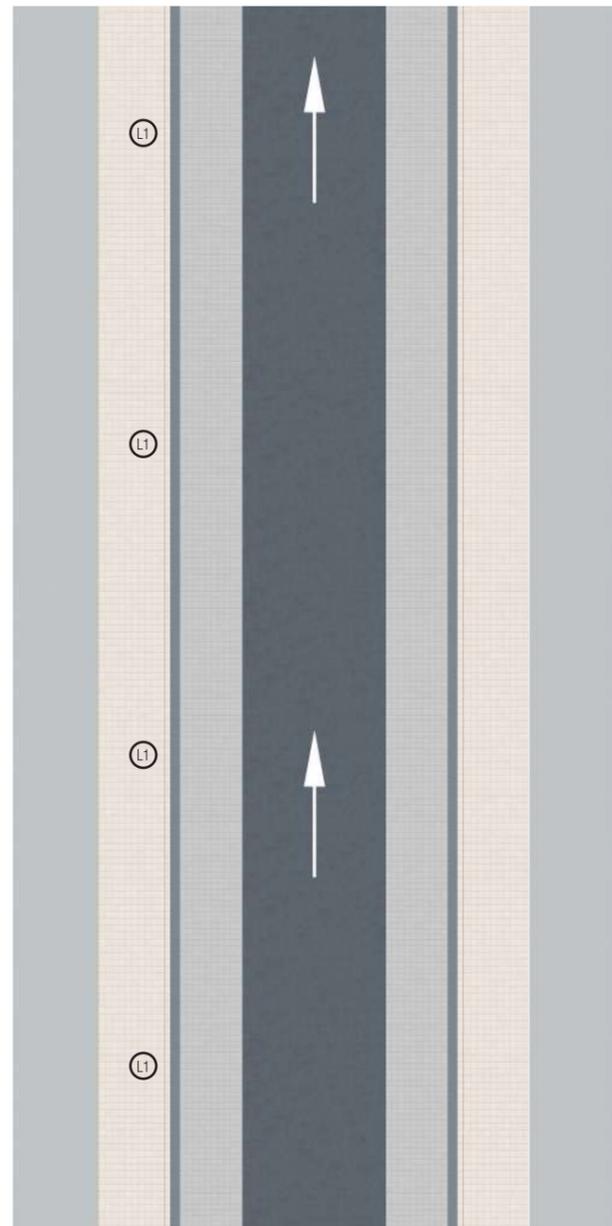
INS1a|52\_Simulación en colores falsos



INS1a|53\_PHILIPS DIGISTREET

RESULTADOS DE CÁLCULO		
1. ACERA 1		
ANCHO	2,50 m	
CLASE DE ILUMINACIÓN	P2	
	$E_m$ (lx)	$E_{min}$ (lx)
VALORES REALES SEGÚN CÁLCULO	10,27	8,86
VALORES DE CONSIGNA SEGÚN CLASE	$\geq 10,00$	$\geq 2,00$
CUMPLIDO	✓	✓
2. ACERA 2		
ANCHO	2,50 m	
CLASE DE ILUMINACIÓN	P2	
	$E_m$ (lx)	$E_{min}$ (lx)
VALORES REALES SEGÚN CÁLCULO	12,29	8,81
VALORES DE CONSIGNA SEGÚN CLASE	$\geq 10,00$	$\geq 2,00$
CUMPLIDO	✓	✓
3. APARCAMIENTO 1		
ANCHO	2,500 m	
CLASE DE ILUMINACIÓN	C4	
	$E_m$ (lx)	$U_0$
VALORES REALES SEGÚN CÁLCULO	13,22	0,72
VALORES DE CONSIGNA SEGÚN CLASE	$\geq 10,00$	$\geq 0,40$
CUMPLIDO	✓	✓
4. CALZADA		
ANCHO	5,00 m	
CLASE DE ILUMINACIÓN	M4	
	$L_m$ (cd/m <sup>2</sup> )	$U_0$
VALORES REALES SEGÚN CÁLCULO	1,09	0,62
VALORES DE CONSIGNA SEGÚN CLASE	$\geq 0,75$	$\geq 0,40$
CUMPLIDO	✓	✓
5. APARCAMIENTO 2		
ANCHO	2,50 m	
CLASE DE ILUMINACIÓN	C4	
	$E_m$ (lx)	$U_0$
VALORES REALES SEGÚN CÁLCULO	12,42	0,94
VALORES DE CONSIGNA SEGÚN CLASE	$\geq 10,00$	$\geq 0,40$
CUMPLIDO	✓	✓

INS1a|56\_Tabla resumen resultados luminotécnicos en cada zona de cálculo

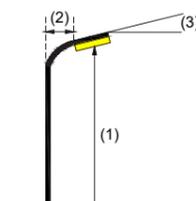


INS1a|51\_Esquema del vial con disposición de las luminarias

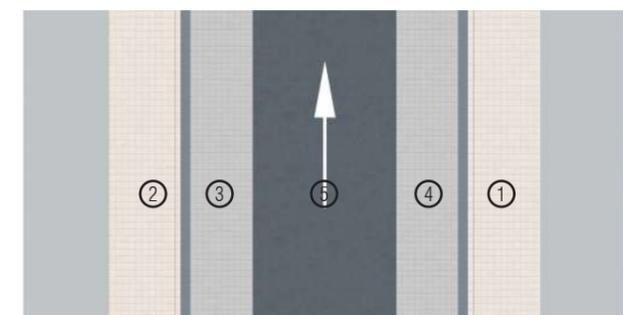


INS1a|54\_Simulación renderizada

CARACTERÍSTICAS DE LAS LUMINARIAS	
MODELO	PHILIPS BGP762 1 x LED169-4S/757 DM50
POTENCIA DE LAS LUMINARIAS	1 x 110,0 W
ORGANIZACIÓN	Unilateral
DISTANCIA ENTRE PUNTOS DE LUZ	40 m
ALTURA DE MONTAJE (1)	11,107 m
ALTURA PUNTO DE LUZ	11,000 m
INCLINACIÓN DEL BRAZO (3)	0 °
LONGITUD DEL BRAZO (2)	0,50 m



INS1a|55\_Tabla con dimensiones de las luminarias



INS1a|57\_Zonas de cálculo de acuerdo a tabla 55



**INS 2** a MODERNIZAR LA RED DE ABASTECIMIENTO DE AGUA POTABLE  
**PROPUESTA DE ABASTECIMIENTO ADECUADA, INCLUYENDO MEDIDAS DE PROTECCIÓN CONTRA INCENDIOS**

**OBJETIVOS ESPECÍFICOS**

Se busca proponer una red pública de suministro de agua potable completa y mallada, de forma que cada parcela pueda abastecerse a partir de ella y garantice el servicio ante circunstancias excepcionales. Además, con este diseño se pretende implementar una red de hidrantes exteriores para proporcionar la seguridad contra incendios necesaria, según la normativa vigente.

**DESCRIPCIÓN**

En este proyecto, se ha partido del trazado de la red proporcionado por el Ayuntamiento de Rafelbunyel y se ha rediseñado la red de abastecimiento añadiendo, además, nuevas conducciones, para mallar de forma completa la red. Con esto se pretende alcanzar el diseño óptimo para la red de suministro de agua potable de esta área.

El diseño de la red de abastecimiento se ha realizado en dos partes. Por un lado, la red perteneciente al Sector V y, por otro, la red del resto del polígono, ambas incomunicadas entre sí.

La red primitiva, se ha terminado de mallar por completo, añadiendo diversas conducciones y completando aquellas que quedaban desconectadas de la red por alguno de sus extremos.

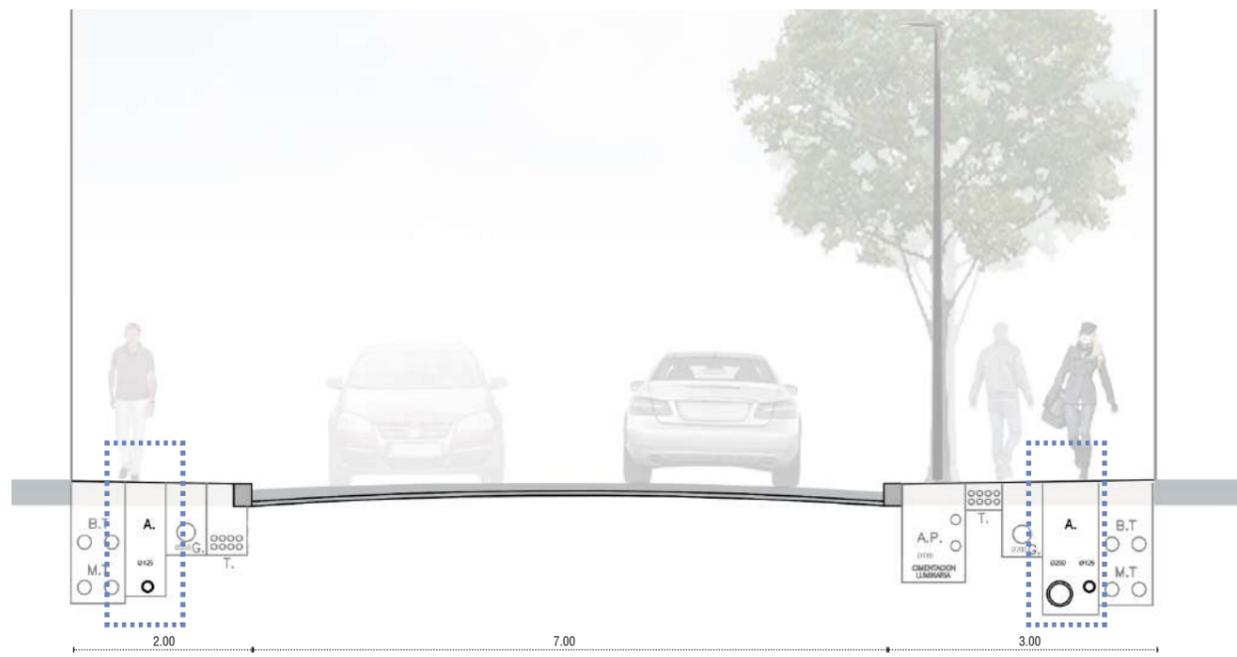
El suministro de agua potable se realiza a través un depósito de cabecera de capacidad de 1.000 m<sup>3</sup>, que se abastece de dos pozos. Estos tres elementos se sitúan al Oeste del casco urbano del T.M. de Rafelbunyel, y se comunican con la red de distribución a través de una conducción que llega al borde Oeste del municipio. La red del polígono se conecta a la red del municipio por dos puntos en el Sector V, y 4 en el resto del polígono, a lo que hay que añadir una conexión excepcional procedente del depósito de El Puig, que podría funcionar en caso de extrema necesidad. Estas redes han sido diseñadas para funcionar en caso de rotura de cualquiera de esas conducciones.

En cuanto al diseño del resto de la red frente a incendios, se han situado los hidrantes de manera que dos hidrantes consecutivos no estén separados una distancia mayor a 200 m medida por espacios público, es decir, que la distancia máxima desde cualquier punto de fachada a un hidrante no supere los 100 m. Se han colocado hidrantes DN80 conectados directamente a la red de abastecimiento de agua potable.

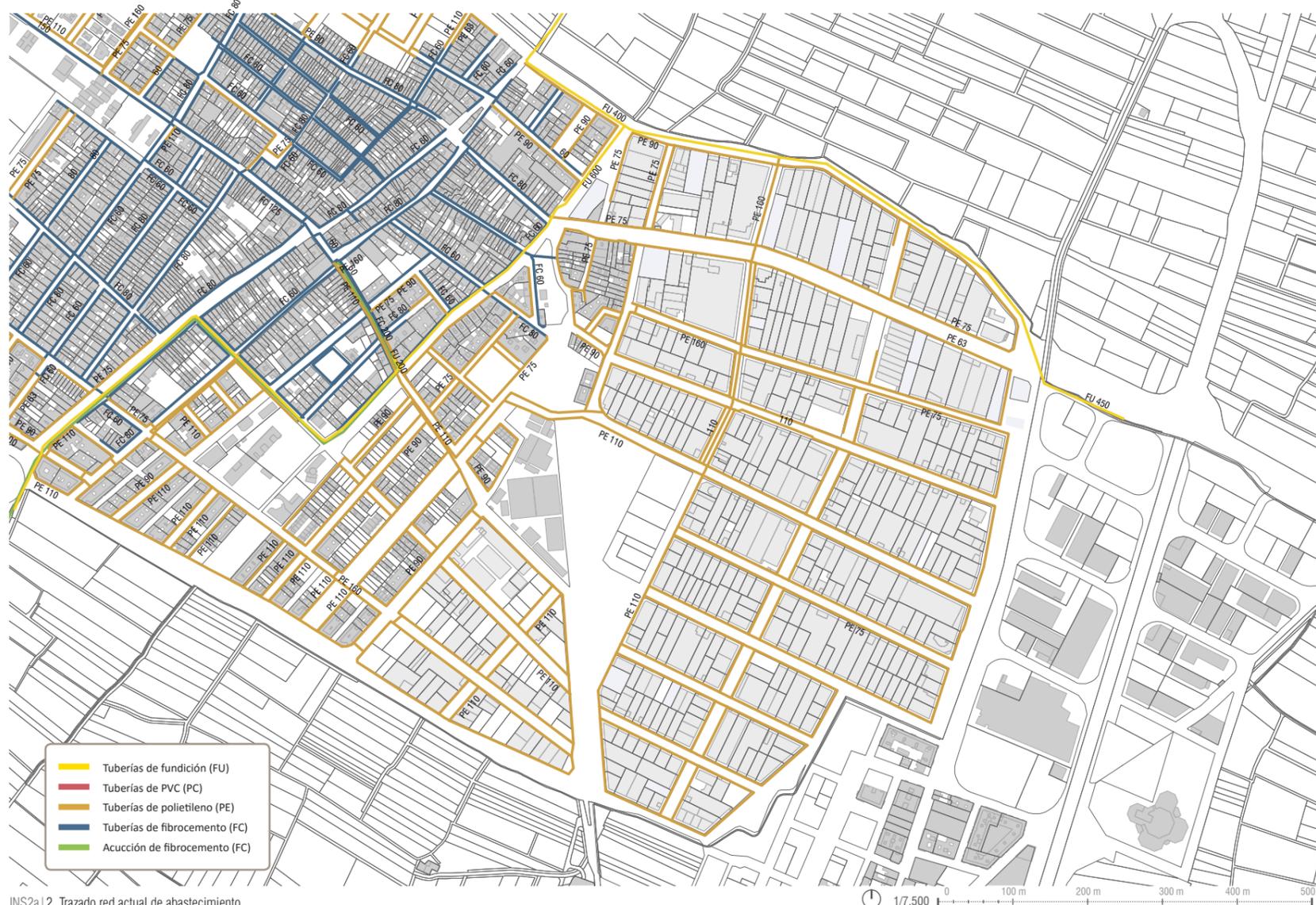
Para la simulación de la red se ha utilizado el software *EPANET 2.0*, diseñado para el análisis de sistemas de distribución de agua potable, por la Agencia de Protección Ambiental de los Estados Unidos (EPA).

La red cumple con los criterios de presión y caudal y con los valores propios condicionantes frente a hipótesis de incendio.

**PRIORIDAD**



INS2a|1 Sección esquemática



INS2a|2 Trazado red actual de abastecimiento

### CRITERIOS ADOPTADOS PARA EL DISEÑO DE LA RED

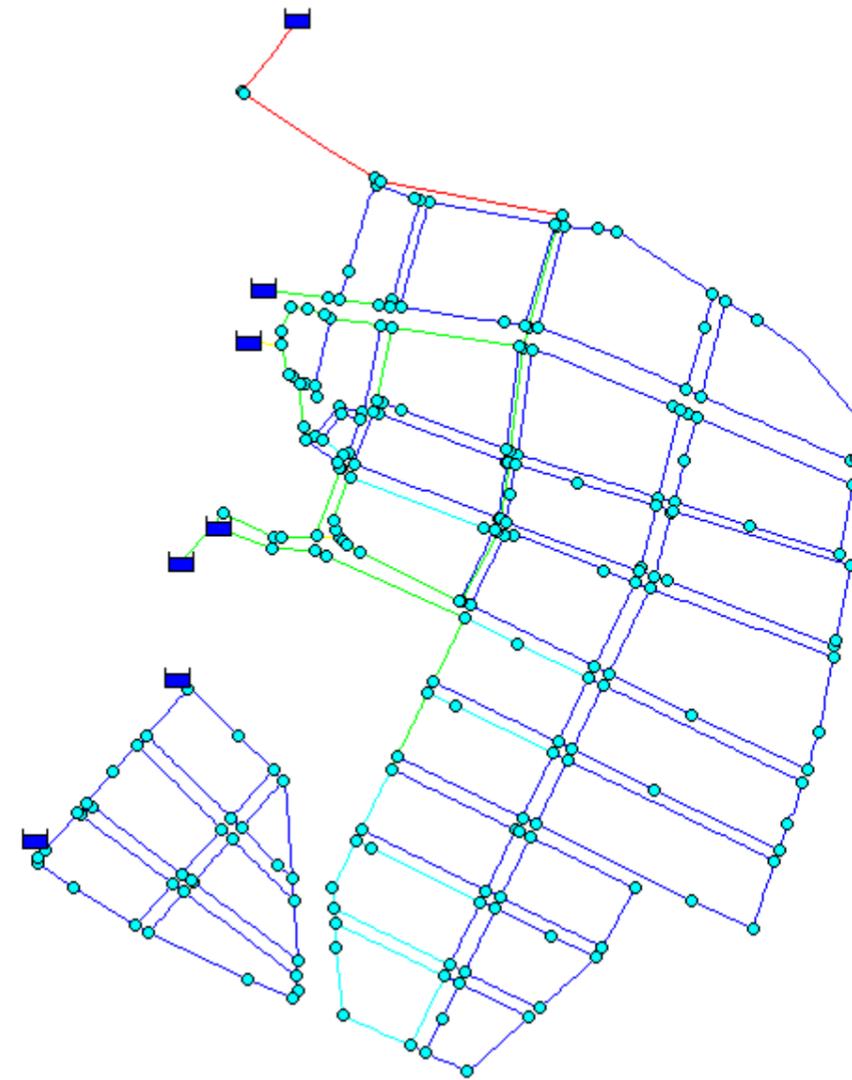
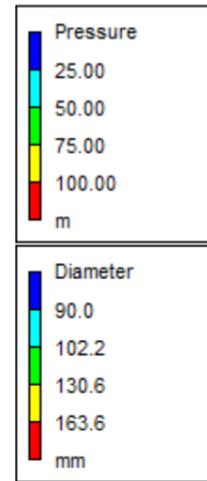
Para diseñar la red de abastecimiento de todo el área industrial se ha seguido el trazado dado por el Ayuntamiento de Rafelbunyol y se han incorporado las nuevas conducciones y los tramos necesarios para mallar la red por completo. Este trazado consta de cuatro entradas en la red del polígono, más una de entrada procedente de uno de los depósitos de El Puig, y de dos entradas para la red del Sector V.

Para el cálculo se ha considerado una presión constante de 30 mca en las tuberías de entrada a las dos partes del polígono que proceden de la red del municipio. Esta simplificación, junto con la cota de los puntos de entrada, permite establecer unas condiciones de partida para el diseño de la red. Se considera que, para ofrecer un suministro adecuado a todos los usuarios, la red debe garantizar una presión mínima de 25 mca en todos los puntos de consumo.

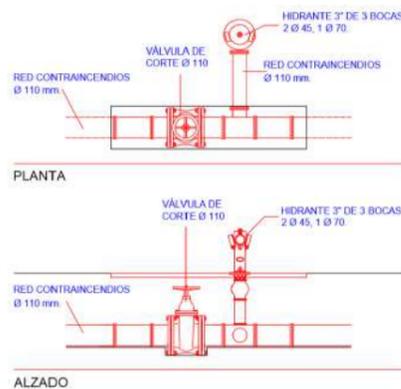
Este diseño de la red, en condiciones normales de utilización, puede garantizar una presión mínima de 28,64 mca en el punto de consumo más desfavorable y a la hora de mayor demanda para la red del polígono y de 29,86 mca para la red del Sector V. Con esto, se observa el ajuste de la red redimensionada, en la que, además, se cumplen los valores requeridos en hipótesis de rotura y de incendio. Así pues, las roturas que se han tenido en cuenta a la hora de modelar la red, han sido las de cualquier tubería de suministro al área. Para este diseño se satisface también la condición de valores de presión mínima de 25 mca en todos los puntos, y sólo en el caso de rotura de tres conducciones de entrada y actuando la conexión con la red de El Puig, disminuye el valor de presión para el momento y nudo más desfavorable, a 22,10 mca.

Además, se ha realizado una última comprobación de presiones para un caso de incendio. Se han colocado en total 31 hidrantes de 80 mm en el área, a una distancia máxima de 200 m, de forma que puedan cubrir las fachadas exteriores de todas las naves. El caso más desfavorable sería aquel en el que se produjera un incendio en el momento de mayor consumo (11:00 h) y se diera en los puntos en los que los dos hidrantes de actuación tengan los menores valores de presión. Aquí, se debe garantizar la presión mínima en los hidrantes de 10 mca, ofreciendo un caudal de 500 l/min durante dos horas, para cumplir con los criterios de la NBE-CPI/96 para el caso de hidrantes de 80 mm. En este caso, se verifica que la presión mínima no disminuye de 29,64 y 30,35 mca en los dos hidrantes del Sector V y de 17,62 y 16,65 mca para la red del polígono.

El presupuesto que se muestra a continuación, tiene en cuenta la partida completa de colocación de las tuberías: materiales, equipos y maquinarias, mano de obra necesaria y sus costes directos complementarios. En esta partida no se incluye la excavación ni el relleno de la zanja.



INS2a|3\_Modelo red propuesta EPANET



INS2a|5\_Detalles instalación

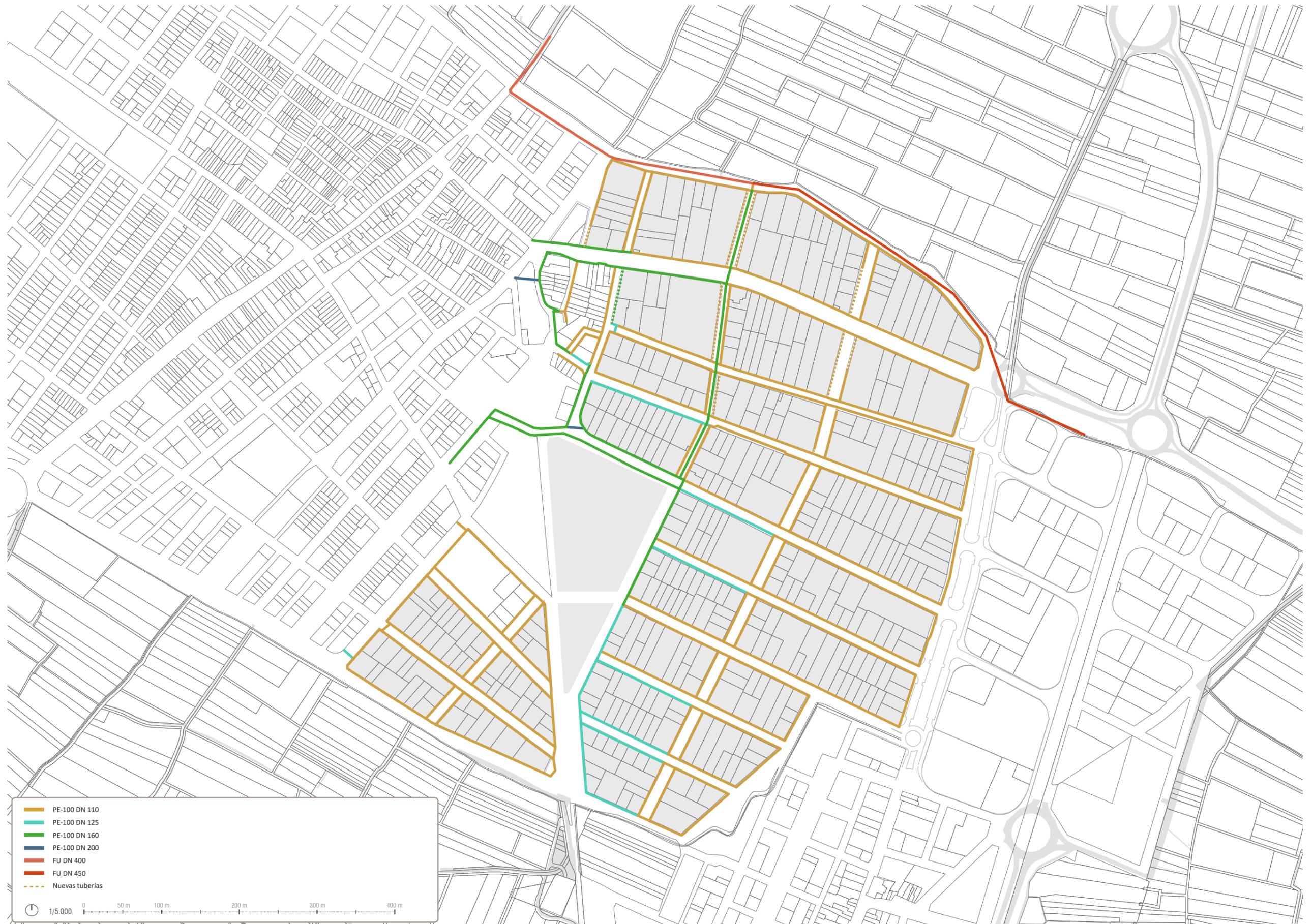
RESUMEN DE LAS MEDICIONES DE LAS TUBERÍAS EN LA RED						
DN	D INT	MATERIAL	CARACTERÍSTICAS	LONG.TOTAL	PRECIO UNITARIO	COSTE
110	90,0	PE-100	PN-16	10.830,39 m	11,25 €	121.841,92 €
125	102,2	PE-100	PN-16	812,82 m	16,49 €	13.403,42 €
160	130,6	PE-100	PN-16	1.435,20 m	23,62 €	33.899,48 €
200	163,6	PE-100	PN-16	59,84 m	34,25 €	2.049,52 €
<b>-----COSTE TOTAL-----</b>						<b>171.194,34 €</b>

RESUMEN DE LAS MEDICIONES DE LOS HIDRANTES EN LA RED				
HIDRANTES	CARACTERÍSTICAS	MEDICIÓN	PRECIO UNITARIO	COSTE
Hidrante 3" (DN 80)	Columna seca. Toma curva. Carrete 500 mm Una boca 2 1/2" (DN 70) y dos bocas 1 1/2" (DN 45)	31	925,82 €	28.700,42 €

INS2a|4\_Tabla resumen mediciones red abastecimiento





INS2a | 6\_Plano red abastecimiento proyectada

INS 3 a DISEÑAR UNA RED DE SANEAMIENTO SOSTENIBLE  
**PROPUESTA DE RED DE SANEAMIENTO PSEUDOSEPARATIVA ADECUADA**

**OBJETIVOS ESPECÍFICOS**

Mejorar, modernizar y completar la red de saneamiento del polígono industrial de Rafelbunyol, mediante la propuesta de implantación una red pseudoseparativa, adaptada a la topografía del terreno y brindando la oportunidad del aprovechamiento del agua caída en zonas públicas para otros usos.

**DESCRIPCIÓN**

La red de saneamiento actual y la que ha sido tomada como referencia a la hora de modelarla y proponer mejoras, ha sido proporcionada por el Ayuntamiento de Rafelbunyol. Esta red tiene un trazado unitario en la que las aguas residuales y el agua de lluvia se unen en un solo colector. El tipo de red que se aconseja implantar es una red separativa en la que las aguas de lluvia quedan separadas del resto, y, por lo tanto, se pueden aprovechar para otros usos.

Para el modelado de la red se ha establecido el trazado de la red, las cotas de los pozos de registro, sus profundidades, las longitudes de las conducciones y los pozos de conexión de las mismas. También se ha establecido una división de parcelas de manera equitativa para el cálculo del caudal a evacuar en cada uno de ellas, que se tomará con un valor igual al valor del agua potable consumida, es decir 1 l/s/ha. Además, se ha diseñado una curva IDF que define las características de la precipitación de estudio.

Con todo ello, se dimensionarán los colectores de lluvia y de aguas residuales a través del software SWMM de la Agencia de Protección Ambiental de los Estados Unidos.

El cálculo de la red de aguas pluviales se ha realizado con el caudal recogido de las precipitaciones únicamente en viales y zonas verdes, en cambio, para la red de aguas residuales, se tiene en cuenta el caudal de lluvia caído sobre las parcelas privadas y el caudal correspondiente que evacúa cada parcela en función de su tamaño.

Los imbornales encargados de recoger las aguas de lluvia y dirigirlas hacia los colectores separativos de aguas pluviales, se colocan en la rigola, junto a los bordillos de los viales de manera general, con una separación de 30 metros entre ellos y enfrentados en ambos lados de las calles.

Todas las secciones tendrán la inclinación suficiente para garantizar la recogida de las aguas pluviales mediante esos colectores.

**PRIORIDAD**



INS3a | 1\_Trazado actual red de saneamiento

RESUMEN DE LAS MEDICIONES DE LAS TUBERÍAS EN LA RED							
DN	D INT	MATERIAL	SERIE / CLASE	CARACTERÍSTICAS	LONG. TOTAL	PRECIO UNITARIO	COSTE
200	171	PEAD	SN4/SN8	Ext. corrugado - Int. liso. Junta elástica	250 m	29,16 €	7.290,00 €
315	275	PEAD	SN4/SN8	Ext. corrugado - Int. liso. Junta elástica	9.356 m	39,87 €	373.023,72 €
400	345	PEAD	SN4/SN8	Ext. corrugado - Int. liso. Junta elástica	7.631 m	52,13 €	397.804,03 €
500	435	PEAD	SN4/SN8	Ext. corrugado - Int. liso. Junta elástica	3.052 m	81,00 €	247.212,00 €
630	6544	PEAD	SN4/SN8	Ext. corrugado - Int. liso. Junta elástica	230 m	105,10 €	24.173,00 €
800	695,3	PEAD	SN4/SN8	Ext. corrugado - Int. liso. Junta elástica	692 m	144,82 €	100.215,44 €
1.000	856	PEAD	SN4/SN8	Ext. corrugado - Int. liso. Junta elástica	964 m	238,10 €	229.528,40 €
-----COSTE TOTAL-----							<b>1.379.246,59 €</b>

INS3a | 2\_Tabla resumen mediciones saneamiento



INS3a | 3\_Red de saneamiento proyectada

### CRITERIOS ADOPTADOS PARA EL DISEÑO DE LA RED

En cuanto a la propia red de aguas pluviales diseñada, debe tener la capacidad de transporte necesaria para funcionar correctamente. El trazado se ha realizado en función de la pendiente del terreno para que funcione por gravedad, de manera ramificada hacia el punto de vertido. Este punto se encuentra en el borde Este del polígono, enlazando con la tubería que conduce hacia la depuradora de la Poble de Farnals. A partir de ese punto la gestión de las aguas, pasa a ser competencia de la Entidad Pública de Saneamiento de Aguas de la Comunitat Valenciana.

El material utilizado para las nuevas conducciones será Polietileno corrugado con diámetros que oscilan desde los 400 a 1.000 mm. El coeficiente de Manning para el cálculo varía en función del material siendo 0,008 para PE y 0,015 en el caso del hormigón.

El cálculo se ha realizado siguiendo el método racional, evaluando los tiempos de escorrentía en cada situación y para cada uno de los colectores. Además, el criterio de dimensionamiento empleado ha sido el que exige el Excmo. Ayuntamiento de Valencia y que dicta que debe establecerse una reserva del 20 % del caudal, en lugar de mantenerlo en el calado, por lo que se queda del lado de la seguridad.

La existencia de una red pseudoseparativa permite acumular agua exclusivamente de lluvia mediante el empleo de infraestructuras como tanques de retención que aparte de retener y controlar excesos de lluvia, se podrá aprovechar esta agua para otros usos como podría ser el riego de zonas verdes del área.

Aparte de las tipologías de infraestructuras tradicionales como los tanques de tormentas anteriormente mencionados, debería hacerse hincapié en la necesidad de introducir y apostar de forma complementaria por las infraestructuras verdes de una forma más fehaciente. Un ejemplo de las mismas son las balsas de retención verdes que a simple vista en condiciones normales pueden semejar a parques o cauces habituales. También está el ejemplo de las cunetas verdes y las rotondas cóncavas, ambas ayudarían a drenar el agua de lluvia de los viales y aumentan los tiempos de concentración de las cuencas.

En cuanto a la red de aguas residuales diseñada discurre de manera paralela a la de aguas pluviales, sin intercomunicación entre ambas, excepto en el punto de vertido. De igual manera, la red será ramificada y funcionará por gravedad.

De igual manera que en pluviales, el material utilizado será Polietileno corrugado con diámetros que oscilan desde los 400 a 1.000 mm. Dichos colectores discurren bajo la zona de circulación de los vehículos por la zona central del vial a una profundidad, por defecto, de 2,5 m que únicamente se ve alterada cuando las cotas de las calles no son suficientes para alcanzar la pendiente mínima de 0,1 %.

Por último, se ha realizado para cada tramo la comprobación de que el valor de la velocidad mínima cuando únicamente circule el caudal de agua residual en cada colector no sea inferior a 0,3 m/s y por lo tanto quede garantizada la autolimpieza del mismo.

Según la topografía del terreno, toda la red vierte hacia el polígono, de manera que el agua tanto residual como de lluvia, procedente de la zona residencial, pasa necesariamente por esa zona.



INS3a | 4\_Red de pluviales proyectada



INS3a | 5\_Detalle elementos red de saneamiento, pozo de registro PVC (adequa), colector hormigón, colector PVC corrugado

# GES

## GESTIÓN

**GES\_1 ESTABLECER LA ENTIDAD DE GESTIÓN Y MODERNIZACIÓN DEL AAE**

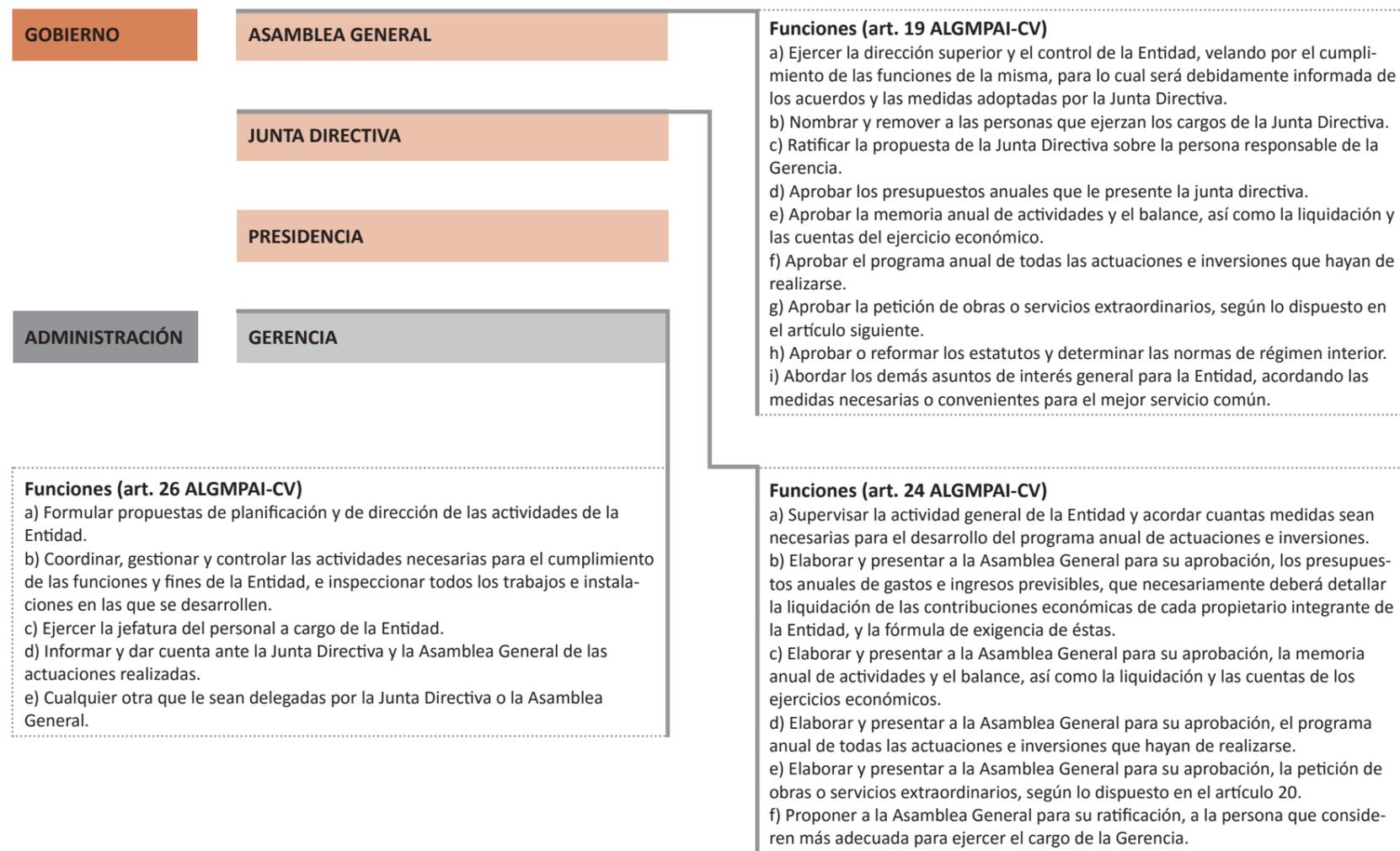
GES\_1a Establecer la Entidad de Gestión y Modernización del AAE

**GES\_2 ELABORAR UN PLAN DE MEJORA Y MANTENIMIENTO DEL AAE**

GES\_2a Elaborar un Plan de Mejora y Mantenimiento del AAE



## ORGANIZACIÓN Y FUNCIONAMIENTO DE LAS ENTIDADES DE GESTIÓN Y MODERNIZACIÓN (EGM)



1  
a

## ESTABLECER LA ENTIDAD DE GESTIÓN Y MODERNIZACIÓN DEL AAE

### OBJETIVOS ESPECÍFICOS

Establecer una Entidad de Gestión y Modernización (EGM) del AAE para dar cumplimiento a lo dispuesto en el Anteproyecto de Ley de la Generalitat, de Gestión, Modernización y Promoción de las Áreas Industriales de la Comunitat Valenciana (ALGMPAI-CV).

Facilitar la constitución inicial de la EGM en relación a la redacción del Plan inicial de Actuación, en el que se debe incluir, de acuerdo con lo señalado por el ALGMPAI-CV, una memoria justificativa de las funciones básicas que se quieren desarrollar por la entidad, y en su caso, de los servicios, mejoras o las medidas de gestión y modernización propuestas.

### DESCRIPCIÓN

Como se indica en la exposición de motivos del ALGMPAI-CV, se ha demostrado la necesidad de crear nuevos instrumentos que faciliten la regeneración de las áreas industriales, su promoción económica y el incremento de la oferta de servicios adicionales en las mismas, ya que es la mejor manera de reforzar la capacidad de las áreas industriales existentes en la Comunitat Valenciana para competir en un mercado cada vez más global.

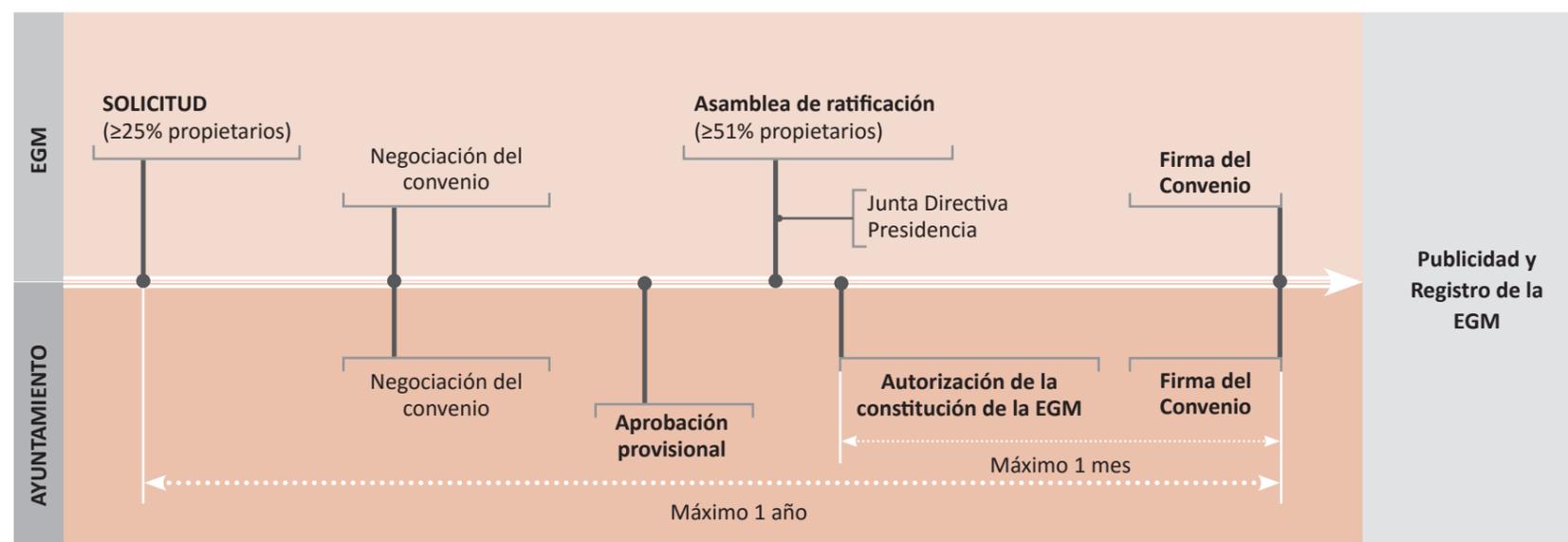
La Ley de Gestión, Modernización y Promoción de las Áreas Industriales de la Comunitat Valenciana, viene a responder a estas necesidades estableciendo medidas para impulsar la mejora de la calidad del suelo industrial, así como para facilitar que los dos agentes principales que actúan sobre el mismo, las administraciones públicas y los propietarios, colaboren de forma coordinada en la creación, conservación, mantenimiento, dotación y modernización de los servicios públicos, así como en el desarrollo de servicios adicionales de valor añadido.

De acuerdo con la Estrategia Territorial, estos conjuntos de actuaciones deberían enmarcarse en un propósito general más ambicioso, entre las que se contemplaría la coordinación territorial en un entorno más amplio, de escala supramunicipal, que permita mancomunar incluso las entidades descritas, para hacerlas más viables y capaces de afrontar con garantía de éxito las misiones que tendrían encomendadas.

### PRIORIDAD



## ESQUEMA DE CONSTITUCIÓN DE LAS EGM



### OBJETIVOS ESPECÍFICOS

Para dar cumplimiento a lo dispuesto en el Anteproyecto de Ley de la Generalitat, de Gestión, Modernización y Promoción de las Áreas Industriales de la Comunitat Valenciana (ALGMPAI-CV), en el momento de tramitar la solicitud de constitución de la Entidad de Gestión y Modernización (EGM) de las áreas industriales, es necesario redactar un Plan de Actuación (PA) que, imperativamente, debe incluir una memoria justificativa de las funciones básicas que se quieren desarrollar por la Entidad, y en su caso, de los servicios, mejoras o las medidas de gestión y modernización propuestas. También forma parte del PA inicial el cronograma aproximado para la implantación de los servicios, mejoras, medidas o actuaciones que se proponen.

Una vez autorizada la constitución de la EGM y firmado el correspondiente convenio con el Ayuntamiento, elaborar un Plan de Mejora y Mantenimiento del AAE, como documento básico que, a nivel estratégico y con una vocación de permanente actualización y revisión, se constituya como la referencia fundamental para garantizar la funcionalidad del AAE, acorde con la calificación (obtenida o deseada), de acuerdo con lo establecido en el ALGMPAI-CV.

### DESCRIPCIÓN

A lo largo del presente Proyecto Piloto desde las etapas de Análisis y Diagnóstico, pasando por el establecimiento de Objetivos y, por último, mediante las Estrategias de Actuación en los diferentes ámbitos (Movilidad, Regeneración, Instalaciones, Gestión y Medio Ambiente), se ha tratado de conseguir mostrar un amplio abanico de propuestas que faciliten la renovación funcional de las AAE.

En la ficha se muestra la valoración inicial del AAE, de acuerdo con las condiciones establecidas por la ALGMPAI-CV, esta calificación es consecuencia del nivel de deterioro funcional que presenta en la actualidad este espacio productivo.

Para la renovación funcional del AAE se han establecido un gran número de actuaciones en el corto, medio y largo plazo, que serán abordables, junto con otras que puedan formularse en el futuro, en función de los recursos y las iniciativas que impulsen las Administraciones y los propietarios (estos últimos a través de las Entidades de Gestión y Modernización). De acuerdo con estas posibles actuaciones, se ha realizado la valoración de las condiciones a las que puede, razonablemente, aspirar esta AAE y la calificación final prevista.

No obstante, no hay que olvidar que, de acuerdo con el espíritu del ALGMPAI-CV, las condiciones que permiten la calificación de las áreas industriales no son inmutables. Es lógico suponer que evolucionarán con el tiempo hacia mayores estándares de calidad, de manera que es preciso mantener permanentemente en proceso de revisión el Plan de Mejora y Mantenimiento del AAE y la correspondiente estrategia para situar en el primer nivel de calidad establecido el suelo objeto de estudio.

De acuerdo con la Estrategia Territorial, estos conjuntos de actuaciones deberían enmarcarse en un propósito general más ambicioso, entre las que se contemplaría la coordinación territorial en un entorno más amplio, de escala supramunicipal, que permita mancomunar incluso las entidades descritas, para hacerlas más viables y capaces de afrontar con garantía de éxito las misiones que tendrían encomendadas.

PRIORIDAD



### CALIFICACIÓN DEL AAE ANTES DE CUALQUIER ACTUACIÓN

#### Requisitos que se cumplen en el área industrial:

- 1. Instalaciones para la lucha contra incendios, en número suficiente.
- 2. Accesos, viales y rotondas amplias con una anchura suficiente para el tráfico de camiones.
- 3. Disponibilidad de suministro eléctrico en baja y alta tensión.
- 4. Saneamiento mediante una red separada de aguas pluviales y aguas residuales.
- 5. Redes de telecomunicaciones de banda ancha.
- 6. Disponibilidad de suministro de gas natural canalizado.
- 7. Directorio actualizado de empresas y servicios, así como señalización e identificación de calles.
- 8. Sistema de recogida selectiva y gestión de residuos.
- 9. Sistema propio de vigilancia y seguridad del área.
- 10. Elaboración e implementación de un Plan de seguridad y emergencia para el área industrial.
- 11. Elaboración e implementación de un Plan de movilidad sostenible.
- 12. Establecimiento de restauración.

03/11

- 1. Zonas reservadas y señalizadas adecuadamente para el aparcamiento de camiones.
- 2. Zonas habilitadas fuera de los viales para el aparcamiento de otros vehículos.
- 3. Zonas verdes y de equipamiento mantenidas adecuadamente, que cuenten con una superficie que supere al menos un 5% al mínimo exigido por la normativa urbanística, e incluyan zonas de sombra y mobiliario.
- 4. Servicio de transporte público para acceder al área.
- 5. Rutas peatonales y carriles bici dentro del área que fomenten la movilidad sostenible.
- 6. Accesos, viales y zonas de estacionamiento acondicionados para el tránsito de mega-camiones.
- 7. Sistema de control del tipo y cantidad de residuos generados, con asesoramiento a las empresas.
- 8. Sistema de recogida de aguas pluviales o de aprovechamiento de aguas grises.
- 9. Alumbrado público dotado de medidas de eficiencia energética.
- 10. Estación de servicio.
- 11. Infraestructura para abastecimiento a vehículos eléctricos.
- 12. Centro polivalente que cuente con espacios para reuniones, formación y servicios de oficina u otros.
- 13. Servicio de correos y/o paquetería.
- 14. Oficinas bancarias.
- 15. Instalaciones para la práctica deportiva.
- 16. Escuela o centro de educación infantil de primer ciclo (cero a tres años).
- 17. Hotel o servicio de alojamiento similar.
- 18. Servicio de salud o asistencia sanitaria.

05/17

CALIFICACIÓN ÁREA INDUSTRIAL: Área Industrial Básica

### CALIFICACIÓN DEL AAE DESPUÉS DE TODAS LAS ACTUACIONES

#### Requisitos que se cumplen en el área industrial:

- 1. Instalaciones para la lucha contra incendios, en número suficiente.
- 2. Accesos, viales y rotondas amplias con una anchura suficiente para el tráfico de camiones.
- 3. Disponibilidad de suministro eléctrico en baja y alta tensión.
- 4. Saneamiento mediante una red separada de aguas pluviales y aguas residuales.
- 5. Redes de telecomunicaciones de banda ancha.
- 6. Disponibilidad de suministro de gas natural canalizado.
- 7. Directorio actualizado de empresas y servicios, así como señalización e identificación de calles.
- 8. Sistema de recogida selectiva y gestión de residuos.
- 9. Sistema propio de vigilancia y seguridad del área.
- 10. Elaboración e implementación de un Plan de seguridad y emergencia para el área industrial.
- 11. Elaboración e implementación de un Plan de movilidad sostenible.
- 12. Establecimiento de restauración.

08/11

- 1. Zonas reservadas y señalizadas adecuadamente para el aparcamiento de camiones.
- 2. Zonas habilitadas fuera de los viales para el aparcamiento de otros vehículos.
- 3. Zonas verdes y de equipamiento mantenidas adecuadamente, que cuenten con una superficie que supere al menos un 5% al mínimo exigido por la normativa urbanística, e incluyan zonas de sombra y mobiliario.
- 4. Servicio de transporte público para acceder al área.
- 5. Rutas peatonales y carriles bici dentro del área que fomenten la movilidad sostenible.
- 6. Accesos, viales y zonas de estacionamiento acondicionados para el tránsito de mega-camiones.
- 7. Sistema de control del tipo y cantidad de residuos generados, con asesoramiento a las empresas.
- 8. Sistema de recogida de aguas pluviales o de aprovechamiento de aguas grises.
- 9. Alumbrado público dotado de medidas de eficiencia energética.
- 10. Estación de servicio.
- 11. Infraestructura para abastecimiento a vehículos eléctricos.
- 12. Centro polivalente que cuente con espacios para reuniones, formación y servicios de oficina u otros.
- 13. Servicio de correos y/o paquetería.
- 14. Oficinas bancarias.
- 15. Instalaciones para la práctica deportiva.
- 16. Escuela o centro de educación infantil de primer ciclo (cero a tres años).
- 17. Hotel o servicio de alojamiento similar.
- 18. Servicio de salud o asistencia sanitaria.

12/17

CALIFICACIÓN ÁREA INDUSTRIAL: Área Industrial Avanzada

# MED

## MEDIO AMBIENTE

### **MED\_1 ADAPTACIÓN MEDIOAMBIENTAL**

- MED\_1a Compromiso medioambiental.
- MED\_1b Abordar un Estudio de Movilidad o un PMUS. Mapa de Ruidos
- MED\_1c Utilizar energías alternativas y nuevas tecnologías
- MED\_1d Completar el circuito integrado de gestión del agua
- MED\_1e Control de residuos – favorecer la economía circular

### **MED\_2 COMPLETAR LA INFRAESTRUCTURA VERDE TERRITORIAL**

- MED\_2a Espacios de contacto con la infraestructura territorial
- MED\_2b Actuaciones frente a los riesgos naturales y tratamiento de los cauces del agua
- MED\_2c Gestión del agua (cunetas verdes, balsas de retención, ...)

### **MED\_3 INCORPORAR LOS VALORES DEL PAISAJE**

- MED\_3a Relaciones con el Patrimonio Natural existente
- MED\_3b Incorporar el Patrimonio Histórico y los elementos de identidad cultural
- MED\_3c Respeto al alcance de los ámbitos de percepción directa, miradores potenciales





MED1a|1\_Acceso a Rafelbunol desde la CV-306.



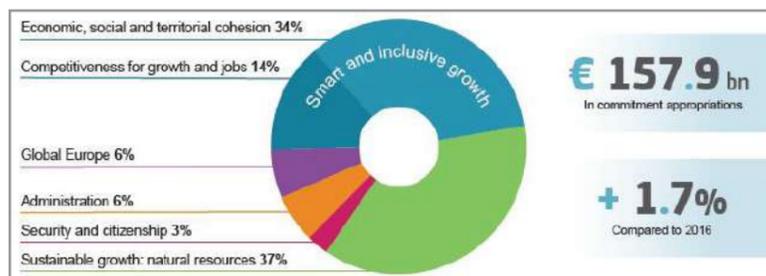
MED1a|2\_Vista del camino Cebolla.



MED1a|3\_Zona de transición del suelo industrial y el suelo residencial.



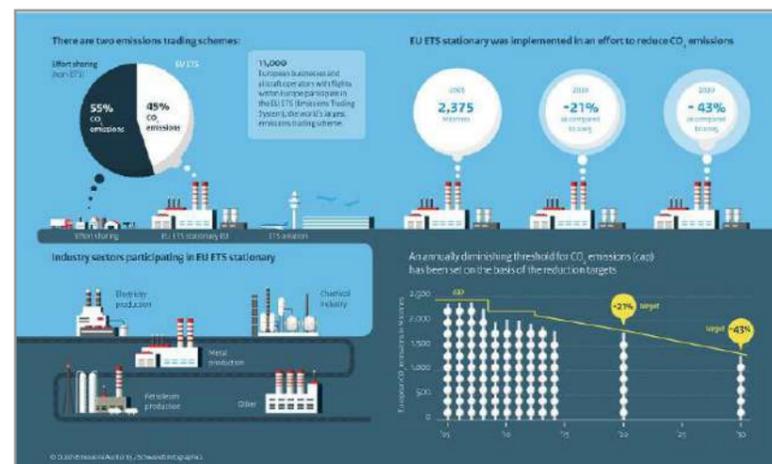
MED1a|4\_Intersección del barranco de Bords con la acequia de Moncada.



MED1a|5\_Distribución del presupuesto de la Unión Europea para el año 2017.



MED1a|6\_Pilares de la estrategia Europa 2020.



MED1a|7\_Esquema del compromiso de la Unión Europea de reducción de emisiones.

1 a | ADAPTACIÓN MEDIOAMBIENTAL  
**COMPROMISO MEDIOAMBIENTAL**

**OBJETIVOS ESPECÍFICOS**

Avanzar en el cumplimiento de los requisitos que a nivel local, nacional y europeo se han establecido frente al cambio climático y a las formas de vida que inciden de forma negativa sobre el medio, la realidad social y una economía favorable para la mayoría.

Reducir la contaminación ambiental y acústica a través del control de emisiones y de la influencia directa de la intensidad del tráfico rodado de paso.

Hacer un uso generalizado de fuentes de energía alternativas, empezando por los elementos integrantes del espacio público.

Plantear soluciones que repercutan en una buena gestión del agua. De un recurso escaso que debe ser contemplado como garantía de un uso racional y sostenible del medio natural en beneficio de las necesidades de una amplia población.

Incorporar la infraestructura verde, la de escala territorial y la urbana, como un recurso de primer orden frente al cambio climático, la salud y el bienestar general.

Favorecer la economía circular y la recuperación y reciclaje de los residuos urbanos para completar el ciclo completo de iniciativas orientadas hacia el desarrollo sostenible.

**DESCRIPCIÓN**

Las medidas a tomar en el caso concreto del AAE se describen y perfilan en fichas con la concreción necesaria para orientar las actuaciones.

Las ayudas públicas, en ese sentido, van cada vez más encaminadas a superar los retos medioambientales y a proporcionar un marco de actividad y usos urbanos que cumplan los acuerdos y las recomendaciones de los organismos internacionales.

Las AAE tienen la responsabilidad añadida de generar niveles altos de contaminación ambiental y acústica si no se cambian los criterios tradicionales de urbanización y de control de emisiones y ruidos. La impermeabilización de suelos también juega en contra, por eso el papel de la vegetación en mayor proporción y el tratamiento con material vegetal autóctono puede asegurar ciertas garantías en la gestión del agua y en la superación de los problemas heredados de situaciones anteriores.

La incorporación de formas de energía alternativas, más limpias y generadas en nuestro entorno, puede ser, no sólo más rentable, sino también beneficiosa para el conjunto.

El reciclaje, por último, entendido como una oportunidad que permita reutilizar aquello que otros ya no necesitan, genera beneficios mutuos y menos residuos sin ninguna finalidad, de ahí que se debe fomentar cualquier acción encaminada a generar operaciones de simbiosis industrial, faceta que debe ser impulsada desde la Administración a través de las Entidades de Gestión y Modernización previstas para las AAE.

**PRIORIDAD**



**MED 1** ADAPTACIÓN MEDIOAMBIENTAL  
**b** **ABORDAR UN ESTUDIO DE MOVILIDAD O UN PMUS Y MAPA DE RUIDOS**

**OBJETIVOS ESPECÍFICOS**

Plantear estudios específicos con el fin de avanzar en el control de las emisiones a la atmósfera que produce sobre todo el tránsito de vehículos ligeros y pesados y las instalaciones particulares de algunas formas de producción.

Favorecer formas de circulación alternativas al coche desde los ámbitos urbanos y territoriales más próximos a la localización del AAE; se trata de favorecer la incorporación de la bicicleta como forma de desplazamiento activo y permitir una accesibilidad universal en cualquier modalidad de paso, sobre todo la peatonal.

Elaborar mapas de ruido para comprobar el cumplimiento de los niveles acústicos admisibles en áreas urbanas.

**DESCRIPCIÓN**

Según los documentos de la UE, los Estados miembros están obligados a medir los niveles de ruido en grandes ciudades, carreteras, ferrocarriles y aeropuertos y a tomar medidas para abordar el problema. El ruido provocado por el tráfico, la industria y las actividades recreativas es un problema en aumento. El tráfico rodado es una de las principales fuentes de ruido en zonas urbanas. Cada día, cerca de 70 millones de europeos residentes en ciudades se ven expuestos a niveles de ruido superiores a 55 dB generados, exclusivamente, por el tráfico.

La legislación de la UE obliga a las autoridades a facilitar información pública sobre el impacto del ruido y a consultar a los ciudadanos sobre las medidas que tengan previsto adoptar para hacer frente a la contaminación acústica. Ello exige una estrategia integrada que garantice a la vez el correcto funcionamiento de los sistemas de transporte y la protección del medio ambiente. También el desarrollo sostenible del transporte aéreo requiere la introducción de medidas dirigidas a reducir el impacto acústico producido por las aeronaves en la zona que circunda los aeropuertos con el fin de mantener o mejorar la calidad de vida de los ciudadanos.

El transporte representa un tercio del consumo de energía final y más de un quinto de las emisiones de gases de efecto invernadero. También es responsable de buena parte de la contaminación atmosférica y acústica urbana. Regular las partículas emitidas a la atmósfera: sus fuentes son, entre otras, el transporte, la mayoría de las formas de combustión y determinados procesos industriales. Al mismo tiempo, la utilización de métodos de producción más eficientes y mejores sistemas de gestión ambiental puede reducir considerablemente la contaminación y los residuos y ahorrar agua y otros recursos. También es algo positivo para las empresas, ya que puede disminuir los costes de explotación y reducir la dependencia de las materias primas.

Para cumplir el objetivo europeo de reducción del 60 % del CO2 para 2050 con respecto a 1990 será necesario que el consumo de petróleo en el sector del transporte caiga un 70 %. La actual tasa es del 96 %.

**PRIORIDAD**



MED1b|1\_Imágenes actuales del AAE PI Rafelbunyol



MED

1 ADAPTACIÓN MEDIOAMBIENTAL

**UTILIZAR ENERGÍAS ALTERNATIVAS Y NUEVAS TECNOLOGÍAS EN ALUMBRADO PÚBLICO, SEMAFORIZACIÓN, SEÑALÉTICA.**

**OBJETIVOS ESPECÍFICOS**

Utilizar energías alternativas y nuevas tecnologías en alumbrado público, semaforización y señalética.

Establecer una estrategia de futuro basada en el uso de energías alternativas limpias para incorporar una solución al alumbrado público, la semaforización y la señalética que resulte autónoma y adaptable a la continua evolución de este sector.

Desarrollar sistemas de control de tráfico que ayuden a su mejor regulación y seguridad (adaptados a la situación de densidad de la red, información de aparcamientos, control de incidencias, actuación en emergencias, etc.).

**DESCRIPCIÓN**

En la ficha de instalaciones correspondiente a iluminación se ha adoptado como solución de iluminación, semaforización y señalética una primera iniciativa basada en la utilización de elementos LED, como alternativa al uso de luminarias tradicionales, manteniendo la dependencia de conexión con la red de abastecimiento tradicional como fuente de energía.

El siguiente paso supondría apostar por una alternativa energética de tipo autónomo para los elementos de iluminación, semaforización y señalética. La continua evolución de este sector hace que se puedan considerar, desde las más tradicionales de placa solar y batería, hasta otras que complementan lo anterior con elementos apoyados en energía eólica.

Esta segunda opción autónoma presenta considerables ventajas, en cuanto las condiciones tecnológicas y el coste permitan considerar como viable su opción, dado que evitan situaciones de corte de suministro por fallos en la red, liberan el subsuelo de la dependencia de tendidos eléctricos, actúan como atenuadores de actos de vandalismo o robo de materiales utilizados en la propia red y, en definitiva, agilizan las operaciones de mantenimiento, reposición o tendido de nuevas instalaciones en el viario público.

Los sistemas de control y ayuda a la regulación del tráfico deben tener también su ámbito de aplicación para garantizar el flujo de mercancías y personas, informar de alternativas de aparcamiento, actuar en caso de incidencias o emergencias, etc., de manera que permitan una completa monitorización y gestión del AAE.

**PRIORIDAD**



MED1c|1\_Diferentes soluciones de nuevas tecnologías para alumbrado público y señalética.

**OBJETIVOS ESPECÍFICOS**

Incorporar estrategias de gestión integral del agua. La Iniciativa de Agua Azul para Ciudades Verdes del Banco Mundial apoya las actuaciones municipales para afrontar los retos de la gestión del agua urbana de manera más limpia, más eficiente, más resistente y más equitativa. La gestión integral del agua urbana, de acuerdo con el Banco Mundial, supone: “un proceso flexible, participativo e iterativo que integra los elementos del ciclo de aguas urbanas (suministro de agua, saneamiento, gestión de aguas pluviales, y gestión de residuos) con el desarrollo urbano de la ciudad y la gestión de cuencas fluviales para maximizar los beneficios económicos, sociales y medioambientales de manera equitativa”.

Incorporar sistemas urbanos de drenaje sostenible (SuDS).

**DESCRIPCIÓN**

En el ámbito del AAE se han realizado actuaciones parciales en lo que entendemos por el circuito integrado de gestión del agua urbana actuando, por un lado, en la red de abastecimiento del agua a las diferentes parcelas que conforman el AAE y, por otro, desarrollando la red separativa de aguas pluviales, aunque en propiedad se trata de una pseudo-separativa, ya que no contempla la recogida de aguas de lluvia del interior de las parcelas.

Una actuación más ambiciosa relacionada con el desarrollo completo de una red de pluviales que comprendiera también la lluvia recogida en las parcelas alteraría considerablemente las condiciones de la red, reduciendo los caudales de diseño en la red de aguas residuales, e incrementando los caudales en la misma medida en la red de pluviales.

La progresiva incorporación de sistemas de drenaje sostenible en todo el AAE se configura también como una estrategia de actuación que debe integrarse junto a la necesaria renovación y desarrollo de las redes.

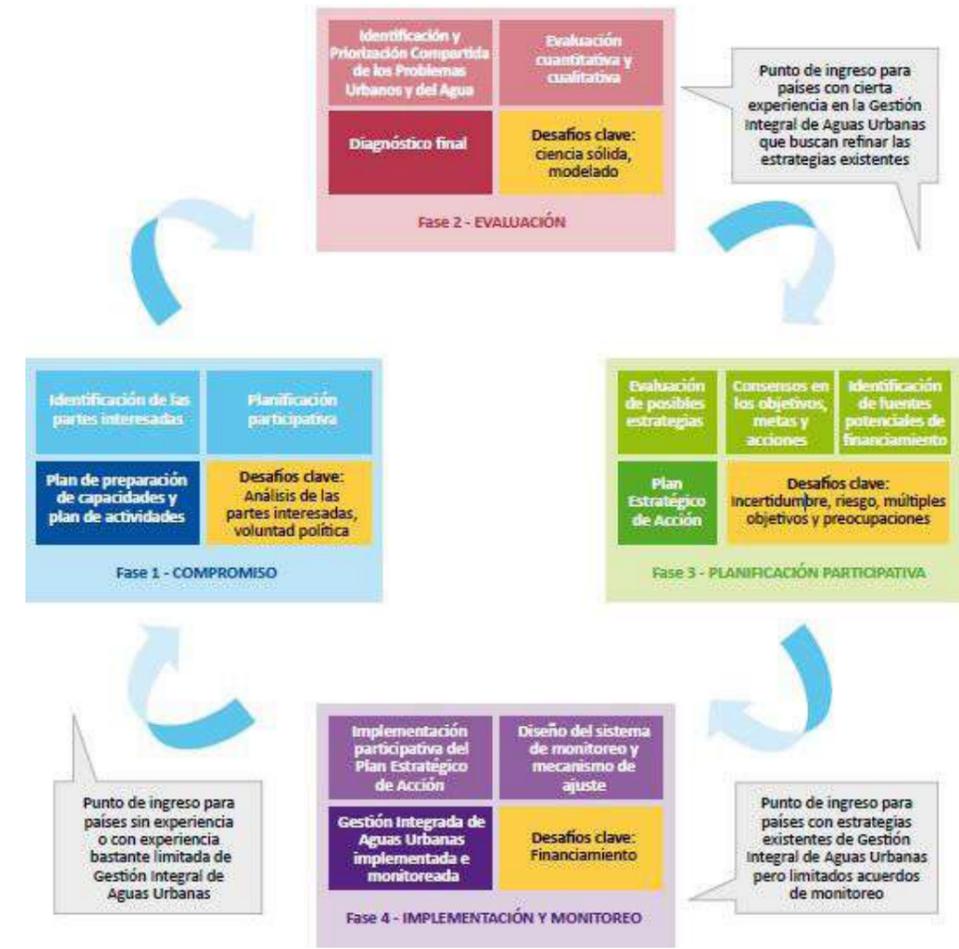
De manera complementaria con las actuaciones anteriores, es necesario concienciar a las empresas para una adecuada gestión de los consumos y de las características de las emisiones.

Al margen de lo indicado, que comprende el ámbito del AAE, la estrategia municipal de gestión integral del agua debe desarrollarse siguiendo pautas ecológicas y de sostenibilidad que complementen y garanticen la consecución de los objetivos expuestos.

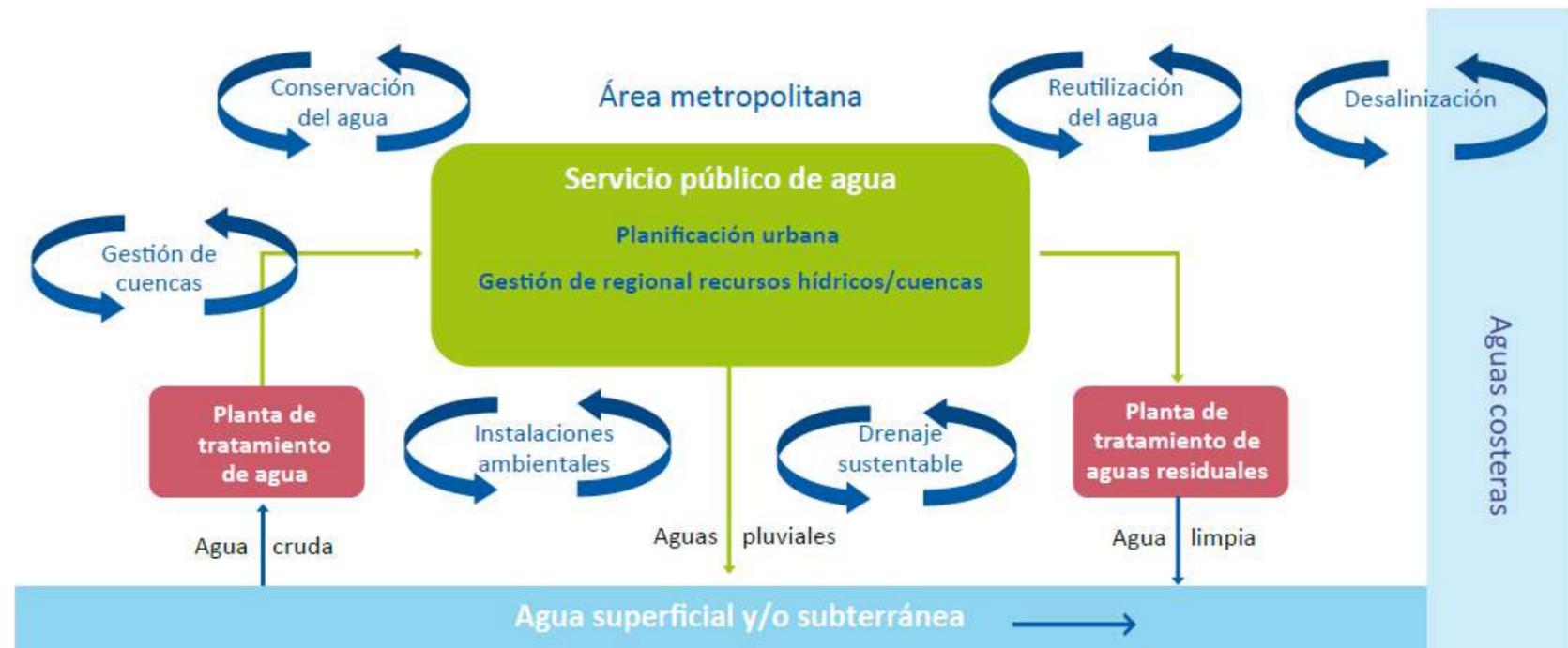
**PRIORIDAD**



MED1d|1\_Gestión tradicional del agua para ciudades (Gestión Integral de Aguas Urbanas. Banco Mundial).



MED1d|2\_Proceso Detallado para una Estrategia de Gestión Integral de Aguas Urbanas (Gestión Integral de Aguas Urbanas. Banco Mundial).

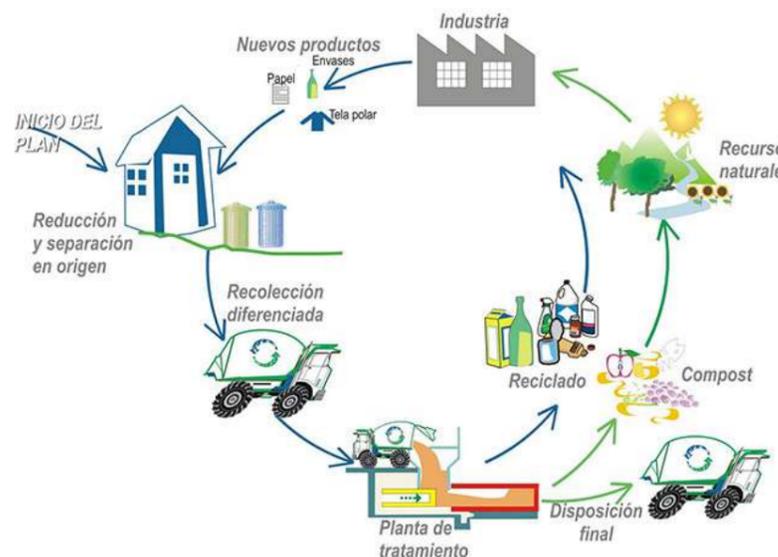


MED1d|3\_Gestión Integral de Agua Urbanas para Ciudades Verdes (Gestión Integral de Aguas Urbanas. Banco Mundial).



**JORNADAS DE ECONOMÍA CIRCULAR  
PARÍS 2030. CLAVE EN LA SOSTENIBILIDAD LOCAL**  
Consejo de Gobierno  
Red Española de Ciudades por el Clima

Castell de Ribera-roja  
Ribera-roja de Túria, 6 de junio de 2017



Fuente: Secretaría de Ambiente y Desarrollo Sostenible de la Nación (Argentina)



Fuente: Modelo de Economía Circular de Frans Timmermans



Fuente: Parlamento Europeo

MED1e|2\_Esquemas de funcionamiento de la Economía Circular.

**Investigación e innovación: Industria 2020 en la economía circular**

El programa de trabajo de Horizonte 2020 para 2016-2017 invierte 650 millones EUR en un ámbito prioritario sobre «Industria 2020 en la economía circular», que concede fondos para demostrar la viabilidad económica y medioambiental del enfoque de la economía circular y al mismo tiempo dar un fuerte impulso a la reindustrialización de la UE. En 2016 se realizaron varias convocatorias en este ámbito, incluida una dedicada a proyectos de gran escala para enfoques sistémicos e innovadores desde el punto de vista ecológico para la economía circular y para el agua en la economía circular. Recientemente ha tenido lugar la evaluación de las propuestas presentadas y se está elaborando el convenio de subvención de los proyectos seleccionados. También se han puesto en marcha convocatorias adicionales en 2016 en el marco de las asociaciones entre los sectores público y privado sobre «fábricas del futuro», «industrias de transformación sostenibles» y «bioindustrias» para ayudar a desarrollar y desplegar las tecnologías facilitadoras esenciales en apoyo de la industria manufacturera de la UE en una amplia gama de sectores.

**¿Cómo apoya la Comisión a las pyme en su transición hacia una economía circular?**

La Comisión ha prestado apoyo a las pyme en su transición hacia la economía circular mediante la continua ejecución del plan de acción ecológico para las pymes<sup>42</sup>. Los fondos de la UE también han financiado a miles de pymes en las últimas décadas, fomentando la eficiencia de los recursos, la eficiencia energética y la innovación en la fabricación y la producción. Este apoyo a las pyme continúa a partir de los fondos de la política de cohesión en el periodo 2014-2020. En enero de 2017 empezó a funcionar un centro europeo de excelencia para la utilización eficiente de los recursos dirigido a las pyme. El centro incluirá una herramienta de autoevaluación y proporcionará oportunidades de creación de redes y actividades de apoyo a las pyme y a las organizaciones que las apoyan. Un proyecto piloto financiado por el Parlamento Europeo y ejecutado por la Comisión facilitará capacitación práctica a las pyme en el ámbito de la economía circular y la ecoinnovación a partir de febrero de 2017.

**OBJETIVOS ESPECÍFICOS**

Reconvertir el esquema tradicional basado en “producir – usar – tirar”, en el nuevo paradigma de la sostenibilidad que, a través del término “economía circular”, plantea como alternativa la secuencia “reducir – reusar – reciclar”.

Avanzar más allá de una mera gestión de residuos, aunque esta es una etapa que todavía queda por cubrir en un buen número de los ámbitos urbanos, tanto residenciales como industriales, para llegar a establecer una dinámica propia de la economía circular que, en el entorno de las AAE pasa por desarrollar estrategias de comunicación y conocimiento entre las empresas sobre los procesos de producción, consumos, efluentes, residuos, etc., que lleven a una verdadera simbiosis industrial. Esta labor debe ser fundamentalmente impulsada por las Entidades de Gestión y Modernización con la colaboración e impulso de las Administraciones.

**DESCRIPCIÓN**

La idea que alimenta la “economía circular” es reproducir la dinámica de la naturaleza, donde no existe el concepto de residuo. Los componentes de los productos se dividen en dos grupos: biológicos y técnicos. Los primeros son “biodegradables” y se pueden reintroducir en la naturaleza cuando su uso ya no sea rentable. Los nutrientes técnicos, en cambio, se diseñan para ser reutilizados una y otra vez, de modo que puedan ensamblarse y desmontarse fácilmente, y contribuir de paso al ahorro de recursos y de energía.

Es importante acudir a las convocatorias de la Unión Europea, cada vez más habituales y con mayores recursos, sobre “fábricas del futuro”, “industrias de transformación sostenibles” y “bioindustrias” para ayudar a desarrollar y desplegar las tecnologías facilitadoras esenciales en apoyo de la industria manufacturera de la UE en una amplia gama de sectores.

La economía circular produce importantes ahorros de energía y beneficios medioambientales. Crea puestos de trabajo a nivel local y nuevas oportunidades para la integración social. Está estrechamente interrelacionada con las prioridades clave de la UE sobre las inversiones, el crecimiento y el empleo, la agenda social y la innovación industrial.

**PRIORIDAD**



### OBJETIVOS ESPECÍFICOS

Dar continuidad a la infraestructura verde de escala territorial a través de corredores ecológicos que permitan incorporarla al ámbito del AAE.

Asumir los espacios verdes del territorio circundante como avales de calidad de vida y de bienestar para las futuras generaciones.

Atribuirse el carácter de la infraestructura verde próxima que afecta al municipio como sello permanente de la identidad y la cultura de la zona.

Vigilar los procesos de transformación de los espacios periurbanos y añadir valor a los espacios en contacto con la infraestructura verde territorial.

### DESCRIPCIÓN

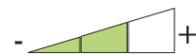
Los ámbitos de mayor calidad medioambiental próximos al AAE son aquellos que se articulan en su entorno territorial más próximo como parte de la Horta Nord. Aunque sean territorios pertenecientes a municipios vecinos, el paisaje es continuo y forma parte de la imagen que desde las zonas urbanas y el polígono se perciben sin solución de continuidad. Por tanto, la afección es directa y la forma de influencia que pueden ejercer es evidente e inmediata.

En ese sentido, la Acequia Real de Moncada es un conector perfecto que puede hacer las funciones de corredor ecológico como elemento de prolongación y acercamiento de la infraestructura verde territorial.

Los caminos históricos, como complemento que se incorpora a la trama urbana del polígono, también constituyen vías culturales asumidas como elementos de enlace y puertas abiertas al territorio natural y agrícola.

La dureza de la llamada infraestructura gris (el suelo sellado e impermeable por la modalidad de pavimentación) por las carreteras, la urbanización del polígono y la implantación de industrias, se puede compensar con nuevas formas de acceder a las zonas limítrofes con el paisaje territorial de borde, que tiene un carácter opuesto y un gran potencial estratégico a nivel medioambiental. La Acequia Real, por su escala y trascendencia territorial, y por tratarse también de un recurso paisajístico que se incorpora al polígono en su extremo norte, es capaz de admitir un tratamiento más adecuado a su condición actual y futura, como espacio de articulación del tejido residencial e industrial con la infraestructura verde territorial de su entorno, además de poder aportar ventajas medioambientales y una identidad propia y única a los espacios próximos.

### PRIORIDAD



MED2a|1\_Vista aérea destacando los principales elementos de la infraestructura verde territorial. (Base: Google Earth)



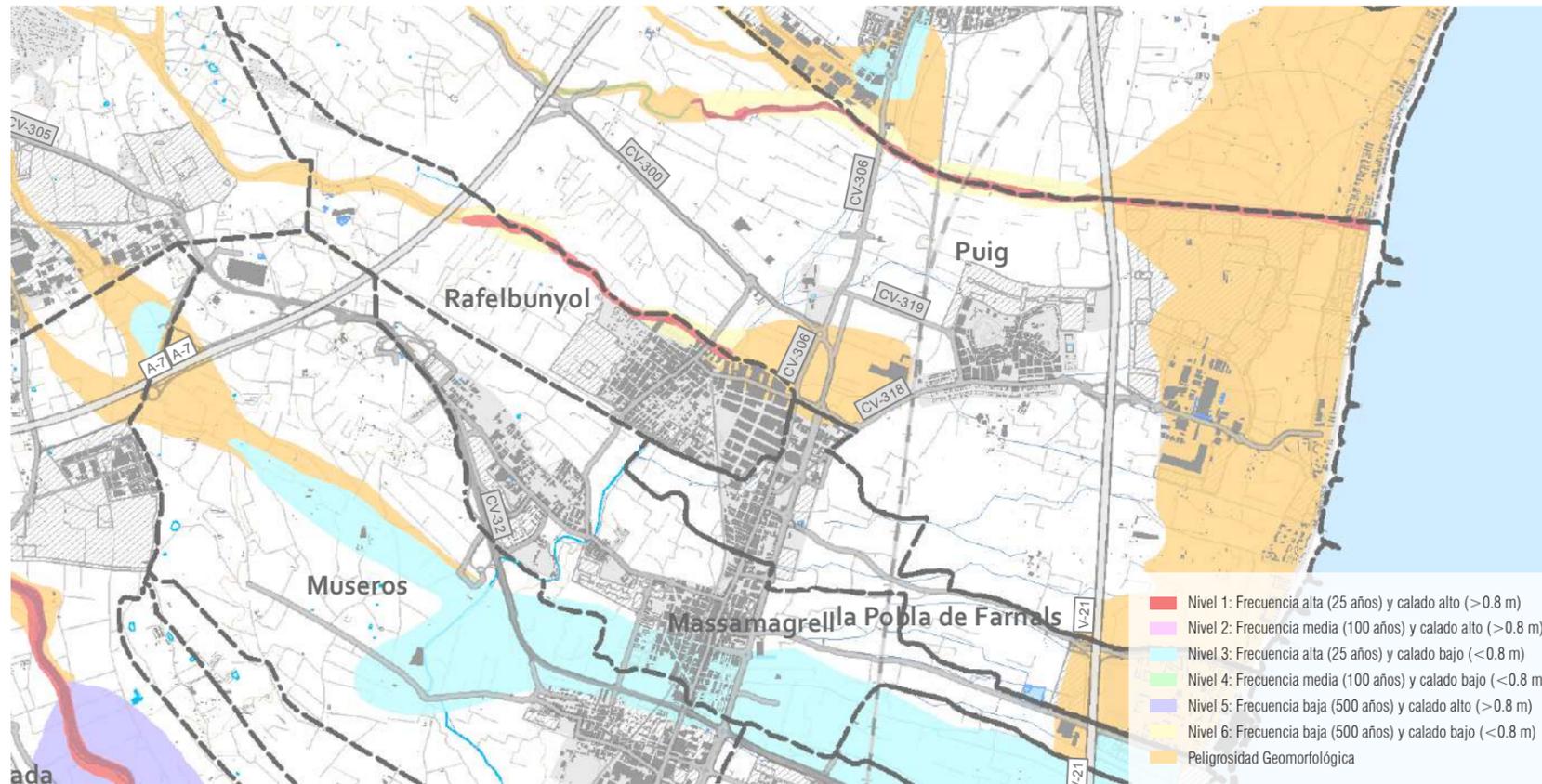
MED2a|2\_Acequia de Moncada, enterrada a su paso por el casco urbano de Rafelbunyol.



MED2a|3\_Vistas hacia la huerta desde el borde norte del PI Rafelbunyol.



**MED 2b** COMPLETAR LA INFRAESTRUCTURA VERDE TERRITORIAL  
**ACTUACIONES FRENTE A LOS RIESGOS NATURALES Y TRATAMIENTO DE LOS CAUCES DEL AGUA**



MED2b | 1\_Plano de peligrosidad de inundación del PATRICOVA para el área del PI Rafelbunyol. Generalitat Valencia



MED2b | 2\_Vista del barranco de Bords, perimetral al casco urbano de Rafelbunyol por su parte norte.



MED2b | 3\_Zona de intersección del barranco de Bords con la Acequia de Moncada. (Google Earth)

**OBJETIVOS ESPECÍFICOS**

Evitar situaciones de riesgo para las personas y los bienes públicos y privados en suelo urbano. Algo que cada vez más se relaciona con el término ciudad resiliente, ciudad que sabe afrontar y solventar las acciones directas que pueden ir asociadas, en ocasiones, a riesgos naturales y en otras a problemas inducidos por la propia urbanización.

Estabilizar la posible carga extraordinaria de agua del cauce de la Acequia Real de Moncada y del canal de agua bajo la Avenida Rambleta, en su prolongación sobre el límite norte del polígono.

Mantener en condiciones estables el suelo de los espacios naturales o naturalizados dentro del marco interior y periférico del AAE.

**DESCRIPCIÓN**

En el programa de la Organización de Naciones Unidas, UN-Habitat de ciudades resilientes (CRPP) se definen éstas como las que tienen la capacidad de recuperarse rápidamente de los impactos que sufre el sistema urbano.

Todas las ciudades sufren con frecuencia algún acontecimiento negativo en su funcionamiento habitual por averías de sus instalaciones, por accidentes imprevistos o por las consecuencias de lluvias torrenciales o movimientos de tierra, siendo estas últimas las asociadas a futuros riesgos naturales.

La adecuada conducción de aguas es un problema tradicional que afecta de forma muy directa al polígono ante las crecidas por lluvias, y que requiere una necesaria renovación de las infraestructuras de recogida y conducción de flujos naturales y residuales. La propia geografía de la zona impulsa las crecidas e inundaciones sobre el AAE en aquellas épocas en las que las lluvias son recurrentes y de especial intensidad. La solución pasa por el acondicionamiento de los cauces tradicionales, de los colectores urbanos y de las acometidas e infraestructuras necesarias para su depuración o aprovechamiento directo.

Los ámbitos de mayor calidad medioambiental próximos al AAE son sin duda los paisajes de la Horta Nord y los canales históricos del agua de riego. En el Plan de Acción Territorial de Carácter Sectorial sobre Prevención del Riesgo de Inundación en la Comunitat Valenciana de 2015 (PATRICOVA), los márgenes del recorrido del canal periférico norte hasta la Acequia Real de Moncada aparecen reflejados en los mapas como de nivel 1 de riesgo con una frecuencia alta (cada 25 años) y un calado alto (mayor de 0,80 m). También se describe con un nivel 6, el más bajo, la trama urbana residencial en el borde norte de la población. Y con riesgo geomorfológico la misma franja norte, pero de suelo industrial (relativo a que las condiciones del lugar permitan la acumulación de agua). Lo que refleja, en cualquier caso, la necesidad de dar respuesta definitiva a corto y medio plazo.

**PRIORIDAD**



**OBJETIVOS ESPECÍFICOS**

Ahorrar en el consumo del agua, como recurso limitado y fundamental para mantener un adecuado equilibrio medioambiental. Tanto el espacio público como el privado pueden asumir compromisos en ese sentido.

Recuperar el agua que, de forma natural, puede recoger el suelo permeable y la que el suelo impermeable puede reconducir a través de la red de saneamiento, cuando la recibe, para mantener los acuíferos existentes en el subsuelo, para alimentar los cauces que abastecen acequias y campos o también para acumularla en balsas y reutilizarla con fines urbanos.

**DESCRIPCIÓN**

El proyecto SUD'EAU (Gestión Local y Participativa del Agua y los ríos del Sudoeste Europeo), cuya prioridad es la mejora y sostenibilidad para la protección y conservación del medio ambiente y el entorno natural del SUDOE, parte de las principales consideraciones y ejes de la Directiva Marco del Agua, DMA:

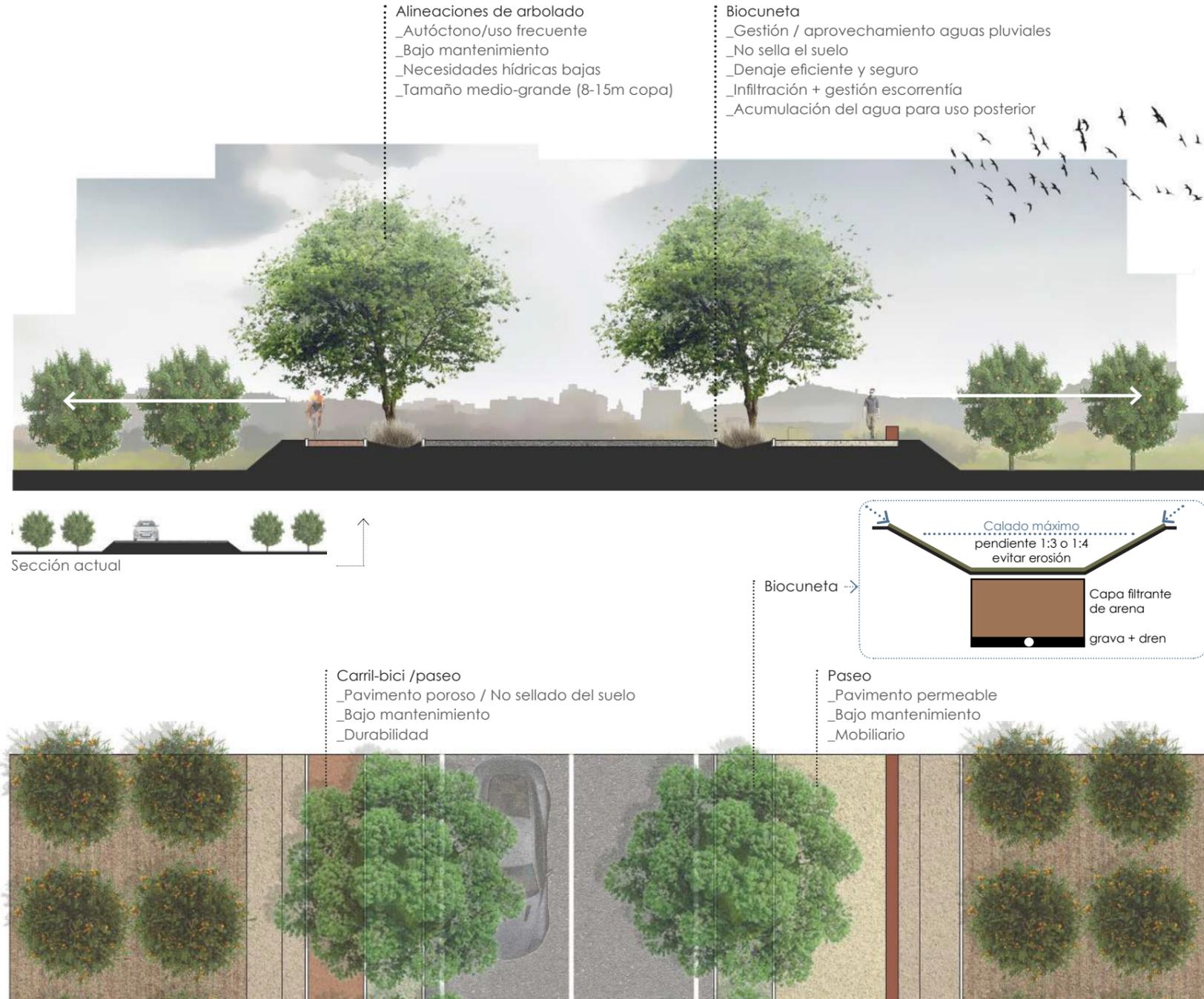
- El ambiental, que pretende conseguir el buen estado ecológico del agua y los ríos.
- El económico, para asegurar el uso sostenible del agua a través de la recuperación de costes y la gestión de la demanda.
- El social, que tiene como objetivo promover la participación ciudadana en la planificación y gestión del agua.

En primer lugar, habría que colaborar, a través de las Administraciones responsables de la gestión, en el control y mantenimiento del estado ecológico de los cauces próximos al AAE y con parte de su recorrido por el término municipal.

Hay varias alternativas para actuar de acuerdo con una buena gestión del agua. En suelo público permeable se puede ahorrar, por un lado, y recuperar, por otro, el agua de riego y la de lluvia, la que discurre en superficie o la filtrada, incorporando, en última instancia, sistemas de drenaje que reconduzcan por canalización el agua a balsas de acumulación o retención. Cada vez más se aboga porque el agua sea uno de los protagonistas principales en los espacios públicos, que sea un ingrediente visible que de forma natural rellene acuíferos o discurra hasta los cauces fluviales y que no esté siempre escondida en tuberías que, si no se conducen hacia un sistema separativo de colectores, termina en el mejor de los casos en depuradoras.

En la urbanización o reurbanización de algunos sectores del AAE, habría que permitir que el agua de lluvia pudiera incorporarse al suelo permeable (alcorques, rotondas ajardinadas, cunetas verdes, jardines y zonas naturales como el barranco) tratando de facilitar el paso del agua y, de entrada, multiplicando la existencia de esos pequeños o grandes espacios verdes que juegan a favor de una mejor adaptación medioambiental. Al mismo tiempo, los espacios y edificios dotacionales puede hacer su propia gestión, reduciendo la necesidad de abastecimiento de agua y recolectando de cubiertas y espacios libres parte de sus propias necesidades.

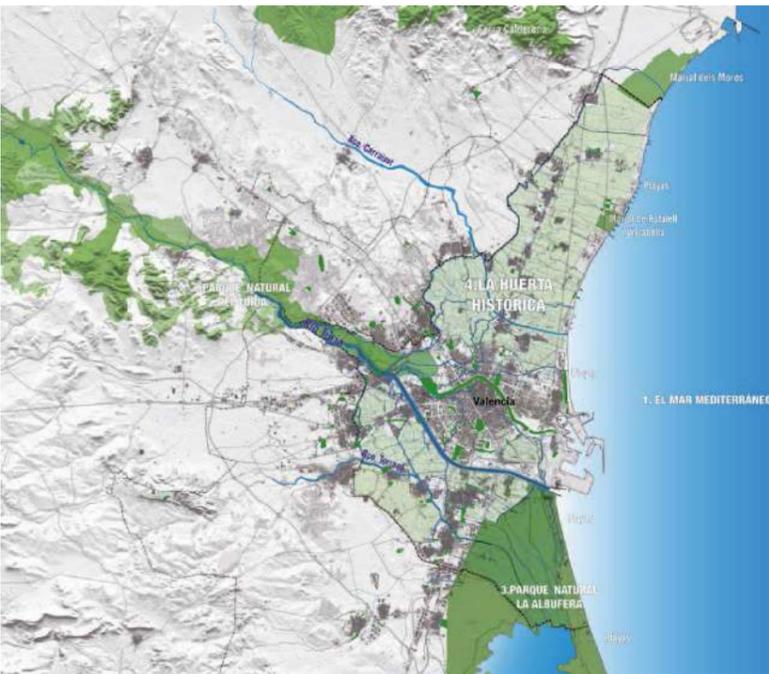
**PRIORIDAD**



MED2c | 1\_Solución de sección y planta de carretera para la incorporación de biocunetas. Fuente: Accesos Urbanos. Escenarios de oportunidad.



MED2c | 2\_Iniciativas de la Unión Europea y de las Naciones Unidas (2007) en materia de aguas.



MED3A | 1\_Patrimonio natural delimitado en el Plan de Acción Territorial Sectorial de la Huerta de Valencia.



MED3A | 2\_Imágenes del Plan de Acción Territorial de Protección de la Huerta de Valencia.



MED3A | 3 (izq.)\_Vía Xurra a su paso por el término municipal de Alboraya. (Google Earth)  
4 (dcha.)\_Acequia Real de Moncada a su paso por Godella. (Google Earth)



MED3A | 5\_Patrimonio natural delimitado en el Plan de Acción Territorial Sectorial de la Huerta de Valencia.

### 3 a MED RELACIONES CON EL PATRIMONIO NATURAL EXISTENTE

#### OBJETIVOS ESPECÍFICOS

Los cauces y canales de agua son corredores vinculados a la infraestructura verde territorial. Cuando se incorporan al ámbito urbano pueden actuar como protagonistas del espacio más valioso del que puede disponer una población.

Por todas esas razones, el tratamiento medioambiental y paisajístico de las geografías del agua es un objetivo fundamental de cualquier propuesta que responda a los requisitos propios de la sostenibilidad para superar los retos frente al cambio climático y a la salud urbana.

Un objetivo específico de carácter general será conseguir además una funcionalidad añadida incorporando espacios de uso colectivo compatibles con las condiciones de seguridad, control y funcionalidad exigidas por las autoridades con competencias directas sobre estos canales históricos.

Incorporar los paisajes de huerta como recursos propios del AAE.

#### DESCRIPCIÓN

La comarca Horta Nord como paisaje agrícola relevante (reconocido como uno de los 5 paisajes tradicionales más valiosos de nuestro marco mediterráneo) aporta un patrimonio visual y medioambiental de gran valor que al entrar en contacto con ella reafirma las cualidades urbanas.

La situación actual no pone de relieve el potencial descrito de estos espacios urbanos de borde ni el potencial que pueden desarrollar frente a los requisitos de calidad a todos los niveles y también de imagen. La escala y naturaleza de este patrimonio paisajístico en el extremo norte del polígono puede servir de aliciente a una fachada urbana empresarial renovada y a unos usos que pueden añadir representatividad a todo el municipio. La geografía del lugar junto a los canales históricos se convierten en el sello de identidad más potente de su territorio. Apostar por incorporarlas al espacio urbano como alicientes de su definición funcional y morfológica es un reto que puede impulsar el reconocimiento de nuevas calidades y categorías de espacio público en la ciudad.

#### PRIORIDAD



MED3A | 6\_Imagen del Plan de Calidad del Paisaje Urbano de Lorca (Murcia). MAC UTE.

**MED 3b** INCORPORAR LOS VALORES DEL PAISAJE  
**INCORPORAR EL PATRIMONIO HISTÓRICO Y LOS ELEMENTOS DE IDENTIDAD CULTURAL**

**OBJETIVOS ESPECÍFICOS**

Incorporar los elementos del patrimonio histórico que permanecen en el AAE como elementos representativos de su origen y su proceso de evolución.

Mantener las características físicas que mejor definen su carácter particular y los aspectos más singulares que pueden ser percibidos por la mayoría y asumidos por su población como señas de identidad.

Rescatar aquellos recursos y actividades culturales que salvaguardan una identidad diferencial respecto a otras AAE.

Poner el acento en los elementos más representativos de su paisaje urbano.

**DESCRIPCIÓN**

La evolución sufrida por el AAE ha borrado muchas de las huellas que el territorio y la actividad de la población ha ido desarrollando a lo largo del tiempo en los campos cultivados, las acequias y los caminos. En este caso, aún perviven algunos trazados históricos, como la Camí Fondo, el Cebolla y la antigua carretera de Barcelona, límite este actual del polígono, o, como elemento histórico de gran relevancia y trascendencia, la Real Acequia de Moncada. Espacios acabaron siendo urbanos y que, en la actualidad, no guardan vestigios de su origen ni tampoco señas de identidad que permitan reconocer su singularidad.

La identidad cultural de Rafelbunyol va asociada a la calidad y valores del Horta Norte. A unos paisajes agrícolas que el Plan de Acción Territorial de la Huerta reconocía como excepcionales. Aunque ni el municipio ni el polígono industrial incorpore en la actualidad terrenos agrícolas, no deja de tenerlos presentes en cada calle y en cada rincón desde el que es inevitable percibirlos. La cultura del lugar, el paisaje que pervive y la inmediatez de al huerta con todos los recorridos de acceso a Rafelbunyol hace que se mantengan esas señas de identidad asociadas a esas panorámicas verdes abiertas, rasas y ricas en productividad y alimentos.

**PRIORIDAD**



MED3b | 1\_Principales elementos patrimoniales presentes en el AAE PI Rafelbunyol.



MED3b | 2\_Acequia Real de Moncada en su acceso al casco urbano de Rafelbunyol.



MED3b | 3\_Vista de la calle Mayor de Rafelbunyol.



MED3b | 4\_Vista de la via Xurra a su paso por el término municipal de El Puig de Santamaria. (Google Earth)



MED3b | 5\_Vista del camí Fondo en el zona residencial de Rafelbunyol.



MED3b | 6\_Paseo sobre la Acequia Real de Moncada en Rafelbunyol.



MED3c|1\_Cuenca visual desde el acceso a la calle Roll de Colomer. (Base: Google Earth)



MED3c|4\_Frentes de parcela de mayor visibilidad en el entorno del AAE PI Rafelbunyol.



MED3c|6\_Inicio de la calle Senda de les Deu junto a la carretera de Barcelona.



MED3c|2\_Acequia junto a la calle Quadrat.



MED3c|3\_Calle Senda de les Deu hacia el parque Ausiàs March.



MED3c|5\_Calle Roll de Colomer junto al parque Ausiàs March.



MED3c|7\_Vista de la zona central del parque Ausiàs March.

MED3c

INCORPORAR LOS VALORES DEL PAISAJE  
**RESPECTO AL ALCANCE DE LOS ÁMBITOS DE PERCEPCIÓN DIRECTA, MIRADORES POTENCIALES**

OBJETIVOS ESPECÍFICOS

Añadir valores al paisaje urbano del AAE con un tratamiento adecuado de su espacio público y de las condiciones impuestas a la imagen pública de los frentes de parcela y la edificación.

Potenciar las vistas desde los espacios que pueden actuar de miradores para percibir una imagen atractiva del conjunto del AAE o de zonas concretas de su fisonomía que tengan especial relevancia por su representatividad.

Incorporar los elementos naturales (material vegetal) que contrarrestan la dureza que en algunas zonas muestra el AAE. Los espacios ajardinados siempre actúan a favor de una percepción amable del paisaje urbano.

DESCRIPCIÓN

Desde las condiciones del paisaje que cualquier persona percibe se pueden ordenar y mejorar la calidad ambiental y la imagen colectiva de un asentamiento empresarial. En este caso, se parte de un paisaje de gran valor cultural y medioambiental que configura el gran marco físico del polígono, sobre todo de su franja norte, y sobre el que se abren las panorámicas y fondos de perspectiva de gran cantidad de espacios públicos. Un paisaje que además recae visualmente sobre un patrimonio histórico territorial de gran relevancia: el complejo edificado y los jardines de la Cartuja de Ara Christi. Ya comentamos que el paisaje no sabe de límites municipales y que es inevitable que se incorpore a un asentamiento aunque su configuración se produzca en otra municipalidad.

También es de destacar los puntos donde confluyen vías de primer orden, los cruces abiertos perceptivamente a varias vías, las parcelas de imagen exterior, desde su borde norte sobre todo, pero también frente a lo que se plantea como nuevo bulevar ajardinado compartido con La Pobla de Farnals, recuperando la trascendencia del antiguo camino a Barcelona; y, sin duda, la Acequia Real de Moncada que recorre el municipio de extremo sur a norte y que puede generar espacios de conexión abiertos al paisaje de huerta.

En este caso, el paisaje del AAE tiene un aliciente poco común, el mayor parque urbano de la ciudad. Un espacio verde de gran tamaño y calidad que forma parte de su tejido y que puede añadir valor ambiental y funcional al AAE en la zona de contacto con la ciudad residencial.

PRIORIDAD





**ANEXOS**



## BIBLIOGRAFÍA Y FUENTES



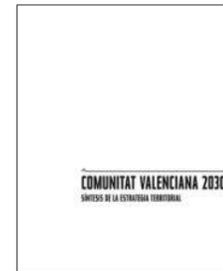
### Territorio y actividades económicas. La provincia de Valencia frente al reto del Corredor Ferroviario Mediterráneo

Autores: Francisco Juan Martínez Pérez, M<sup>a</sup> del Carmen Blasco Sánchez, Juan Jaime Cano Hurtado, Anna Escoms Martínez, Ana M<sup>a</sup> Gascón Hernández, Julia Deltoro Soto. Universitat Politècnica de València. Valencia 2016.



### Anteproyecto de Ley de la Generalitat, de Gestión, Modernización y Promoción de las Áreas Industriales de la Comunitat Valenciana

Conselleria d'Economia Sostenible, Sectors Productius, Comerç i Treball. Direcció General de d'Indústria iEnergia. Valencia 2017  
<http://www.indi.gva.es/documents/161328120/164759438/36.-+Borrador+Proyecto+de+Ley+Areas+Industriales+.pdf/03eb1cc6-1963-44c3-8e57-ed832f378081>



### Comunitat Valenciana 2030. Síntesis de la Estrategia Territorial

Autores: Muñoz Criado, Arancha, Doménech Gregori, Vicente. Generalitat Valenciana. Conselleria de Medio Ambiente, Agua, Urbanismo y Vivienda. Valencia 2012.  
<http://www.upv.es/contenidos/CAMUNISO/info/U0672564.pdf>



### Pla d'Infraestructures Estratègiques 2010-2020

Generalitat Valenciana. Valencia 2010.  
[http://www.cit.gva.es/fileadmin/conselleria/images/Documentos/planInfraestEstrat/PIE\\_2010-2020\\_VAL/html/](http://www.cit.gva.es/fileadmin/conselleria/images/Documentos/planInfraestEstrat/PIE_2010-2020_VAL/html/)



### Estrategia de Política Industrial Comunitat Valenciana. Visión 2020

Conselleria d'Economia, Indústria, Turisme i Ocupació. Generalitat Valenciana. Valencia 2013.  
<http://www.indi.gva.es/portal/opencms/contenidos/Documentos/epi2020c.pdf>



### Guía Metodológica para los sistemas de Auditoría, Certificación o Acreditación de la Calidad y Sostenibilidad en el Medio Urbano

Ministerio de Fomento. Madrid 2012.  
 ISBN: 978-84-498-0914-9.  
<http://www.upv.es/contenidos/CAMUNISO/info/U0596879.pdf>



### Autoridad Portuaria de Valencia. Memoria Ambiental 2012

Valencia 2012.  
<http://www.valenciaport.com/es-ES/ValenciaportSociedad/Medioambiente/Publicaciones/Documentos/MemAmbiental12esp.pdf>



### Guía de buenas prácticas ambientales. Polígonos industriales.

Fundación Centro de Recursos Ambientales de Navarra. Fundación Biodiversidad. Fondo Social Europeo. 2005  
[http://www.dipsanet.es/areas/Escuelastaller/buenas-practicas/gn\\_poligonos-industriales.pdf](http://www.dipsanet.es/areas/Escuelastaller/buenas-practicas/gn_poligonos-industriales.pdf)



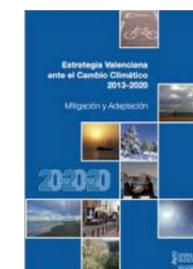
### Estrategia Territorial de la Comunitat Valenciana. Directrices. Decreto 1/2011 de 13 de enero del Consell

Conselleria de Medi Ambient, Aigua, Urbanisme i Habitatge. Valencia, 2011.  
[http://www.cma.gva.es/areas/estrategia\\_territorial/30/html/index.html](http://www.cma.gva.es/areas/estrategia_territorial/30/html/index.html)



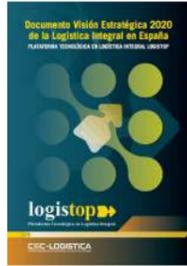
### Observatorio de la Industria Valenciana. EPI Visión 2020. Revisión EPI 2010-2015.

Valencia 2013.  
[http://www.coepa.es/wp-content/uploads/2013/02/Observatorio\\_Revision-EPI\\_VD.pdf](http://www.coepa.es/wp-content/uploads/2013/02/Observatorio_Revision-EPI_VD.pdf)



### Estrategia Valenciana ante el Cambio Climático 2013-2020. Mitigación y Adaptación

Generalitat Valenciana. Conselleria de Infraestructuras, Territorio y Medio Ambiente. Valencia 2013.  
[http://www.adaptecca.es/sites/default/files/editor\\_documentos/1\\_estrategia\\_valenciana\\_cambio\\_climatico\\_2013\\_2020\\_0.pdf](http://www.adaptecca.es/sites/default/files/editor_documentos/1_estrategia_valenciana_cambio_climatico_2013_2020_0.pdf)



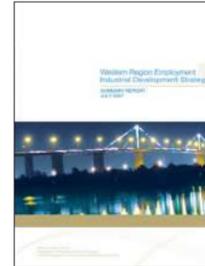
**Documento Visión Estratégica 2020 de la Logística Integral en España. Plataforma Tecnológica en Logística Integral, Logistop**

Ministerio de Educación y Ciencia. Centro Nacional de Competencia en Logística Integral. Zaragoza 2010.  
[http://logistop.org/attachments/147\\_Vision.pdf](http://logistop.org/attachments/147_Vision.pdf)



**Plataforma Logística Aquitaine-Euskadi. Plan Estratégico**

Gobierno Vasco. 2001.  
[https://www.euskadi.net/r41-430/es/contenidos/informacion/euskadi\\_aquitania/es\\_6120/adjuntos/euskadi\\_aquitania.pdf](https://www.euskadi.net/r41-430/es/contenidos/informacion/euskadi_aquitania/es_6120/adjuntos/euskadi_aquitania.pdf)



**Observatorio de la Industria Valenciana. EPI Visión 2020. Revisión EPI 2010-2015.**

Valencia 2013.  
[http://www.coepa.es/wp-content/uploads/2013/02/Observatorio\\_Revisión-EPI\\_VD.pdf](http://www.coepa.es/wp-content/uploads/2013/02/Observatorio_Revisión-EPI_VD.pdf)



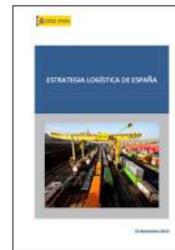
**Estrategia Valenciana ante el Cambio Climático 2013-2020. Mitigación y Adaptación**

Generalitat Valenciana. Conselleria de Infraestructuras, Territorio y Medio Ambiente. Valencia 2013.  
[http://www.adaptecca.es/sites/default/files/editor\\_documentos/1\\_estrategia\\_valenciana\\_cambio\\_climatico\\_2013\\_2020\\_0.pdf](http://www.adaptecca.es/sites/default/files/editor_documentos/1_estrategia_valenciana_cambio_climatico_2013_2020_0.pdf)



**Guidelines For Industrial Development**

Australian Government. 2010.  
<http://www.sjshire.wa.gov.au/assets/Uploads/pdf/PRNRM-Guidelines-for-Industrial-Development.pdf>



**Estrategia Logística de España**

Ministerio de Fomento. Gobierno de España. 2013.  
<https://www.fomento.gob.es/NR/rdonlyres/9F137531-A314-433C-B377-E8A3F59572F5/121814/20131125EstrategiaLogistica.pdf>



**Diagnóstico sobre la situación medioambiental de los polígonos de la comarca de L'Horta Sud, para impulsar el desarrollo sostenible y la ecoeficiencia**

Mancomunitat Intermunicipal de L'Horta Sud. Torrent, 2011.  
[http://www.manhortasud.es/acco/empresa/mod/observatorio/pdfs/Diagnostico\\_ambiental\\_poligonos\\_2011.pdf](http://www.manhortasud.es/acco/empresa/mod/observatorio/pdfs/Diagnostico_ambiental_poligonos_2011.pdf)



**La plataforma logística Catalunya. Mirada al present, visió de futur**

Barcelona Centre Logistic Catalunya. Barcelona 2007.  
[http://www.mcrit.com/euram/documents/docsEnginyersIndustrialsCat/Estudi\\_log.pdf](http://www.mcrit.com/euram/documents/docsEnginyersIndustrialsCat/Estudi_log.pdf)



**Estrategia Logística de la Generalitat Valenciana**

Conselleria D'Infraestructures i Transport. Generalitat Valenciana. 2009.  
[http://inndeavalencia.com/wp-content/uploads/2012/05/01\\_Logistica\\_y\\_movilidad/08.pdf](http://inndeavalencia.com/wp-content/uploads/2012/05/01_Logistica_y_movilidad/08.pdf)



**Mapa del Área Metropolitana de Valencia**

Conselleria de Infraestructuras, Territorio y Medio Ambiente de la Comunidad Valenciana. 2014.  
<http://www.citma.gva.es/documents/20081096/20081827/InfraestructurasCV2012/bee7757c-220f-4706-98f5-d67229587082>



**Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte 2005-2020**

Ministerio de Fomento. 2005.  
<https://www.fomento.gob.es/NR/rdonlyres/AFB1E7CD-7FA1-4E08-B44B-7ABFAA68D40C/16486/PEIT2005Capitulo04.pdf>



**Plan de Infraestructuras, Transporte y Vivienda PITVI (2012-2024)**

Ministerio de Fomento. 2013.  
[https://www.fomento.gob.es/NR/rdonlyres/E35B8D33-F3B6-4695-9012-C22229966FA0/122797/PITVI\\_Documento\\_propuesta\\_nov13.pdf](https://www.fomento.gob.es/NR/rdonlyres/E35B8D33-F3B6-4695-9012-C22229966FA0/122797/PITVI_Documento_propuesta_nov13.pdf)



**Estrategia Industrial 12/15**

Agencia de Desarrollo Económico. Madrid 2012.  
<http://www.madrid.mobi/UnidadesDescentralizadas/MadridEmprende/Publicaciones/EstrategiaIndustrial1215.pdf>



**Industrial Strategy: government and industry partnership. Construction 2025**

HM Government. 2013.



**El Mercado Logístico en España, 2011**

BNP Paribas Real Estate.  
<http://www.cadenadesuministro.es/wp-content/uploads/2011/06/BNPParibas-110607-Informe-Log%C3%ADstica-en-España.pdf>



**Stratégie de Mise en Valeur des Espaces Industriels**

Communauté métropolitaine de Montréal. 2013.  
[http://cmm.qc.ca/fileadmin/user\\_upload/documents/20140424\\_strategie\\_espacesIndustriel.pdf](http://cmm.qc.ca/fileadmin/user_upload/documents/20140424_strategie_espacesIndustriel.pdf)



**Understanding logistics in the Netherlands**

CB Richard Ellis, The Netherlands. 2011.  
[http://www.cbre.eu/portal/pls/portal/res\\_rep.show\\_report?report\\_id=261](http://www.cbre.eu/portal/pls/portal/res_rep.show_report?report_id=261)



**Sectoros de Actividad Económica. Libro de estilo**

Institut Català del Sòl. Barcelona 2007.  
<http://jlp.cat/es/content/libro-de-estilo-sectoros-de-actividad-economica-sae>



**Desarrollo del Mercado de la Carga Aérea de la Comunitat Valenciana**

ITENE, IMPIVA (Generalitat Valenciana), UE, FEPORTS. 2010.  
<http://www.itene.com/proyectos-de-difusion-abierta/i/694/56/carga-aerea>



**Efectos del Corredor Mediterráneo en la Competitividad de la Economía Valenciana**

AVE Asociación Valenciana de Empresarios. 2012.  
[http://www.ave.org.es/adjuntos/efectos\\_corredor\\_competitividad\\_economia\\_cv.pdf](http://www.ave.org.es/adjuntos/efectos_corredor_competitividad_economia_cv.pdf)



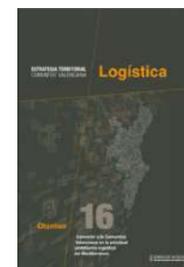
**An Industrial Land & Market Strategy for the city of Philadelphia**

PHILADELPHIA INDUSTRIAL DEVELOPMENT CORPORATION. 2010.  
[http://www.pidc-pa.org/userfiles/file/PIMLUS\\_Report\\_September\\_2010.pdf](http://www.pidc-pa.org/userfiles/file/PIMLUS_Report_September_2010.pdf)



**Objetivos y criterios de la Estrategia Territorial de la Comunitat Valenciana. ETCV**

Generalitat Valenciana. 2008.  
<http://www.upv.es/contenidos/CAMUNISO/info/U0525593.PDF>



**ETCV. Logística. Objetivo 16**

Generalitat Valenciana. 2011.  
[http://www.citma.gva.es/estatico/areas/estrategia\\_territorial/18/html/index.html](http://www.citma.gva.es/estatico/areas/estrategia_territorial/18/html/index.html)



**ETCV. Actividad Económica. Objetivo 24**

Generalitat Valenciana. 2011.  
[http://www.citma.gva.es/estatico/areas/estrategia\\_territorial/26/html/index.html](http://www.citma.gva.es/estatico/areas/estrategia_territorial/26/html/index.html)



**Pla Director Urbanístic Per Al Desenvolupament D'infraestructures Viàries, Ferroviàries I Logístiques Al Penedès**

CIMALSA Centres logístics de Catalunya. Generalitat de Catalunya. 2010.



**BNP PARIBAS REAL ESTATE Valencia | Logístico At a Glance T1 2014**

[http://www.realestate.bnpparibas.es/bnppre/es/research/informes-research/valencia-encadena-ejercicios-gran-actividad-de-demanda-p\\_1606172.html](http://www.realestate.bnpparibas.es/bnppre/es/research/informes-research/valencia-encadena-ejercicios-gran-actividad-de-demanda-p_1606172.html)



**P A T S E C O V A Plan de Acción Territorial Sectorial del Comercio de la Comunitat Valenciana. Documento Inicial**

Conselleria D'Economía, Indústria i Comerç. Generalitat Valenciana. 2010  
[http://www.patsecova.es/index.php?option=com\\_phocadownload&view=category&id=5&Itemid=187](http://www.patsecova.es/index.php?option=com_phocadownload&view=category&id=5&Itemid=187)



**Informe Anual de la Distribución Comercial Minorista Comunitat Valenciana 2013**

Consejo de Cámaras de la Comunitat Valenciana, Genralitat Valenciana. 2014.  
[http://www.portaldelcomerciante.com/miafic/userfiles/a/029e843cd5f562afe3f35InformeAnualDistribucionComercial\\_2013.pdf](http://www.portaldelcomerciante.com/miafic/userfiles/a/029e843cd5f562afe3f35InformeAnualDistribucionComercial_2013.pdf)



**Informe 2011 Observatorio del Ferrocarril en España. Documento de Trabajo Diciembre 2012**

Ministerio de Fomento. 2012  
[http://www.observatorioferrocarril.es/archivos/Ofe2011/ObservatorioFerrocarril\\_2011.pdf](http://www.observatorioferrocarril.es/archivos/Ofe2011/ObservatorioFerrocarril_2011.pdf)



**HORIZON 2020. WORK PROGRAMME 2014 – 2015. Smart, green and integrated transport.**

European Commission Decision C (2013)8631 of 10 December 2013. ( This Work Programme covers 2014 and 2015).  
[http://ec.europa.eu/research/participants/data/ref/h2020/wp/2014\\_2015/main/h2020-wp1415-transport\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/research/participants/data/ref/h2020/wp/2014_2015/main/h2020-wp1415-transport_en.pdf)



**Informe mensual de Comercio Exterior de la Comunidad Valenciana. Junio 2014**

Ministerio de Economía y Competitividad. 2014.  
<http://www.icex.es/icex/es/navegacion-principal/que-es-icex/red-de-oficinas/oficinas-espana/navegacion-principal/informes-y-documentos/index.html?idComunidad=12>



**Plan de Acción Comercial Exterior de la Comunitat Valenciana 2014/2016**

IVACE, Generalitat Valenciana. 2014  
[http://www.ivace.es/index.php?option=com\\_remository&Itemid=124&func=select&id=249](http://www.ivace.es/index.php?option=com_remository&Itemid=124&func=select&id=249)



**EXPORTACIÓN DE LA COMUNITAT VALENCIANA 2014. ENERO-SEPTIEMBRE. Mayo 2014**

Instituto Valenciano de Competitividad Empresarial IVACE. Generalitat Valenciana. Noviembre 2014.  
[http://internacional.ivace.es/estudios/relaciones\\_comerciales\\_cv.html](http://internacional.ivace.es/estudios/relaciones_comerciales_cv.html)



**FERRMED**

<http://www.ferrmed.com/?q=es>



**FERRMED GLOBAL STUDY. FERRMED Great Axis Rail Freight Network and its area of influence. Feasibility, conclusions and recommendations**

Bruselas 2009.  
[http://www.vialibre-ffe.com/PDF/FERRMED\\_GLOBAL\\_STUDY\\_BOOK.pdf](http://www.vialibre-ffe.com/PDF/FERRMED_GLOBAL_STUDY_BOOK.pdf)



**EUROPA 2020. Una Estrategia para un crecimiento inteligente, sostenible e integrador**

Comisión Europea 2010  
<http://www.upv.es/contenidos/CAMUNISO/info/EE2020.pdf>



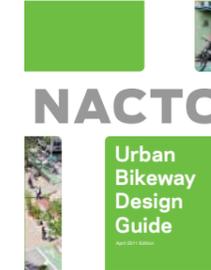
**El Espacio Industrial en la Comunidad Valenciana**  
 Juan Jaime Cano Hurtado, Carmen Blasco Sánchez.  
 Universitat Politècnica de València. Editorial de la UPV, 2002.  
 ISBN: 84-9705-272-2.



**Urbanismo e Industria. La ordenación del espacio empresarial. L'Alcora, alternativas de futuro.**  
 Carmen Blasco Sánchez, Francisco Juan Martínez Pérez.  
 CMYKPRINT, 2002.  
 ISBN: 84-607-4282-2.



**Urban Street Design Guide**  
 National Association of City Transportation Officials. New York, 2013.  
 ISBN: 978-1-61091-494-9  
 www.nacto.org



**Urban Bikeway Design Guide**  
 National Association of City Transportation Officials. New York, 2014.  
 ISBN: 978-1-61091-565-6  
 www.nacto.org



**Transit Street Design Guide**  
 National Association of City Transportation Officials. New York, 2016.  
 ISBN: 978-1-61091-747-6  
 www.nacto.org



**Urban Street Stormwater Guide**  
 National Association of City Transportation Officials. New York, 2017.  
 ISBN: 978-1-61091-812-1  
 www.nacto.org



**Global Street Design Guide**  
 National Association of City Transportation Officials. New York, 2016.  
 ISBN: 978-1-61091-701-8  
 www.nacto.org

## MODELO DE ENCUESTA DEL AYUNTAMIENTO

### ESTUDIO PARTICIPATIVO SOBRE ÁREAS DE ACTIVIDAD ECONÓMICA (AAE): RAFELBUNYOL

El estudio pretende recabar los datos necesarios para profundizar en la situación actual de las áreas de actividad económica (AAE) de la provincia de Valencia, a partir del cual poder establecer estrategias de mejora y proyectos piloto que incrementen su nivel de competitividad.

\*Obligatorio

#### DATOS GENERALES

#### PERSONA DE CONTACTO

1. Nombre y Apellidos \*

\_\_\_\_\_

2. Cargo

\_\_\_\_\_

3. Correo electrónico \*

\_\_\_\_\_

4. Teléfono de contacto

\_\_\_\_\_

#### ÁREA DE ACTIVIDAD ECONÓMICA (AAE)

5. Nombre del AAE \*

\_\_\_\_\_

6. Municipio \*

\_\_\_\_\_

7. Año de inicio de actividad del AAE

\_\_\_\_\_

8. Superficie global (ha)

\_\_\_\_\_

9. Dimensión de la parcela mínima (m<sup>2</sup>)

\_\_\_\_\_

### PLANEAMIENTO Y LEGISLACIÓN DEL AAE

10. Fecha de aprobación del planeamiento original del AAE \*

Ejemplo: 15 de diciembre de 2012  
 \_\_\_\_\_

11. Denominación y fecha de documentos de modificación posteriores del planeamiento

\_\_\_\_\_  
 \_\_\_\_\_  
 \_\_\_\_\_  
 \_\_\_\_\_

12. Denominación de los planes, estudios y proyectos en tramitación

\_\_\_\_\_  
 \_\_\_\_\_  
 \_\_\_\_\_  
 \_\_\_\_\_

13. ¿Existe un Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS)? \*

Marca solo un óvalo.

- Sí  
 No

14. En caso afirmativo, especificar la fecha de redacción

Ejemplo: 15 de diciembre de 2012  
 \_\_\_\_\_

15. Usos permitidos en el AAE \*

Selecciona todos los que correspondan.

- Industrial  
 Logístico  
 Terciario  
 Residencial

### EMPRESAS Y GESTIÓN

16. Número de empresas del AAE

\_\_\_\_\_  
 \_\_\_\_\_  
 \_\_\_\_\_  
 \_\_\_\_\_

17. ¿Existe alguna asociación empresarial vinculada al AAE?

Marca solo un óvalo.

- Sí  
 No

18. En caso afirmativo, especificar el nombre

\_\_\_\_\_

19. ¿Existe una entidad urbanística de conservación?

Marca solo un óvalo.

- Sí  
 No

20. En caso afirmativo, especificar el nombre

\_\_\_\_\_

21. ¿Existe alguna otra entidad de gestión del AAE?

Marca solo un óvalo.

- Sí  
 No

22. En caso afirmativo, especificar el nombre

\_\_\_\_\_

Pasa a la pregunta 23.

### SERVICIOS, INFRAESTRUCTURAS Y EQUIPAMIENTOS

1 = NULA IMPORTANCIA O CALIDAD  
 5 = MÁXIMA IMPORTANCIA O CALIDAD

#### SUMINISTROS

23. AGUA

Marca solo un óvalo por fila.

1 2 3 4 5 No existe  
 Calidad del suministro

24. AGUA TRATADA / INDUSTRIAL

Marca solo un óvalo por fila.

1 2 3 4 5 No existe  
 Calidad del suministro

25. GAS

Marca solo un óvalo por fila.

1 2 3 4 5 No existe  
 Calidad del suministro



**26. ENERGÍA ELÉCTRICA**

Marca solo un óvalo por fila.

	1	2	3	4	5	No existe
Calidad del suministro	<input type="radio"/>					

**27. ENERGÍAS ALTERNATIVAS**

Ejemplo: eólica, solar, fotovoltaica...  
 Marca solo un óvalo por fila.

	1	2	3	4	5	No existe
Grado de implantación	<input type="radio"/>					

**28. SERVICIOS DE TELECOMUNICACIÓN: TELEFONÍA BÁSICA**

Marca solo un óvalo por fila.

	1	2	3	4	5	No existe
Calidad del suministro	<input type="radio"/>					

**29. SERVICIOS DE TELECOMUNICACIÓN: TELEFONÍA MÓVIL**

Marca solo un óvalo por fila.

	1	2	3	4	5	No existe
Calidad del suministro	<input type="radio"/>					

**30. SERVICIOS DE TELECOMUNICACIÓN: BANDA ANCHA (ADSL)**

Marca solo un óvalo por fila.

	1	2	3	4	5	No existe
Calidad del suministro	<input type="radio"/>					

**31. SERVICIOS DE TELECOMUNICACIÓN: BANDA ANCHA (WiMax)**

Marca solo un óvalo por fila.

	1	2	3	4	5	No existe
Calidad del suministro	<input type="radio"/>					

**32. SERVICIOS DE TELECOMUNICACIÓN: BANDA ANCHA (fibra óptica)**

Marca solo un óvalo por fila.

	1	2	3	4	5	No existe
Calidad del suministro	<input type="radio"/>					

**SERVICIOS COMUNES Y EQUIPAMIENTOS**

**33. CENTRO DE SERVICIOS A LAS EMPRESAS DEL AAE**

Marca solo un óvalo por fila.

	1	2	3	4	5	No existe
Calidad del servicio	<input type="radio"/>					

**34. Si existe especificar el nombre**

\_\_\_\_\_

**35. SEGURIDAD Y VIGILANCIA**

Marca solo un óvalo por fila.

	1	2	3	4	5	No existe
Calidad del servicio	<input type="radio"/>					

**36. RECOGIDA DE RESIDUOS**

Marca solo un óvalo por fila.

	1	2	3	4	5	No existe
Calidad del servicio	<input type="radio"/>					

**37. ¿Existe sistema separativo de recogida de residuos?**

Marca solo un óvalo.

Sí  
 No

**38. SERVICIO DE ECOPARQUE**

Marca solo un óvalo por fila.

	1	2	3	4	5	No existe
Calidad del servicio	<input type="radio"/>					

**39. MANTENIMIENTO Y LIMPIEZA DE ESPACIOS PÚBLICOS**

Marca solo un óvalo por fila.

	1	2	3	4	5	No existe
Calidad del servicio	<input type="radio"/>					

**40. ZONAS VERDES**

Marca solo un óvalo por fila.

	1	2	3	4	5	No existe
Calidad del espacio	<input type="radio"/>					

**41. ¿La superficie de zonas verdes del AAE cumplen los estándares legales actuales?**

Marca solo un óvalo.

Sí  
 No

**42. JARDINERÍA**

Marca solo un óvalo por fila.

	1	2	3	4	5	No existe
Calidad del servicio	<input type="radio"/>					

**43. ALUMBRADO PÚBLICO**

Marca solo un óvalo por fila.

	1	2	3	4	5	No existe
Calidad del servicio	<input type="radio"/>					

**44. TRANSPORTE PÚBLICO**

Marca solo un óvalo por fila.

	1	2	3	4	5	No existe
Autobús	<input type="radio"/>					
Metro o tranvía	<input type="radio"/>					
Tren de cercanías	<input type="radio"/>					
Servicio público de bicicletas	<input type="radio"/>					

**45. ¿Existe acceso ferroviario próximo?**

Marca solo un óvalo.

Sí  
 No

**46. GASOLINERA**

Marca solo un óvalo por fila.

	1	2	3	4	5	No existe
Calidad del servicio	<input type="radio"/>					

**47. SERVICIO PÚBLICO DE CORREOS Y/O MENSAJERÍA**

Marca solo un óvalo por fila.

	1	2	3	4	5	No existe
Calidad del servicio	<input type="radio"/>					

**48. SERVICIOS LOGÍSTICOS**

Marca solo un óvalo por fila.

	1	2	3	4	5	No existe
Calidad del servicio	<input type="radio"/>					

**49. CENTRO MÉDICO**

Marca solo un óvalo por fila.

	1	2	3	4	5	No existe
Calidad del servicio	<input type="radio"/>					

**50. RESTAURACIÓN**

Marca solo un óvalo por fila.

	1	2	3	4	5	No existe
Calidad del servicio	<input type="radio"/>					

**51. HOTELES**

Marca solo un óvalo por fila.

	1	2	3	4	5	No existe
Calidad del servicio	<input type="radio"/>					



**52. SERVICIOS BANCARIOS**

Marca solo un óvalo por fila.

1 2 3 4 5 No existe  
 Calidad del servicio

**53. INSTALACIONES DEPORTIVAS**

Marca solo un óvalo por fila.

1 2 3 4 5 No existe  
 Calidad del servicio

**54. GUARDERÍA**

Marca solo un óvalo por fila.

1 2 3 4 5 No existe  
 Calidad del servicio

**INFRAESTRUCTURAS**

**55. ACCESOS PARA VEHÍCULOS MOTORIZADOS**

Marca solo un óvalo por fila.

1 2 3 4 5 No existe  
 Calidad del acceso        
 Cantidad (si hay más de cinco accesos marcar igualmente la casilla 5)

**56. ACCESOS Y CARRILES PARA BICICLETAS**

Marca solo un óvalo por fila.

1 2 3 4 5 No existe  
 Calidad del acceso

**57. ACCESOS Y VÍAS PEATONALES**

Marca solo un óvalo por fila.

1 2 3 4 5 No existe  
 Calidad del acceso

**58. SEÑALIZACIÓN DEL ACCESO AL AAE**

Marca solo un óvalo por fila.

1 2 3 4 5 No existe  
 Calidad de la señalización

**59. DIRECTORIO DE EMPRESAS**

Marca solo un óvalo por fila.

1 2 3 4 5 No existe  
 Calidad de la señalización

**60. SEÑALIZACIÓN VIARIA INTERNA**

Marca solo un óvalo por fila.

1 2 3 4 5 No existe  
 Calidad de la señalización

**61. ESPACIOS DE USO PEATONAL**

Marca solo un óvalo por fila.

1 2 3 4 5 No existe  
 Calidad del espacio

**62. PAVIMENTACIÓN DE CALZADAS**

Marca solo un óvalo por fila.

1 2 3 4 5 No existe  
 Calidad de la urbanización

**63. PAVIMENTACIÓN DE ACERAS**

Marca solo un óvalo por fila.

1 2 3 4 5 No existe  
 Calidad de la urbanización

**64. APARCAMIENTO PARA TURISMOS**

Marca solo un óvalo por fila.

1 2 3 4 5 No existe  
 Calidad del espacio

**65. APARCAMIENTO PARA VEHÍCULOS PESADOS**

Marca solo un óvalo por fila.

1 2 3 4 5 No existe  
 Calidad del espacio

**66. VIABILIDAD DE TRÁNSITO PARA MEGA-CAMIONES**

Marca solo un óvalo por fila.

1 2 3 4 5 No existe  
 Calidad del espacio

**67. ¿Existe infraestructura de abastecimiento para vehículos eléctricos?**

Marca solo un óvalo.

Sí  
 No

**68. ¿Existe galería de servicio?**

Marca solo un óvalo.

Sí  
 No

**69. ALCANTARILLADO**

Marca solo un óvalo por fila.

1 2 3 4 5 No existe  
 Calidad de la red

**70. SISTEMA DE SANEAMIENTO SEPARATIVO**

Marca solo un óvalo por fila.

1 2 3 4 5 No existe  
 Calidad de la red

**71. ¿Existe una estación depuradora propia del AAE?**

Marca solo un óvalo.

Sí  
 No

**72. RED CONTRA INCENDIOS**

Marca solo un óvalo por fila.

1 2 3 4 5 No existe  
 Calidad de la red

**FACTORES SOCIOECONÓMICOS**

**73. ¿Existe una industria o actividad económica tradicional?**

\_\_\_\_\_  
 \_\_\_\_\_  
 \_\_\_\_\_  
 \_\_\_\_\_

**74. Valores medioambientales destacables**

\_\_\_\_\_  
 \_\_\_\_\_  
 \_\_\_\_\_  
 \_\_\_\_\_

**75. Otras ventajas específicas**

\_\_\_\_\_  
 \_\_\_\_\_  
 \_\_\_\_\_  
 \_\_\_\_\_

76. ¿Existen centros de I+D+i próximos al AAE?

Marca solo un óvalo.

- Sí  
 No

77. ¿Existen centros de formación profesional próximos al AAE?

Marca solo un óvalo.

- Sí  
 No

78. ¿Existe algún vivero de empresas?

Marca solo un óvalo.

- Sí  
 No

79. ¿Existen espacios exclusivos destinados a oficinas?

Marca solo un óvalo.

- Sí  
 No

Con la tecnología de  


## MODELO DE ENCUESTA DE LAS EMPRESAS

### ESTUDIO PARTICIPATIVO SOBRE ÁREAS DE ACTIVIDAD ECONÓMICA (AAE): RAFELBUNYOL

El estudio pretende recabar los datos necesarios para profundizar en la situación actual de las áreas de actividad económica (AAE) de la provincia de Valencia a partir del cual poder establecer estrategias de mejora y proyectos piloto que incrementen su nivel de competitividad.

\*Obligatorio

#### PERSONA DE CONTACTO

1. Nombre y apellidos \*

\_\_\_\_\_

2. Cargo dentro de la empresa \*

\_\_\_\_\_

3. Teléfono

\_\_\_\_\_

4. Correo electrónico \*

\_\_\_\_\_

#### DATOS IDENTIFICATIVOS DE LA EMPRESA

5. Razón social \*

\_\_\_\_\_

6. Nombre comercial

\_\_\_\_\_

7. CIF / NIF

\_\_\_\_\_

8. Sede social

Tipo de vía, nombre de la vía, número, código postal, municipio.

\_\_\_\_\_

9. Dirección del establecimiento \*

Tipo de vía, nombre de la vía, número, código postal, municipio.

\_\_\_\_\_

10. Régimen del establecimiento

Marca solo un óvalo.

- En propiedad  
 En alquiler

11. Año de instalación de la empresa en el AAE

AAE: Área de Actividad Económica

Ejemplo: 15 de diciembre de 2012

12. Página web de la empresa

\_\_\_\_\_

Pasa a la pregunta 13.

#### ACTIVIDAD Y CARACTERÍSTICAS

13. Descripción de la actividad principal de la empresa

\_\_\_\_\_  
 \_\_\_\_\_  
 \_\_\_\_\_  
 \_\_\_\_\_

14. Código de la actividad principal. CNAE \*

\_\_\_\_\_

15. Ámbito territorial de su mercado (marcar todos los campos que procedan)

Selecciona todos los que correspondan.

- Local o comarcal  
 Provincial o comunitario  
 Estatal  
 Europeo  
 Otros países

16. Si marca la opción "Otros países", indicar cuáles

\_\_\_\_\_  
 \_\_\_\_\_  
 \_\_\_\_\_  
 \_\_\_\_\_

17. Número de trabajadores de la empresa en el AAE

Marca solo un óvalo.

- Menos de 10  
 11 - 50  
 51 - 250  
 Más de 250

18. Facturación anual

Marca solo un óvalo.

- Menos de 500 000 euros  
 500 000 - 1 M euros  
 1 M euros - 5 M euros  
 Más de 5 M euros

19. Sistemas alternativos de generación de energía en la empresa

Selecciona todos los que correspondan.

- Solar  
 Fotovoltaica  
 Biomasa  
 Eólica  
 Otra  
 Ninguna

Pasa a la pregunta 20.

#### SERVICIOS Y GESTIÓN DEL ÁREA DE ACTIVIDADES ECONÓMICAS

1 = NULA IMPORTANCIA O CALIDAD  
 5 = MÁXIMA IMPORTANCIA O CALIDAD

#### SUMINISTROS

20. AGUA

Marca solo un óvalo por fila.

	1	2	3	4	5	No existe
Importancia para la empresa	<input type="radio"/>					
Calidad del suministro	<input type="radio"/>					

21. AGUA TRATADA / INDUSTRIAL

Marca solo un óvalo por fila.

	1	2	3	4	5	No existe
Importancia para la empresa	<input type="radio"/>					
Calidad del suministro	<input type="radio"/>					



**22. GAS**

Marca solo un óvalo por fila.

	1	2	3	4	5	No existe
Importancia para la empresa	<input type="radio"/>					
Calidad del suministro	<input type="radio"/>					

**23. ENERGÍA ELÉCTRICA**

Marca solo un óvalo por fila.

	1	2	3	4	5	No existe
Importancia para la empresa	<input type="radio"/>					
Calidad del suministro	<input type="radio"/>					

**24. ENERGÍAS ALTERNATIVAS**

Ejemplo: eólica, solar, fotovoltaica...  
 Marca solo un óvalo por fila.

	1	2	3	4	5	No existe
Importancia para la empresa	<input type="radio"/>					
Calidad de implantación	<input type="radio"/>					

**25. SERVICIOS DE TELECOMUNICACIÓN: TELEFONÍA BÁSICA**

Marca solo un óvalo por fila.

	1	2	3	4	5	No existe
Importancia para la empresa	<input type="radio"/>					
Calidad del suministro	<input type="radio"/>					

**26. SERVICIOS DE TELECOMUNICACIÓN: TELEFONÍA MÓVIL**

Marca solo un óvalo por fila.

	1	2	3	4	5	No existe
Importancia para la empresa	<input type="radio"/>					
Calidad del suministro	<input type="radio"/>					

**27. SERVICIOS DE TELECOMUNICACIÓN: BANDA ANCHA (ADSL)**

Marca solo un óvalo por fila.

	1	2	3	4	5	No existe
Importancia para la empresa	<input type="radio"/>					
Calidad del suministro	<input type="radio"/>					

**28. SERVICIOS DE TELECOMUNICACIÓN: BANDA ANCHA (WiMax)**

Marca solo un óvalo por fila.

	1	2	3	4	5	No existe
Importancia para la empresa	<input type="radio"/>					
Calidad del suministro	<input type="radio"/>					

**29. SERVICIOS DE TELECOMUNICACIÓN: BANDA ANCHA (fibra óptica)**

Marca solo un óvalo por fila.

	1	2	3	4	5	No existe
Importancia para la empresa	<input type="radio"/>					
Calidad del suministro	<input type="radio"/>					

**SERVICIOS COMUNES Y EQUIPAMIENTOS**

**30. CENTRO DE SERVICIOS A LAS EMPRESAS DEL AAE**

Marca solo un óvalo por fila.

	1	2	3	4	5	No existe
Importancia para la empresa	<input type="radio"/>					
Calidad del servicio	<input type="radio"/>					

**31. Si existe especificar el nombre**

\_\_\_\_\_

**32. SEGURIDAD Y VIGILANCIA**

Marca solo un óvalo por fila.

	1	2	3	4	5	No existe
Importancia para la empresa	<input type="radio"/>					
Calidad del servicio	<input type="radio"/>					

**33. RECOGIDA DE RESIDUOS**

Marca solo un óvalo por fila.

	0	1	2	3	4	5	No existe
Importancia para la empresa	<input type="radio"/>						
Calidad del servicio	<input type="radio"/>						

**34. ¿Existe sistema separativo de recogida de residuos?**

Marca solo un óvalo.

Sí  
 No

**35. SERVICIO DE ECOPARQUE**

Marca solo un óvalo por fila.

	1	2	3	4	5	No existe
Importancia para la empresa	<input type="radio"/>					
Calidad del servicio	<input type="radio"/>					

**36. MANTENIMIENTO Y LIMPIEZA DE ESPACIOS PÚBLICOS**

Marca solo un óvalo por fila.

	1	2	3	4	5	No existe
Importancia para la empresa	<input type="radio"/>					
Calidad del servicio	<input type="radio"/>					

**37. ZONAS VERDES**

Marca solo un óvalo por fila.

	1	2	3	4	5	No existe
Importancia para la empresa	<input type="radio"/>					
Calidad del espacio	<input type="radio"/>					

**38. JARDINERÍA**

Marca solo un óvalo por fila.

	1	2	3	4	5	No existe
Importancia para la empresa	<input type="radio"/>					
Calidad del servicio	<input type="radio"/>					

**39. ALUMBRADO PÚBLICO**

Marca solo un óvalo por fila.

	0	1	2	3	4	5	No existe
Importancia para la empresa	<input type="radio"/>						
Calidad del servicio	<input type="radio"/>						

**40. TRANSPORTE PÚBLICO**

Marca solo un óvalo por fila.

	1	2	3	4	5	No existe
Importancia para la empresa	<input type="radio"/>					
Autobús	<input type="radio"/>					
Metro o tranvía	<input type="radio"/>					
Tren de cercanías	<input type="radio"/>					
Servicio público de bicicletas	<input type="radio"/>					

**41. ¿Existe acceso ferroviario próximo?**

Marca solo un óvalo.

Sí  
 No

**42. GASOLINERA**

Marca solo un óvalo por fila.

	1	2	3	4	5	No existe
Importancia para la empresa	<input type="radio"/>					
Calidad del servicio	<input type="radio"/>					

**43. SERVICIO PÚBLICO DE CORREOS Y/O MENSAJERÍA**

Marca solo un óvalo por fila.

	1	2	3	4	5	No existe
Importancia para la empresa	<input type="radio"/>					
Calidad del servicio	<input type="radio"/>					



**44. SERVICIOS LOGÍSTICOS**

Marca solo un óvalo por fila.

	1	2	3	4	5	No existe
Importancia para la empresa	<input type="radio"/>					
Calidad del servicio	<input type="radio"/>					

**45. CENTRO MÉDICO**

Marca solo un óvalo por fila.

	1	2	3	4	5	No existe
Importancia para la empresa	<input type="radio"/>					
Calidad del servicio	<input type="radio"/>					

**46. RESTAURACIÓN**

Marca solo un óvalo por fila.

	1	2	3	4	5	No existe
Importancia para la empresa	<input type="radio"/>					
Calidad del servicio	<input type="radio"/>					

**47. HOTELES**

Marca solo un óvalo por fila.

	1	2	3	4	5	No existe
Importancia para la empresa	<input type="radio"/>					
Calidad del servicio	<input type="radio"/>					

**48. SERVICIOS BANCARIOS**

Marca solo un óvalo por fila.

	1	2	3	4	5	No existe
Importancia para la empresa	<input type="radio"/>					
Calidad del servicio	<input type="radio"/>					

**49. INSTALACIONES DEPORTIVAS**

Marca solo un óvalo por fila.

	1	2	3	4	5	No existe
Importancia para la empresa	<input type="radio"/>					
Calidad del servicio	<input type="radio"/>					

**50. GUARDERÍA**

Marca solo un óvalo por fila.

	1	2	3	4	5	No existe
Importancia para la empresa	<input type="radio"/>					
Calidad del servicio	<input type="radio"/>					

**INFRAESTRUCTURAS**

**51. ACCESOS PARA VEHÍCULOS MOTORIZADOS**

Marca solo un óvalo por fila.

	1	2	3	4	5	No existe
Importancia para la empresa	<input type="radio"/>					
Calidad del acceso	<input type="radio"/>					
Cantidad (si hay más de cinco accesos marcar igualmente la casilla 5)	<input type="radio"/>					

**52. ACCESOS Y CARRILES PARA BICICLETAS**

Marca solo un óvalo por fila.

	1	2	3	4	5	No existe
Importancia para la empresa	<input type="radio"/>					
Calidad del acceso	<input type="radio"/>					

**53. ACCESOS Y VÍAS PEATONALES**

Marca solo un óvalo por fila.

	1	2	3	4	5	No existe
Importancia para la empresa	<input type="radio"/>					
Calidad del acceso	<input type="radio"/>					

**54. SEÑALIZACIÓN DEL ACCESO AL AAE**

Marca solo un óvalo por fila.

	1	2	3	4	5	No existe
Importancia para la empresa	<input type="radio"/>					
Calidad de la señalización	<input type="radio"/>					

**55. DIRECTORIO DE EMPRESAS**

Marca solo un óvalo por fila.

	1	2	3	4	5	No existe
Importancia para la empresa	<input type="radio"/>					
Calidad de la señalización	<input type="radio"/>					

**56. SEÑALIZACIÓN VIARIA INTERNA**

Marca solo un óvalo por fila.

	1	2	3	4	5	No existe
Importancia para la empresa	<input type="radio"/>					
Calidad de la señalización	<input type="radio"/>					

**57. ESPACIOS DE USO PEATONAL**

Marca solo un óvalo por fila.

	1	2	3	4	5	No existe
Importancia para la empresa	<input type="radio"/>					
Calidad del espacio	<input type="radio"/>					

**58. PAVIMENTACIÓN DE CALZADAS**

Marca solo un óvalo por fila.

	1	2	3	4	5	No existe
Importancia para la empresa	<input type="radio"/>					
Calidad de la urbanización	<input type="radio"/>					

**59. PAVIMENTACIÓN DE ACERAS**

Marca solo un óvalo por fila.

	1	2	3	4	5	No existe
Importancia para la empresa	<input type="radio"/>					
Calidad de la urbanización	<input type="radio"/>					

**60. APARCAMIENTO PARA TURISMOS**

Marca solo un óvalo por fila.

	1	2	3	4	5	No existe
Importancia para la empresa	<input type="radio"/>					
Calidad del espacio	<input type="radio"/>					

**61. APARCAMIENTO PARA VEHÍCULOS PESADOS**

Marca solo un óvalo por fila.

	1	2	3	4	5	No existe
Importancia para la empresa	<input type="radio"/>					
Calidad del espacio	<input type="radio"/>					

**62. VIABILIDAD DE TRÁNSITO PARA MEGA-CAMIONES**

Marca solo un óvalo por fila.

	1	2	3	4	5	No existe
Importancia para la empresa	<input type="radio"/>					
Calidad del espacio	<input type="radio"/>					

**63. ¿Existe infraestructura de abastecimiento para vehículos eléctricos?**

Marca solo un óvalo.

Sí  
 No

**64. ALCANTARILLADO**

Marca solo un óvalo por fila.

	1	2	3	4	5	No existe
Importancia para la empresa	<input type="radio"/>					
Calidad de la red	<input type="radio"/>					

**65. SISTEMA DE SANEAMIENTO SEPARATIVO**

Marca solo un óvalo por fila.

	1	2	3	4	5	No existe
Importancia para la empresa	<input type="radio"/>					
Calidad de la red	<input type="radio"/>					

66. ¿Existe una estación depuradora propia del AAE?

Marca solo un óvalo.

- Sí  
 No

67. RED CONTRA INCENDIOS

Marca solo un óvalo por fila.

	1	2	3	4	5	No existe
Importancia para la empresa	<input type="radio"/>					
Calidad de la red	<input type="radio"/>					

### FACTORES SOCIOECONÓMICOS

68. ¿Considera que su empresa desarrolla una actividad económica tradicional?

Marca solo un óvalo.

- Sí  
 No

69. En caso afirmativo, indique cuáles

---

---

---

---

---

70. ¿La empresa tiene relación con centros de I+D+i?

Marca solo un óvalo.

- Sí  
 No

71. En caso afirmativo, indique cuáles

---

---

---

---

---

72. ¿La empresa tiene relación con centros de formación?

Marca solo un óvalo.

- Sí  
 No

73. En caso afirmativo, indique cuáles

---

---

---

---

---

Con la tecnología de

