



PLAN DE MOVILIDAD

PLAN ESPECIAL DEL COMPLEJO SANITARIO “ERNEST LLUCH” DE CAMPANAR VALENCIA.

Octubre 2021

Promueve:

Conselleria de Sanitat Universal i Salut Pública. Direcció General de Règim Econòmic e Infraestructures.



DIRECCIÓN GENERAL DE RECURSOS HUMANS I ECONÓMICS
SUBDIRECCIÓN GENERAL D'INFRAESTRUCTURES,
APROVISIONAMENTS I CONTRACTACIÓ
SERVEI D'INFRAESTRUCTURES

Director del Plan:
Ignacio Carbonell Canti
Arquitecto Colegiado nº 3511

Redactor Estudio:
Miguel Vera Garcia
Ingeniero C.C.P Colegiado nº 14.891



IGNACIO CARBONELL CANTI
ARQUITECTOS

INGEVIA

PLAN DE MOVILIDAD DEL PLAN ESPECIAL DEL COMPLEJO SANITARIO “ERNEST LLUCH” DE CAMPANAR
VALENCIA. SEPTIEMBRE 2020.

ÍNDICE

1.-INTRODUCCIÓN Y OBJETIVOS	3
1.1.- PROGRAMA ASISTENCIAL:	4
1.2.- OBJETIVOS DEL PLAN DE MOVILIDAD:	4
2.-REDACTOR	5
3.-ÁMBITO DE ESTUDIO	6
4.-ESTUDIO DE MOVILIDAD: OFERTA MODAL DE TRANSPORTES.....	9
4.1. CONEXIONES VIARIAS DEL NUEVO COMPLEJO SANITARIO Y SU ENTORNO	10
4.2. OFERTA DE TRANSPORTE PÚBLICO	11
4.2.1. MODOS NO MOTORIZADOS.....	11
4.2.1.1. ACCESIBILIDAD PEATONAL	11
4.2.1.2. BICICLETAS	17
4.2.2. MODOS MOTORIZADOS.....	21
4.2.2.1. AUTOBÚS Y TAXI.....	21
5. TRÁFICO MODAL EXISTENTE	28
6. ANÁLISIS DE LA DEMANDA INDUCIDA POR EL NUEVO COMPLEJO SANITARIO.....	30
6.1.- CARACTERIZACION DE LA MOVILIDAD INDUCIDA.....	31
6.2. TRÁFICO Y DEMANDA INDUCIDA POR EL NUEVO COMPLEJO SANITARIO.....	33
6.3. INTENSIDAD MEDIA DIARIA de TRÁFICO MOTORIZADO inducido por el Complejo sanitario.....	38
7. OFERTA MODAL DE ESTACIONAMIENTO.....	40
7.1.- Estacionamiento Bici privada cercanas a la Avda. Campanar	41
7.2.- Estacionamiento regulado en vía pública: en zona azul.....	42
7.3.- Oferta de Estacionamientos de Rotación:	43

PLAN DE MOVILIDAD DEL PLAN ESPECIAL DEL COMPLEJO SANITARIO “ERNEST LLUCH” DE CAMPANAR
VALENCIA. SEPTIEMBRE 2020.

7.4. ACCESIBILIDAD AL APARCAMIENTO DEL NUEVO COMPLEJO SANITARIO.	44
9.- CONCLUSIONES Y PROPUESTAS DE ACTUACION:	48

PLANOS.

2.1. SITUACIÓN Y EMPLAZAMIENTO

2.2. RED VIARIA EXISTENTE. VIALES DE CONEXIÓN

2.3. ZONA DE INFLUENCIA PEATONAL. ITINERARIO PEATONAL MAX. 10 MIN

2.4. PLANTA GENERA SOBRE ORTOFOTO. REPORTAJE FOTOGRÁFICO (2 Hojas)

2.4.1. PLANTA GENERAL. REPORTAJE FOTOGRÁFICO (AVDA. CAMPANAR).

2.4.2. PLANTA GENERAL. REPORTAJE FOTOGRÁFICO (C/ JOAQUÍN BALLESTER).

2.5. IDENTIFICACIÓN RED CARRIL BICI Y CICLOCALLES.

2.6. IDENTIFICACIÓN RED VIARIA. LÍNEAS DE BUS.

2.7. IDENTIFICACIÓN RED VIARIA. LÍNEAS DE METRO Y TRANVÍA.

2.8. APARCAMIENTO EN ROTACIÓN.

2.9 ACTUACIONES PROPUESTAS.

PLAN DE MOVILIDAD DEL PLAN ESPECIAL DEL COMPLEJO SANITARIO “ERNEST LLUCH” DE CAMPANAR
VALENCIA. SEPTIEMBRE 2020.

1.-INTRODUCCIÓN Y OBJETIVOS

El presente Plan de Movilidad se redacta como documento anexo al “**Plan Especial del Complejo Sanitario “Ernest Lluch” de Campanar, Valencia**”, promovido por la Consellería de Sanidad y Salud Pública y siendo el Arquitecto redactor del Plan Especial, D. Ignacio Carbonell Canti, colegiado nº 3.511.

La propuesta de ordenación prevista del Plan Especial, tiene como objetivo la ordenación arquitectónica y urbanística de los nuevos servicios asistenciales y socio sanitarios del nuevo complejo sanitario proyectado.

Para la redacción del presente Plan de Movilidad, se tiene en consideración la *Ley 6/2011 de Movilidad de la Comunidad Valenciana*, la cual determina las consideraciones a tener en cuenta para Planes de Movilidad de nuevas áreas generadoras de alta movilidad, así como lo referido en la redacción de Planes Especiales de la Ley 5/2014, de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Paisaje de la Comunidad Valenciana (LOTUP).

En cumplimiento de la vigente Ley de 6/2011 de Movilidad de la Comunidad Valenciana, en relación con las determinaciones de su TITULO I., en particular su art 12:

La Ley en su artículo 12 establece que:

Artículo 12. *Planes de movilidad de nuevas áreas generadoras de alta movilidad*

1. *La implantación de aquellos usos, servicios o unidades residenciales particularmente relevantes en relación con su capacidad de generación o atracción de demanda de desplazamientos será precedida de la formulación de un plan de movilidad, cuyo alcance dependerá del instrumento urbanístico necesario para su desarrollo y de la colindancia o no con núcleos urbanos existentes.*

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

3. *Será obligatoria la formulación de un plan de movilidad específico en los siguientes casos:*

[...]

3.2. *Actuaciones en los núcleos urbanos existentes o colindantes con alguno de su mismo municipio:*

Categoría a) Servicios públicos de carácter supramunicipal, entendidos como aquellos cuyo ámbito se extienda fuera del núcleo en donde se emplacen y con un número de trabajadores superior a 800

Admitiendo que el nuevo Complejo Sanitario dispondrá de más de 800 trabajadores en el conjunto de las instalaciones, procede la redacción del presente Plan de Movilidad.

PLAN DE MOVILIDAD DEL PLAN ESPECIAL DEL COMPLEJO SANITARIO “ERNEST LLUCH” DE CAMPANAR
VALENCIA. SEPTIEMBRE 2020.

1.1.- PROGRAMA ASISTENCIAL:

Se describe a continuación el contenido del programa asistencial que albergará el Nuevo complejo. En cuanto a la propuesta de ordenación prevista, se prevé la implantación de nuevas edificaciones entre las que se encuentran:

- Centro de Salud “Campanar II” y Centro de Especialidades Campanar, (obras en ejecución)
- Hospital de Crónicos y Larga Estancias (HACLE) con un total previsto de 150 camas,
- Centro de Rehabilitación Integral Ambulatorio,
- Centro de encuentro de pacientes de Salud Mental,
- Cuatro Hospitales de día para la atención de trastornos mentales,
- Centro de Estudios en Salud y Género,
- Escuela de Salud
- Casa de Paciente.

Las edificaciones propuestas, forman parte de una malla ortogonal, apoyada en la alineación de la Avda. Campanar, que permiten establecer un orden estructural de todo el conjunto, de forma que los edificios “preexistentes”, el aparcamiento, los nuevos edificios y el propio Parque - Jardín de la salud, son extensiones de la ordenación final prevista.

Cabe mencionar que la propuesta de ordenación **contempla la ampliación del aparcamiento hasta un total de 1000 plazas**, reservando una plaza adaptada a personas con movilidad reducida por cada 40 plazas, lo que supone un total 25 plazas.

A nivel urbanístico, es de aplicación el **Plan General de Ordenación Urbana de Valencia vigente**, aprobado definitivamente por resolución del Conseller de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes el 28 de Diciembre de 1998 (BOE Y BOP 14-01-89; DOGV 16-01-89), Resolución de 28 de Diciembre de 1990 sobre subsanación de deficiencias (DOGV 29-10-90) y Resolución de 22 de Diciembre de 1992 (DOGV 3-05-93) sobre expediente de corrección de errores y texto refundido de documentos del PGOU.

1.2.- Objetivos del Plan de Movilidad:

El presente documento tiene por objeto evaluar la demanda de transporte asociada a la nueva implantación, analizando la oferta modal de transporte y proponiendo las soluciones en orden a atenderlas debidamente bajo los principios de la existencia en todo caso, de una conexión peatonal-ciclista con los núcleos urbanos próximos, y una participación adecuada del

PLAN DE MOVILIDAD DEL PLAN ESPECIAL DEL COMPLEJO SANITARIO “ERNEST LLUCH” DE CAMPANAR VALENCIA. SEPTIEMBRE 2020.

transporte público en relación con el conjunto de modos motorizados inducidos por el nuevo complejo sanitario.

Se efectúa el análisis y caracterización de la oferta de modos de transporte existente y de la demanda de transporte en base a hipótesis basadas en las características propias de cada uno de los centros de especialidades previstos en el Complejo. La demanda inducida se aborda por los desplazamientos previstos de personal trabajador directo e indirecto del complejo y por la demanda asociada a los usuarios que requieran acceder al Nuevo Complejo Sanitario. Dicho análisis se realiza a fin de proponer actuaciones específicas de mejora de la movilidad y acceso en condiciones de seguridad, calidad y sostenibilidad.

A efectos de caracterizar la movilidad asociada al equipamiento sanitario, se han tenido en cuenta los índices y datos contenidos en el **PMUS de Valencia 2013** y en el Documento **Plan Básico de Movilidad del Área Metropolitana de Valencia 2018**.

El análisis se efectúa en el marco de la oferta modal de medios de transporte que servirán al complejo, y que cabe indicar que se apoya en la oferta preexistente cuando el actual complejo funcionaba a pleno funcionamiento antes de la puesta en marcha de la Nueva Fe. Sobre esta red se proponen actuaciones de mejora que garanticen la mejor oferta en términos de frecuencia y capacidad, así como un sistema de conexiones que garantice un tiempo de acceso razonable desde el conjunto del ámbito de servicio de la implantación considerada.

Se analiza la oferta de transporte público, tanto metro como autobuses, así como la existencia de estacionamientos tanto en vía pública como en estacionamientos de rotación en el entorno, efectuando un análisis de la demanda necesaria de plazas de estacionamiento.

Se ha tenido en cuenta que el Barrio de Campanar es un barrio receptor de visitas, en mayor proporción a la generación de viajes y esto es debido a la presencia de múltiples centros de atracción en el mismo; Centro comercial Nuevo Centro, Estación de autobuses, IVO, Delegación del Gobierno y Ministerio de Fomento, Complejo PROP de usos administrativos en Gregorio Gea, Hipercor, Consejería de Educación, entre otros.

2.-REDACTOR

El presente estudio de tráfico se redacta por el Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos, D. Miguel Vera García, colegiado 14.891, personal técnico de la empresa INGEVIA Ingeniería y Servicios, S.L.P, en colaboración con el Director del Plan Especial, D. Ignacio Carbonell Canti, Arquitecto colegiado 3.511.

PLAN DE MOVILIDAD DEL PLAN ESPECIAL DEL COMPLEJO SANITARIO “ERNEST LLUCH” DE CAMPANAR
VALENCIA. SEPTIEMBRE 2020.

3.-ÁMBITO DE ESTUDIO

El Nuevo Complejo Sanitario, se encuentra ubicado en el Barrio de Campanar, concretamente en el margen derecha (orientación norte) de la Avda. Campanar, situada al noroeste de la Ciudad de Valencia.

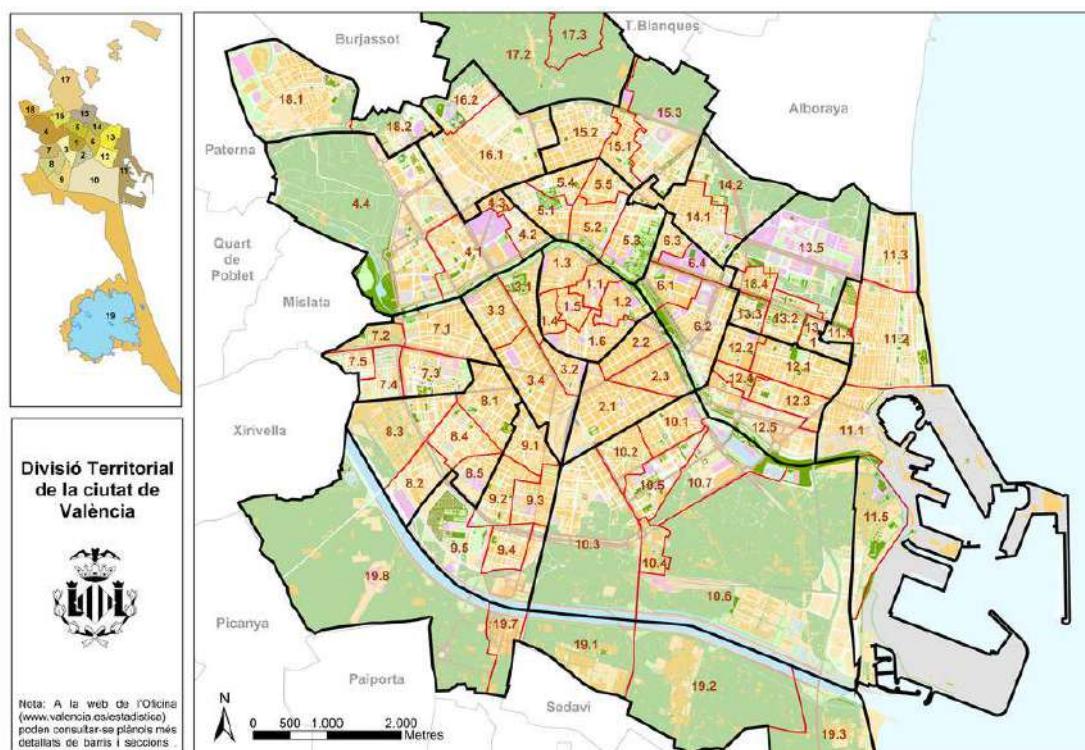


Fig 1.Fte: Ayto. de Valencia. Barrios de la Ciudad de Valencia.

1. Ciutat Vella: La Seu, La Xerea, El Carme, El Pilar (Velluters), El Mercat y Sant Francesc.
2. Ensanche: Ruzafa, El Pla del Remei y Gran Vía.
3. Extramurs: El Botànic, La Roqueta, La Petxina y Arrancapins.
4. **Campanar: Campanar, Les Tendetes, El Calvari y Sant Pau.**
5. La Saïdia: Marxalenes, Morvedre, Trinitat, Tormos y Sant Antoni.
6. El Pla del Real: Exposició, Mestalla, Jaume Roig y Ciutat Universitària.
7. L'Olivereta: Nou Moles, Soternes, Tres Forques, La Fuensanta y La Llum.
8. Patraix: Patraix, Sant Isidre, Vara de Quart, Safranar y Favara.
9. Jesús: La Raiosa, L'Hort de Senabre, La Creu Coberta, San Marcelino y Camí Real.
10. Quatre Carreres: Montelivete, En Corts, Malilla, Fuente de San Luis, Na Rovella, La Punta y Ciudad de las Artes y las Ciencias.
11. Poblados Marítimos: El Grao, Cabañal-Cañamelar, Malvarrosa, Beteró y Nazaret.
12. Camins al Grau: Ayora, Albors, La Creu del Grau, Camí Fondo y Penya-Roja.
13. Algirós: L'Illa Perduda, Ciutat Jardí, L'Amistat, La Bega Baixa y La Carrasca.
14. Benimaclet: Benimaclet y Camí de Vera.
15. Rascaña: Els Orriols, Torrefiel y Sant Llorenç.
16. Benicalap: Benicalap y Ciutat Fallera.
17. Poblados del Norte: Benifaraig, Pueblo Nuevo, Carpesa, Casas de Barcena, Mahuella, Masarrochos y Borbotó.
18. Poblados del Oeste: Benimámet y Beniferri.
19. Poblados del Sur: Horno de Alcedo, Castellar-Oliveral, Pinedo, El Saler, El Palmar, El Perellonet, La Torre y Faitanar.

PLAN DE MOVILIDAD DEL PLAN ESPECIAL DEL COMPLEJO SANITARIO “ERNEST LLUCH” DE CAMPANAR
 VALENCIA. SEPTIEMBRE 2020.

Valencia se divide en 19 distritos, que se subdividen a su vez en 88 barrios y pedanías reflejados en la imagen anterior.

Las calles que confluyen con la Avda. Campanar, y que resultan de importancia relevante para el mencionado estudio son la Avda. Pio XII situada al oeste y la C/ Joaquín Ballester, situada al este:



Fig.2.. Ortofoto de localización de Nuevo Complejo Sanitario sito en Avda. Campanar.

En lo relativo a los desplazamientos a pie, el estudio se centra en una zona de influencia con centro el Nuevo Complejo Sanitario (ubicado en el Antiguo Hospital “La Fe”) delimitada por una corona de aproximadamente 800 metros, donde se considera que el itinerario a pie, desde el punto más alejado, no superaría los 10 minutos. El ámbito se puede extender hasta la corona de los 15 minutos.

Se han identificado la oferta de los servicios públicos de transporte y sus respectivos puntos de conexión, desde el que un peatón iniciaría la ruta con destino al Nuevo Complejo Sanitario, con indicación de los tiempos de duración del transporte.

Igualmente, en el presente estudio se identifican la oferta de servicios públicos de transporte no motorizado y las zonas de aparcamiento previstas para albergar los desplazamientos inducidos por la nueva implantación.

Como se analiza en apartados posteriores, los desplazamientos inducidos serán los producidos por los propios empleados directos e indirectos del Nuevo Complejo Sanitario (que

PLAN DE MOVILIDAD DEL PLAN ESPECIAL DEL COMPLEJO SANITARIO “ERNEST LLUCH” DE CAMPANAR
VALENCIA. SEPTIEMBRE 2020.

es previsible superen los 800 trabajadores) así como los inducidos por los usuarios del nuevo complejo.

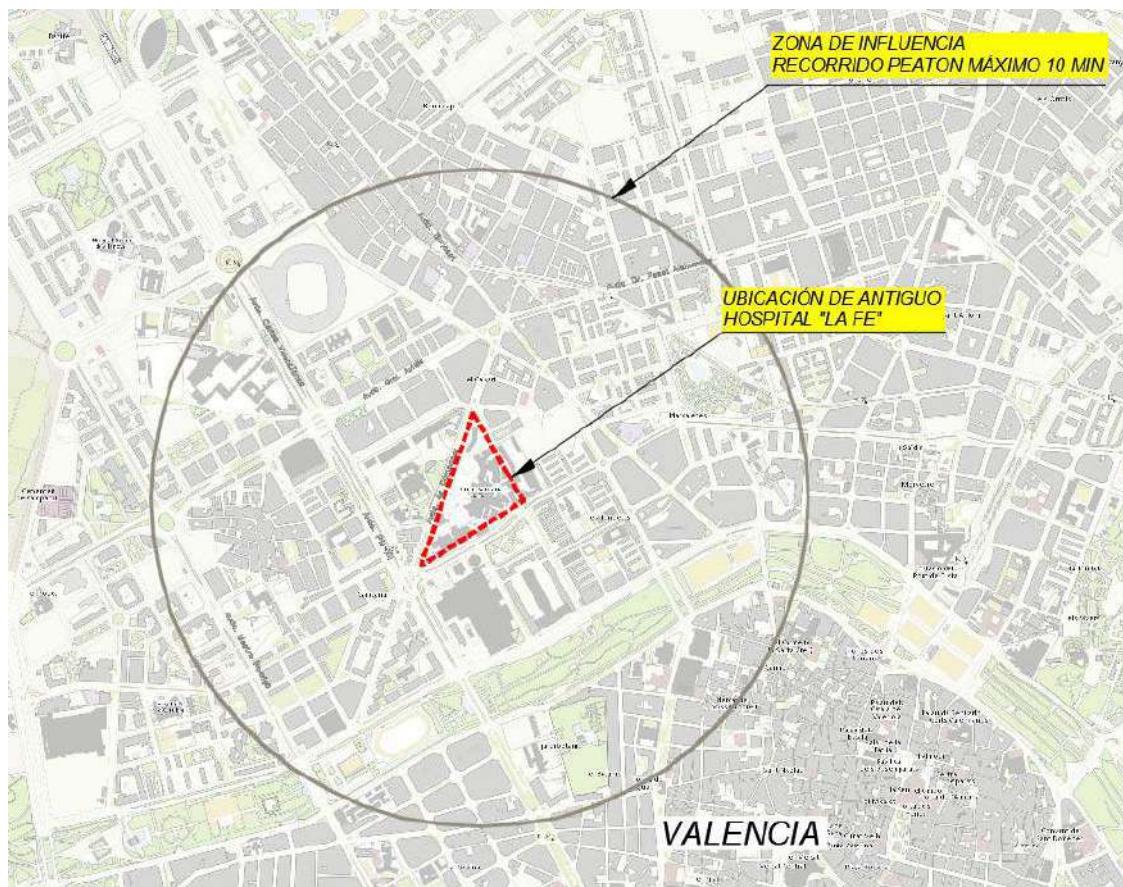


Fig 3. Identificación zona de influencia. Itinerario de 10 min de recorrido peatonal.

En el interior de la zona de influencia identificada y extensiva a los 15 minutos, se trata de identificar la **OFERTA** de transporte público existente, así como la conexión de los usuarios con ésta, a través de la localización de las paradas de autobús urbano e interurbano, metro y tranvía cercanas. En cuanto a la red viaria, se analiza la accesibilidad y si se encuentra adaptada para albergar recorridos de itinerario peatonal, así como carriles bici y diversas vías adaptadas (reservadas) para vías de EMT y Taxi.

Para los usuarios del complejo procedentes del área metropolitana se ha identificado la red de comunicaciones, tanto viaria como asociada a transporte público.

Además de la caracterización del transporte público, se cree es especial relevancia la consideración de la **DEMANDA** de tráfico inducido por la nueva implantación, en la que se prevén desplazamientos producidos por los vehículos privados de los propios empleados del Complejo Sanitario, así como los asociados a los diversos usuarios del mismo.

PLAN DE MOVILIDAD DEL PLAN ESPECIAL DEL COMPLEJO SANITARIO “ERNEST LLUCH” DE CAMPANAR
VALENCIA. SEPTIEMBRE 2020.

4.-ESTUDIO DE MOVILIDAD: OFERTA MODAL DE TRANSPORTES

Uno de los objetivos del presente apartado es la **identificación de la oferta de transporte público en el interior de la zona de influencia**, que engloba **itinerarios peatonales con tiempos de recorridos en torno a 10-15 minutos**. La oferta de transporte público se considera de especial relevancia para el análisis de movilidad y accesibilidad del Nuevo Complejo Sanitario que se pretende implantar, puesto que supone la comunicación entre los distintos puntos de la Ciudad con el núcleo de servicio sanitario que se pretende, y con ello se resolverá parte de la demanda de transporte que se producirá por los desplazamientos con destino el Nuevo Complejo Sanitario. Debemos tener en cuenta que los **desplazamientos con motivo de acudir al médico representan según datos de la encuesta de movilidad del PMUS 2013, un porcentaje del 3 al 5% según se refiera a Hombres o a mujeres.**

La demanda de tráfico comentada, se estudiará en apartados posteriores, donde se cuantificará el número de desplazamientos estimados por la implantación del complejo sanitario, producidos por el acceso del personal del propio centro, así como los usuarios y/o pacientes del mismo.

La inclusión de este Plan de Movilidad como documento complementario a la documentación del Plan Especial del Complejo Sanitario “Ernest Lluch” de Campanar Valencia, pretende caracterizar la siguiente red de transporte:

- *Conexiones Viarias del Nuevo Complejo Sanitario y su entorno. Existencia de viales adaptados a carril EMT y Taxi.*
- *Recorridos de vías adaptadas con carril bici y ciclo calles, y estaciones de servicios públicos como Valenbisi y Movus.*
- *Identificación de la red pública de transporte de autobús; red metropolitana con conexión en la Estación de Autobuses, compañía EMT, y puntos de conexión con vía pública.*
- *Identificación de la red de metro valencia y tranvía, con identificación próxima de paradas y tiempos de recorridos.*
- *Identificación de zonas de aparcamiento público y privado próximo.*

PLAN DE MOVILIDAD DEL PLAN ESPECIAL DEL COMPLEJO SANITARIO “ERNEST LLUCH” DE CAMPANAR
VALENCIA. SEPTIEMBRE 2020.

4.1. CONEXIONES VIARIAS DEL NUEVO COMPLEJO SANITARIO Y SU ENTORNO.

El nuevo Complejo Sanitario, situado en Antiguo Hospital “La Fe”, es un triángulo que ocupa una superficie aproximada de **76.370 m²** y se encuentra situado en la confluencia de la **Avda. Campanar** con la **Calle Joaquín Ballester**, estando ambas vías conexionadas con la **Avda. Pio XII** en el extremo suroeste del solar.

La **Avda. Pio XII**, constituye una de las principales vías de conexión tanto de entrada como de salida con el centro de la Ciudad, soportando tráficos próximos a los 90.000 veh/día, y en la cual se producen los mayores desplazamientos a lo largo de un día laborable en todas las franjas horarias. Los niveles de IMD existentes se han extraído de la información facilitada por el propia web municipal, en apartados posteriores se estima el incremento de tráfico inducido por la implantación del Complejo Sanitario.

Debida a la configuración de la red viaria de Valencia, el Complejo Sanitario, se encuentra comunicado con los distintos distritos que conforman la Ciudad. La conexión más alejada con los núcleos de población periféricos, se realiza mediante las **rondas norte y sur**, que disponen una traza prácticamente circular. Cabe mencionar que la V-30, a su paso por Valencia, conecta con el núcleo de la ciudad, a través de la Avda. Tres Forques, Calle Archiduque Carlos, C/ San Vicente, Avda. Aúsias March, V-31 y V-15.

La **corona interior**, situada por el sur, lo conforman las grandes avenidas, Avda. de Pérez Galdós, Avda. Giorgeta, así como Avda. Peris y Valero, que discurre hacia la conexión con el antiguo cauce del río con su punto de conexión situado al este de la ciudad. Todas las avenidas comentadas disponen de 2 a 3 carriles por sentido y cuentan con regulación semafórica.

En la parte **norte**, los principales viales de comunicación se trata de la Ronda Norte, y los viales Avda. General Avilés y Avda. Primado Reig, que conexionan directamente con la **Avda. Pio XII** (al oeste), la cual limita con la parcela destinada a la nueva implantación del Complejo Sanitario.

Cabe mencionar que la red viaria, además de las principales vías comentadas, se configura con un anillo interior más próximo a la conexión con el centro y de la que forma parte la **Avda. Pio XII**, con la que entraña la **Avda. Campanar** (donde se encuentra situado el Nuevo Complejo Sanitario), y que cruza a través del Puente de Las Glorias Valencianas, el antiguo cauce del río Turia, y conecta con la **Avda. Fernando Católico**, y conecta con la **Avda. Gran Vía Germanías** y **Gran Vía Marqués del Túria** y que suponen ejes de conexión con elevados valores de Intensidad Media Diaria.

PLAN DE MOVILIDAD DEL PLAN ESPECIAL DEL COMPLEJO SANITARIO “ERNEST LLUCH” DE CAMPANAR
VALENCIA. SEPTIEMBRE 2020.

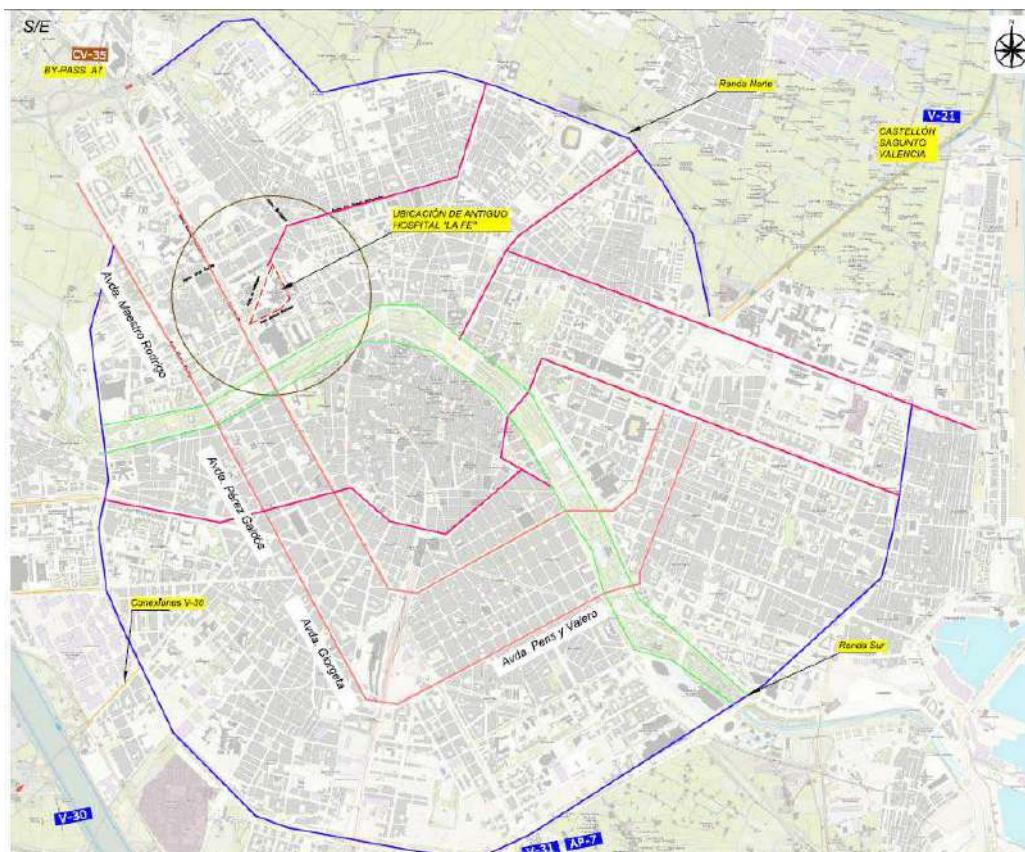


Fig 4. Identificación zona de influencia. Itinerario de 10 min de recorrido peatonal.

4.2. OFERTA DE TRANSPORTE PÚBLICO.

Se identifica la oferta de transporte público de la Ciudad de Valencia en el entorno de la zona de influencia comentada, que supone una corona de aproximadamente 760 m, en la que el desplazamiento que pudiera realizar un peatón, para acceder al Nuevo Complejo Sanitario, no superaría un recorrido de más de 10 minutos a pie.

Se estudia la conexión con la red de transporte público, no motorizado y motorizado y sus puntos de conexión, así como zonas de aparcamiento de bicicletas, estaciones de servicio Valenbisi y Movus, y las distintas paradas de la red de autobuses EMT, Metro y Tranvía.

4.2.1. MODOS NO MOTORIZADOS.

4.2.1.1. ACCESIBILIDAD PEATONAL.

Se considera que, en el ámbito de estudio, es relevante identificar los itinerarios peatonales existentes, remarcando la existencia de aceras, que garantizan unos desplazamientos peatonales cómodos y seguros. Debido a la ubicación del Nuevo Complejo Sanitario, se considera que diariamente se producirían desplazamientos no motorizados, ya

PLAN DE MOVILIDAD DEL PLAN ESPECIAL DEL COMPLEJO SANITARIO “ERNEST LLUCH” DE CAMPANAR VALENCIA. SEPTIEMBRE 2020.

que se encuentra próximo a los distritos de **Campanar, Benicalap, La Saïda, Ciudad Vella**, etc, y con los que dispone conexión mediante carril bici y ciclo calles .

El entorno de la implantación dispone de itinerarios peatonales a lo largo de la Avda. Campanar, donde se prevé que la fachada principal y los accesos a los distintos edificios proyectados. Estos pasos peatonales se reparten de modo equiespaciados a lo largo de la Avda. Campana, coincidiendo con las conexiones de esta vía con la Avda. Pio XII al suroeste y con el cruce con la C/Conchita Piquer .

Cabe mencionar, que **los itinerarios peatonales desde las estaciones y paradas de transporte público son adecuados y presentan una correcta accesibilidad**, y se estima un **tiempo de desplazamiento inferior a 10 minutos**, con destino el Nuevo Complejo Sanitario.

Pese a ello las paradas de autobús en la fachada principal deberán de reubicarse creando andenes que permitan la parada del autobús sin obstaculizar el tránsito de la circulación rodada. Las paradas deberán adecuarse y dotarse de rebajes y alineaciones para personas con movilidad reducida.

Los accesos peatonales al Nuevo Complejo Sanitario, se realizará a través de las Avda. Campanar y Calle Joaquín Ballester, de las que se muestran diversas fotografías en estado actual, ya que a priori, no se considera que éstas vayan a ser modificadas:

Avda. Campanar

La Avda. Campanar, dispone de **dos carriles por sentido separados por una mediana central**, que en su extremo más próximo a Pio XII un arbolado, y que continúa con **un aparcamiento en diagonal en zona azul a lo largo de todo el frente de la parcela de la Fe**, intercalando diversos “transfers” en la mediana que permiten el cambio de sentido, fundamentalmente previstos para la ocupación de las plazas de estacionamiento en la mediana. En el margen izquierdo (orientado acorde con un sentido de circulación de sur – norte), **el segundo carril está destinado para circulación de EMT y Taxi**.

Cabe mencionar que además del aparcamiento central de tipo zona azul, **existe aparcamiento en cordón, a ambos lados de la calle**, de tipo “zona azul” y de tipo libre, debidamente señalizados.

Además se dispone a ambos lados de la avenida, en situación norte, de **estacionamiento para motocicletas a pie de calzada**, debidamente señalizado tanto con señalización horizontal como vertical.

PLAN DE MOVILIDAD DEL PLAN ESPECIAL DEL COMPLEJO SANITARIO “ERNEST LLUCH” DE CAMPANAR
VALENCIA. SEPTIEMBRE 2020.

En la mencionada Avda. Campanar, además se encuentra delimitada varias paradas de taxi, a ambos lados de la vía, y que se prevé y diversas indicaciones de **proximidad de parada de metro**, concretamente la parada de “Campanar”, de la línea 1 de metrovalencia. Para el caso, de la conexión con **la línea de autobuses, se dispone de varias paradas a lo largo de la Avenida**, que serán tratadas en apartados posteriores.

En cuanto al **itinerario peatonal existente**, cabe mencionar que longitudinalmente y a ambos lados de la avenida, existen varios **pasos de peatones**, coincidentes con las salidas de emergencia del Antiguo Hospital “La Fe”, y con la Consellería de Educación situada en el extremo opuesto de la calle. Transversalmente, se cuenta con tres pasos de peatones, señalizados y con regularización semafórica. Estos pasos se deberán adaptar a la nueva configuración de la Avenida de Campanar para facilitar los desplazamientos, habiéndose previsto crear un total de cinco pasos peatonales en la Avenida que deberán de resultar compatibles con la regulación semafórica.

A continuación, se muestran diversas fotografías de la Avda. Campanar, con todo lo expuesto anteriormente:



Inicio de la Avda. de Campanar desde la esquina con Pio XII



Horquillas para el estacionamiento de bicicletas en Avda. Campanar.

PLAN DE MOVILIDAD DEL PLAN ESPECIAL DEL COMPLEJO SANITARIO “ERNEST LLUCH” DE CAMPANAR
VALENCIA. SEPTIEMBRE 2020.



Detalle del actual paso peatonal que servía de acceso a las instalaciones de la Fe que se verá suprimido por un itinerario con continuidad en acera.



Detalle del transfer tipo para cambio de sentido en la mediana de Avda. Campanar



Detalle del estacionamiento regulado en zona azul en mediana de Avda. de Campanar



Paso Peatonal en Avda. Campanar frete a la Consellería de Educación.

PLAN DE MOVILIDAD DEL PLAN ESPECIAL DEL COMPLEJO SANITARIO “ERNEST LLUCH” DE CAMPANAR
VALENCIA. SEPTIEMBRE 2020.



Parada de Taxi en fachada norte del complejo “La Fe” en Avda. Campanar

Zonas de estacionamiento de Motocicletas en zonas bajo la acera. Véase parada de autobús con ocupación del carril.



Carril Bus/Taxi en Avda. Campanar



Itinerario Peatonal en Avda. Campanar en el frente de la Consellería de Sanidad.

PLAN DE MOVILIDAD DEL PLAN ESPECIAL DEL COMPLEJO SANITARIO “ERNEST LLUCH” DE CAMPANAR
VALENCIA. SEPTIEMBRE 2020.

C/ Joaquín Ballester

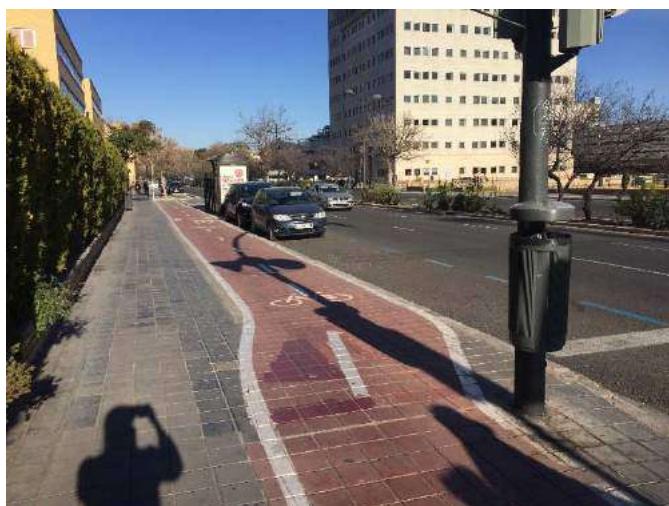
La C/ Joaquín Ballester, dispone de dos carriles por sentido y separación mediante mediana. En el margen izquierdo, en el lado de la fachada sur de la parcela de La Fe, se dispone de estacionamiento, ordenado en cordón y batería al disponer de un carril bici de reciente ejecución el pasado año 2.018.

Cabe mencionar que desde la mencionada C/ Joaquín Ballester, se accede al aparcamiento del CC. Nuevo Centro, que como se comentará en apartados posteriores, podrá resultar de interés para los usuarios que requieran acceder al Nuevo Complejo Sanitario.

Joaquin Ballester soporta un tráfico con una alta intensidad al servir de itinerario preferente para el acceso a diversos centros de atracción en su entorno como son:

- a) Centro Comercial Nuevo Centro (el acceso al Aparcamiento regulado se sitúa a escasos 100m desde el cruce con la Avda. Pio XII)
- b) Instituto Valenciano de Oncología IVO.
- c) Delegación Provincial del Gobierno, Ministerio de Fomento, ambas instituciones en edificio anexo al acceso al aparcamiento de Nuevo Centro.
- d) Estación de Autobuses.
- e) Complejos administrativos de la Generalitat Valenciana en C/Gregorio Gea.

A continuación se muestran diversas fotografías de la mencionada Calle Joaquín Ballester:



Carril Bici sobre acera en tramo de conexión de Avda. Campanar con Pio XII



Detalle de la ordenación del carril Bici

PLAN DE MOVILIDAD DEL PLAN ESPECIAL DEL COMPLEJO SANITARIO “ERNEST LLUCH” DE CAMPANAR
VALENCIA. SEPTIEMBRE 2020.

4.2.1.2. BICICLETAS.

Carril Bici : El ámbito de estudio, dispone de una **amplia oferta ciclista y se compone de la infraestructura ciclista, de los estacionamientos y del sistema de bicicleta pública** Valenbisi y Mibisi. Cabe mencionar que la Avda. Campanar no dispone de carril bici, a fecha actual, sin embargo la Avda. Pio XII sí que dispone de zona habilitada para la circulación de bicicletas, y conecta con las calles adyacentes a la Avda. Campanar, como son la Calle San Javier (situada al norte) o Calle Joaquín Ballester (situada al sur), que a su vez conecta con los anillos ciclistas que conectan con el centro ciudad a través de los puentes. A continuación, se muestra unas imágenes en las inmediaciones de las Avenidas y Calles comentadas, donde se identifica el carril bici debidamente señalizado:



Carril Bici en cruce de Pio XII, sentido de entrada a Valencia desde Cortes Valencianas



Carril Bici en cruce de Pio XII, sentido de entrada a Valencia desde Cortes Valencianas



Carril Bici en cruce de Pio XII, lado complejo La Fe, en la esquina con Avda. Campanar.



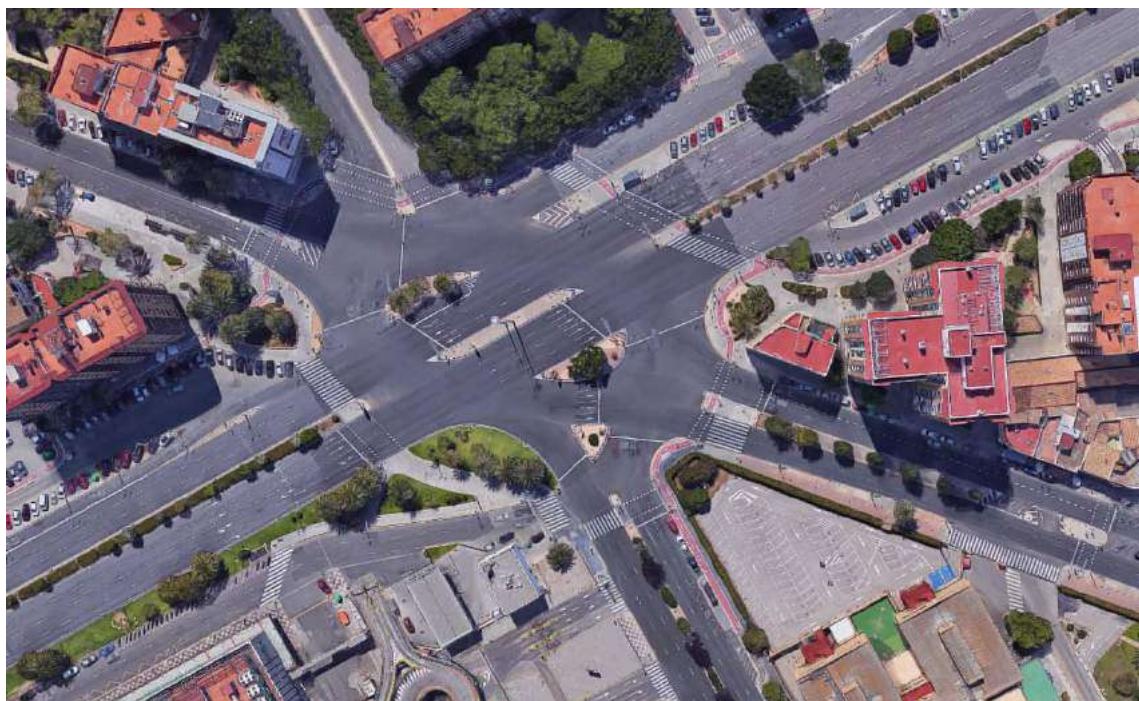
Continuidad del Carril bici de Joaquin Ballester en su cruce con Avda. Campanar.

PLAN DE MOVILIDAD DEL PLAN ESPECIAL DEL COMPLEJO SANITARIO “ERNEST LLUCH” DE CAMPANAR
VALENCIA. SEPTIEMBRE 2020.



Carril Bici segregado en Avda. Pio XII lado este, en continuidad con el carril bici procedente de Joaquin Ballester.

Conexión con la Parada de Metro de



Vista de la conexión del Carril Bici en las inmediaciones con Pio XII y Avda. Campanar.

Servicio Público de Valenbisi y Mibisi

PLAN DE MOVILIDAD DEL PLAN ESPECIAL DEL COMPLEJO SANITARIO “ERNEST LLUCH” DE CAMPANAR
VALENCIA. SEPTIEMBRE 2020.

El ámbito de estudio, se dispone de diversas estaciones de servicio **Valenbisi**, estando éstas situadas próximas a la Avda. Campanar, donde se prevé que recaigan los accesos de las edificaciones previstas del Nuevo Complejo Sanitario.

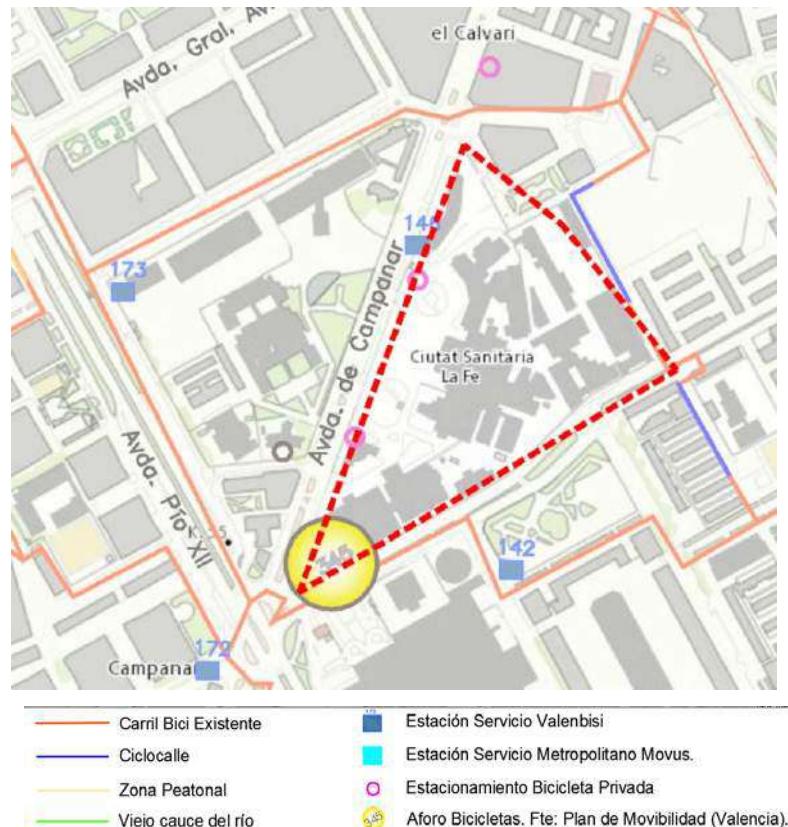


Fig 5. Estación nº 142: C/ Profesor Beltrán Báguna – C/ Gregorio Gea. Dicha estación dispone de 25 bornetas para estacionar o disponer de una bici.



Imagen. Estación Servicio Valenbisi nº 142, situada en C/Profesor Beltrán Báguna.



Imagen. Estación Servicio Valenbisi nº 146, situada en Avda. Campanar.

PLAN DE MOVILIDAD DEL PLAN ESPECIAL DEL COMPLEJO SANITARIO “ERNEST LLUCH” DE CAMPANAR
VALENCIA. SEPTIEMBRE 2020.

- **Estación nº 146:** Avda. Campanar. Dicha estación dispone de 26 bornetas y se encuentra ubicada en los frentes de la parcela destinada a ubicar el Nuevo Complejo Sanitario.
- **Estación nº 172:** Avda. Pio XII (situada al sur), margen izquierda en sentido de circulación norte – sur. Dicha estación dispone de 20 bornetas, para estacionamiento o disposición de bicicleta del servicio Valenbisi.



Imagen. Estación Servicio Valenbisi nº 172, sita en Avda. Pio XII, margen izquierdo.

- **Estación nº 173:** Avda. Pio XII, (situada al norte), margen derecha en sentido de circulación sur – norte. Dicha estación dispone de 20 bornetas, para deposición o disposición de bicicleta del servicio Valenbisi.



Imagen. Estación Servicio Valenbisi nº 173, sita en Avda. Pio XII, margen derecho.

PLAN DE MOVILIDAD DEL PLAN ESPECIAL DEL COMPLEJO SANITARIO “ERNEST LLUCH” DE CAMPANAR
VALENCIA. SEPTIEMBRE 2020.

4.2.2. MODOS MOTORIZADOS.

La oferta de transporte público motorizado existente la componen:

- Metro Valencia,
- EMT
- MetroBus.

Las líneas cercanas al ámbito de estudio son **la Línea 1**, en las que a escasos metros dispone de dos paradas, “**Campanar**” y “**Túria**”, teniendo la primera varios postes de indicación dispuestos a lo largo de la Avda. Campanar, localizándose una parada próxima dispuesta al final de la C/ San Javier, a escasos 100metros del acceso al complejo por su fachada principal.

En cuanto a las líneas de EMT, existen varias que discurren por las calles lindantes al Nuevo Complejo Sanitario, y que a posteriori serán detalladas.

Cabe mencionar que además del transporte colectivo mencionado, existen paradas próximas de servicio “taxi”, debidamente señalizadas, una de ellas situadas en la misma Avda. Campanar, y otra en la C/ Ricardo Mico, a escasos 350 m.

A continuación se detallan la oferta de los servicios públicos comentados:

4.2.2.1. AUTOBÚS Y TAXI.

Actualmente las líneas de la EMT (Empresa de Transportes de Valencia), que llegan a la Avda. Campanar y C/ Joaquín Ballester, lindante al Nuevo Complejo Sanitario, se resumen a continuación.

Se cree relevante, la existencia de carril destinado a la circulación de Taxi/EMT, en la misma Avda. Campanar, situada en el margen izquierdo (en sentido de circulación sur – norte).

Cabe mencionar que existen varias líneas de EMT adicionales, que discurren cercana a la ubicación del Nuevo Complejo Sanitario y que son reflejadas en los Planos Adjuntos, más concretamente en el Plano 2.4. Identificación Red Varia. Líneas de Bus.

Avda. Campanar

- Línea 90. Circular Ronda Tránsits. (Margen derecho)
- Línea 89. Circular Ronda Tránsits. (Margen izquierdo)
- Línea 60. Avda. Barón de Cárcer - Torrefiel

PLAN DE MOVILIDAD DEL PLAN ESPECIAL DEL COMPLEJO SANITARIO “ERNEST LLUCH” DE CAMPANAR
VALENCIA. SEPTIEMBRE 2020.

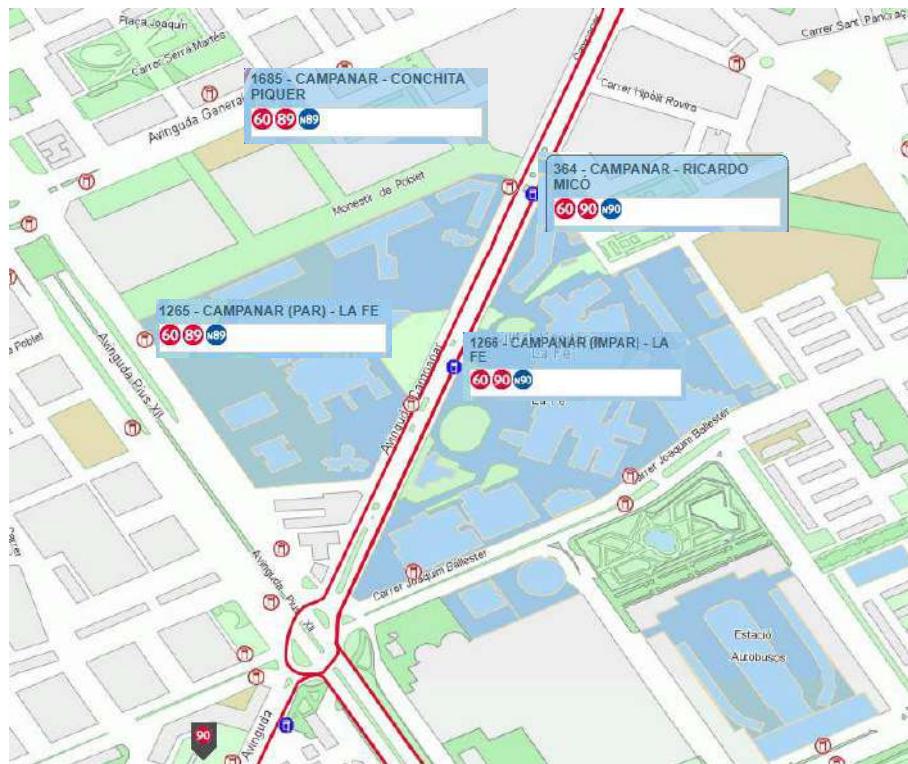


Fig 6.. Identificación Líneas EMT y paradas en Avda. Campanar.



Fig 7.. Identificación de paradas de EMT, Avda. Campanar.

La imagen de la izquierda dispone de carril de reserva para el autobús si bien se puede apreciar que a costa de reducir el ancho efectivo de la acera.

PLAN DE MOVILIDAD DEL PLAN ESPECIAL DEL COMPLEJO SANITARIO “ERNEST LLUCH” DE CAMPANAR
VALENCIA. SEPTIEMBRE 2020.



Fig 8. Identificación de paradas de EMT, Avda. Campanar.

C/ Joaquín Ballester

- Línea 98. Avda. del Cid – Est. Cabañal/ PG. Marítim

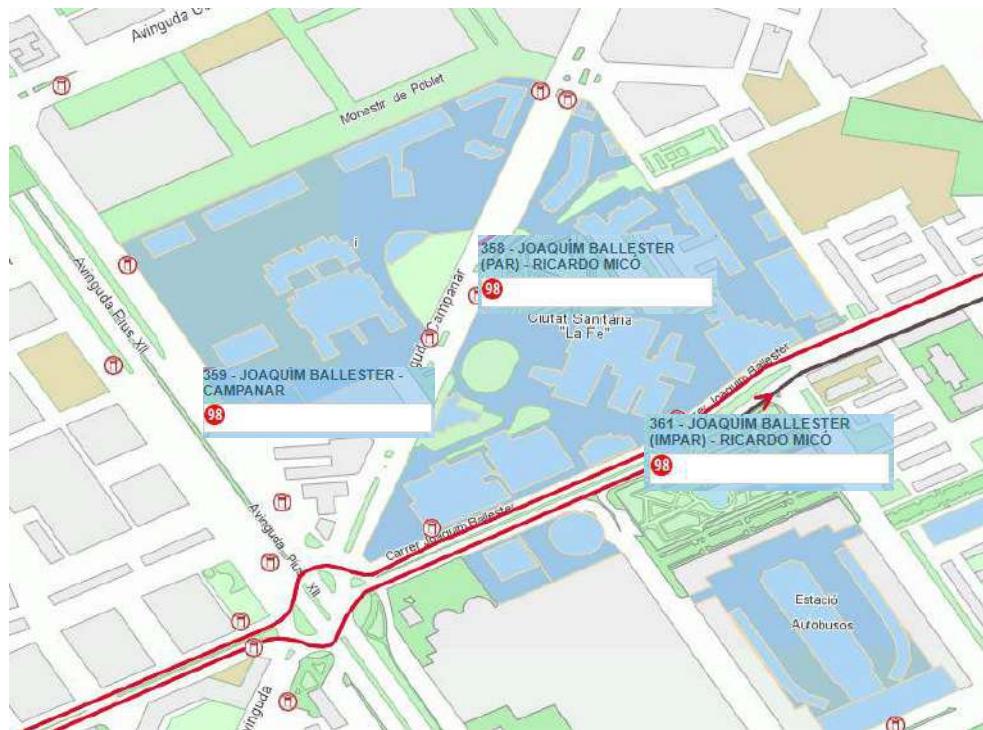


Fig.9.. Identificación Líneas EMT y paradas en C/ Joaquín Ballester.

PLAN DE MOVILIDAD DEL PLAN ESPECIAL DEL COMPLEJO SANITARIO “ERNEST LLUCH” DE CAMPANAR
VALENCIA. SEPTIEMBRE 2020.



Imagen. Identificación de paradas de EMT, C/ Joaquín Ballester.

En cuanto a las **paradas de taxi próximas**, se sitúan dos, una en la misma Avda. Campanar y otra situada en la Calle adyacente de Profesor Beltrán Báguena, ambas paradas se encuentran señalizadas debidamente, con marca vial y señalización vertical.

A continuación se muestra varias fotografías de las paradas de taxi referenciadas.



Imagen. Identificación de paradas de Taxi, Avda. Campanar.

PLAN DE MOVILIDAD DEL PLAN ESPECIAL DEL COMPLEJO SANITARIO “ERNEST LLUCH” DE CAMPANAR
VALENCIA. SEPTIEMBRE 2020.



Imagen. Identificación de paradas de Taxi, Beltrán Bágueda.

La parada de Taxi en Av.Beltrán Bágueda se concentra en la fachada del IVO, próxima al acceso del Centro Comercial Nuevo Centro.

4.2.2.2. METRO Y TRANVIA.

La estación de Metro Valencia más cercana al Nuevo Complejo Sanitario, sito en la ubicación del Antiguo Hospital “La Fe”, se trata de **la estación de “Campanar”**, la cual dispone de varios accesos a la plataforma ferroviaria subterránea. Concretamente se dispone de tres bocas de metro, situadas dos de ellas en la Avda. Pio XII (margen derecho e izquierdo) y la tercera situada en C/ San Javier, siendo ésta última calle de conexión directa con la Avda. Campanar, y por ello, existe señalización vertical de indicación de proximidad a la mencionada parada de Metro Valencia.

En el ámbito de estudio, y a menos de 10 minutos a pie, se encuentra situada otra parada de Metro Valencia, igualmente **perteneciente a la Línea 1, denominada “Túria”**, **situada a unos 650m**, y la cual dispone de tres bocas de acceso, dos de ellas situadas en el interior del CC. Nuevo Centro, y la tercera situada al otro margen del antiguo cauce del río, en la Avda. Paseo de la Pechina.

Cabe mencionar que la identificación de líneas de Metro y Tranvía se encuentra grafiado en el Plano 2.5 Identificación Red Viaria. Líneas de Metro y Tranvía.

PLAN DE MOVILIDAD DEL PLAN ESPECIAL DEL COMPLEJO SANITARIO “ERNEST LLUCH” DE CAMPANAR
VALENCIA. SEPTIEMBRE 2020.

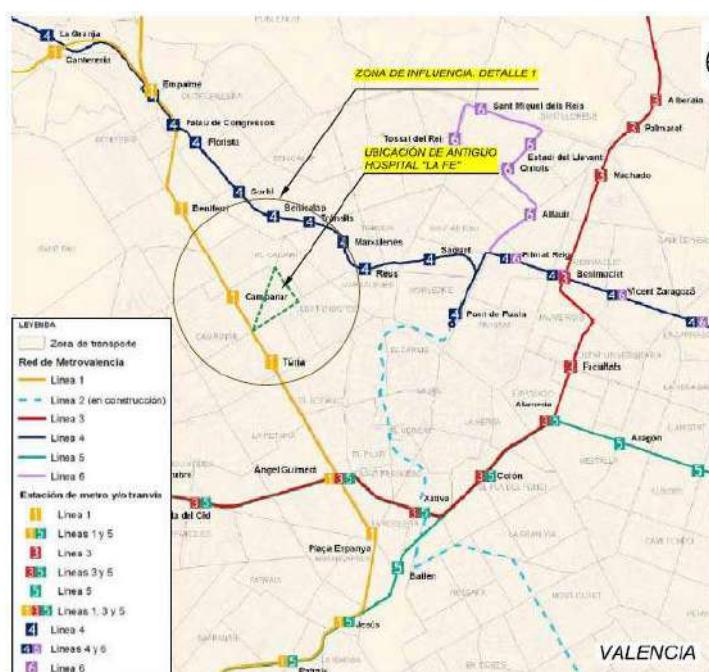


Fig 10. Identificación líneas de Metro Valencia, en ámbito de estudio.

Se muestra a continuación un detalle fotográfico de lo comentado:

- **Metro Valencia Línea 1.** “Campanar”, tres bocas de accesos, la más próxima al Nuevo Complejo Sanitario, situada en C/ San Javier, la cual dispone de preseñalización en la Avda. Campanar, debido a su proximidad. Cabe mencionar que dicha boca de acceso dispone de ascensor, por lo que se encuentra adaptado para personas con movilidad reducida, etc.



Imagen. Preseñalización en Avda. Campanar.



Imagen. Boca de Metro. “Campanar”, en Avda. Pío XII.

PLAN DE MOVILIDAD DEL PLAN ESPECIAL DEL COMPLEJO SANITARIO “ERNEST LLUCH” DE CAMPANAR
VALENCIA. SEPTIEMBRE 2020.



Imagen. Boca de Metro. “Campanar”, en C/ San Javier.

La parada carece de ascensor, siendo esta una medida a adoptar en todas las estaciones próximas al Nuevo Complejo.

- **Metro Valencia Línea 1.** “Túria”, dispone de tres bocas de acceso, dos de ellas situadas en el CC. Nuevo Centro situadas a unos 650 m del Nuevo Complejo Sanitario, y una tercera situada en la Avda. Paseo de la Pechina.
- **Metro Valencia Línea 4 TRANVIA.** “Benicalap”, la mencionada parada forma parte de la red de tranvía que discurre por la parte norte de la ciudad, la proximidad de algunas paradas con el Nuevo Complejo Sanitario, son objeto de estudio ya que pertenecen a la Zona de Influencia, tenida en cuenta, y en la que se estima desplazamientos a pie de no más de 10 minutos. Dicha parada se encuentra situada en la Avda. Burjassot.
- **Metro Valencia Línea 4 TRANVIA.** “Tránsits”, análogo a la justificación anterior, la parada mencionada también forma parte de la misma red de tranvía y se encuentra situada en C/ del Mondúver.
- **Metro Valencia Línea 4 TRANVIA.** “Marxalenes”, dicha parada sigue formando parte de la misma línea, se trata de la más alejada de la ubicación del Nuevo Complejo Sanitario, y se encuentra situada en la C/ Doctor Olóriz, situada a aproximadamente 1000 m.

PLAN DE MOVILIDAD DEL PLAN ESPECIAL DEL COMPLEJO SANITARIO "ERNEST LLUCH" DE CAMPANAR VALENCIA. SEPTIEMBRE 2020.

5. TRÁFICO MODAL EXISTENTE .

5.1.- Intensidad en la Red Viaria.

A continuación, se muestra un esquema con las IMD (Intensidad Media Diaria) de vehículos en el entorno de la parcela destinada al Nuevo Complejo Sanitario, registrado en Enero de 2.019.

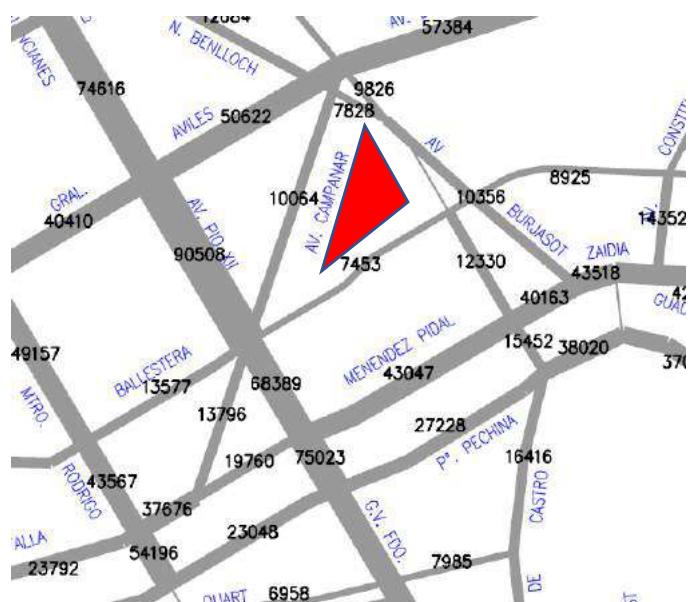


Fig 11.. Intensidad Media Diaria de Vehículos Motorizados. Enero 2.019. Fte: Ayto. Valencia

Según el gráfico anterior, publicado por el Servicio de Movilidad Sostenible, del Ayuntamiento de Valencia, en su plano publicado de Intensidades de Tráfico en Días Laborables, se puede observar que la **Avda. Campanar soporta una intensidad de 10.064 veh/día**. Para el caso de la C/ Joaquín Ballester, la intensidad es sensiblemente inferior a la anterior 7.453 veh/día.

Conforme se puede observar, la Avda. Pio XII a su paso por la confluencia de la Avda. Campanar, soporta los máximos valores de la zona con un total de 90.508 veh/día.

Cabe mencionar que en 2.011, cuando todavía estaba operativo el Antiguo Hospital “La fe”, la Avda. Campanar, presentaba valores muy superiores a los reflejados en el gráfico anterior, debido a los numerosos desplazamientos de los más de 1.800 trabajadores que acudían diariamente al mencionado hospital, además de los pacientes y usuarios del mismo.

PLAN DE MOVILIDAD DEL PLAN ESPECIAL DEL COMPLEJO SANITARIO “ERNEST LLUCH” DE CAMPANAR
VALENCIA. SEPTIEMBRE 2020.

5.2.- Intensidad en la Red Ciclista.

En cuanto a la demanda de uso del carril bici existente que discurre a través de la Avda. Pio XII, y C/ Joaquín Ballester, se refleja en el gráfico siguiente las Intensidad Medias Diarias de desplazamientos en bicicleta existente.

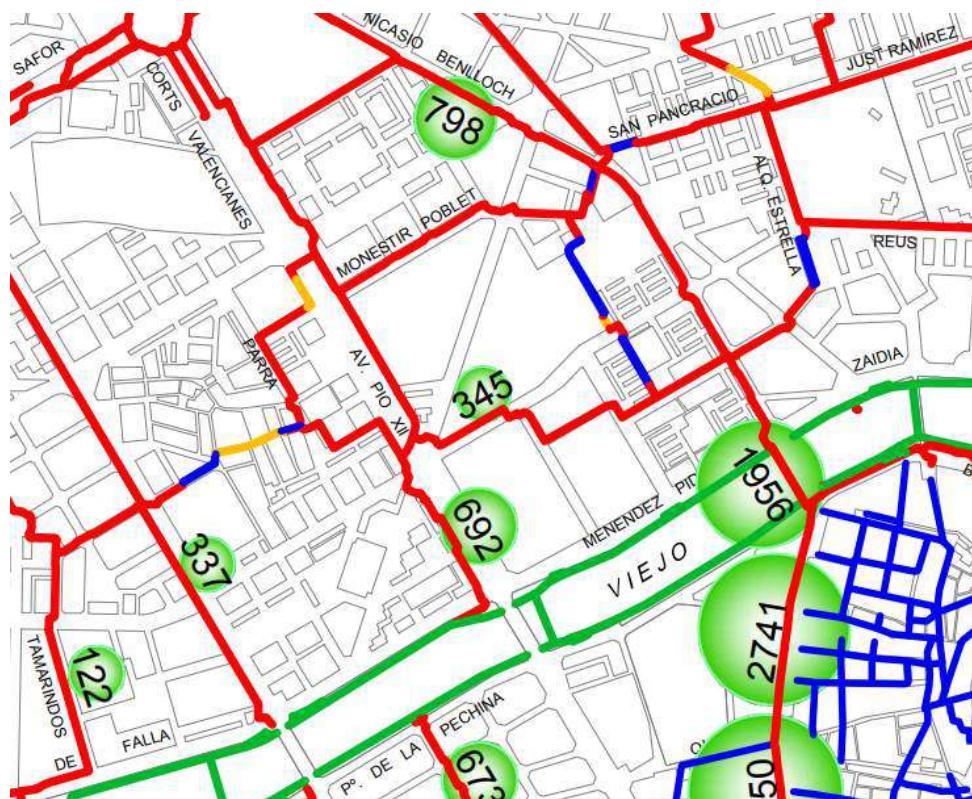


Fig 12. Intensidad Media Diaria de Bicicletas. Enero 2.019. Fte: Ayto. Valencia

Según el gráfico anterior, publicado por el Servicio de Movilidad Sostenible, del Ayuntamiento de Valencia, en su plano publicado de Intensidades Carril Bici en Días Laborables, se puede observar que la Avda. Campanar actualmente, no dispone de carril bici, sin embargo las calles adyacentes como C/San Javier, C/Joaquín Ballester, o Avda. Pio XII, presentan valores de entre 345 – 692 bicis/día.

Se aprecia en el gráfico como el cruce del cauce aglutina aproximadamente 2.000 desplazamientos en bicicleta diarios.

PLAN DE MOVILIDAD DEL PLAN ESPECIAL DEL COMPLEJO SANITARIO “ERNEST LLUCH” DE CAMPANAR
VALENCIA. SEPTIEMBRE 2020.

6. ANÁLISIS DE LA DEMANDA INDUCIDA POR EL NUEVO COMPLEJO SANITARIO.

En el siguiente apartado, se trata de identificar y cuantificar la generación de tráfico que inducirá la implantación del Complejo Sanitario, al cual se prevén desplazamientos diarios tanto del personal empleado como de los usuarios del complejo, cuya cifra dependerá en gran medida del funcionamiento y su operativa de cada uno de los servicios que se presten en el complejo.

El presente documento recoge un análisis en base a las previsiones del programa de necesidades y dotaciones del complejo sanitario.

Se tiene en cuenta que el tráfico inducido del Nuevo Complejo Sanitario, se producirá por unos desplazamientos diarios producidos por los empleados para acceder a su puesto de trabajo, y un valor remanente que sería cuantificado por la rotación de usuarios en el citado Complejo, es decir, los pacientes, usuarios, personal de **servicios, etc...** **Conjuntamente con este análisis hay que tener en consideración el tráfico** de paso que emplea la red viaria perimetral al centro.

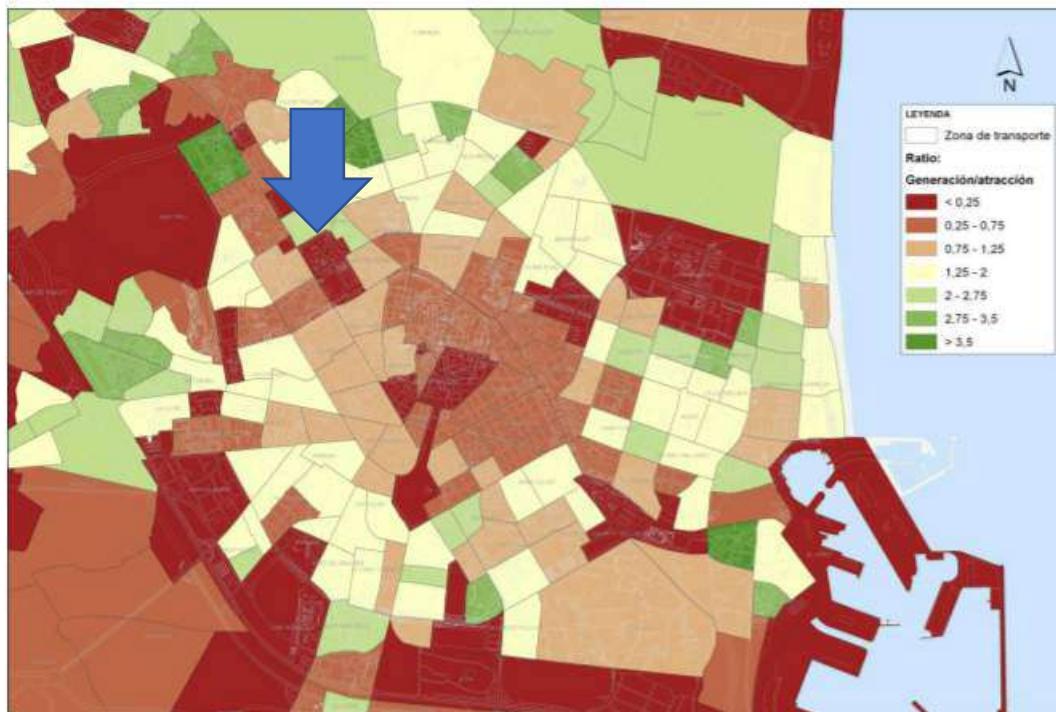


Fig 13. Gráfico de Ratios de Generación/Atracción por Barrios.

Fte: PMUS Valencia 2013.

PLAN DE MOVILIDAD DEL PLAN ESPECIAL DEL COMPLEJO SANITARIO “ERNEST LLUCH” DE CAMPANAR
 VALENCIA. SEPTIEMBRE 2020.

En este mapa se puede apreciar como las zonas con un ratio generación/atracción inferior a 0,25 (tono rojo intenso) localizan áreas territoriales donde los viajes generados son muy bajos y los atraídos importantes. Estas son las zonas donde se encuentran los *centros atractores* de mayor relevancia de la ciudad.

En el caso de la parcela que albergará el complejo con un ratio < 0,25 lo que supone el barrio atrae 4 viajes por cada viaje que genera.

6.1.- CARACTERIZACION DE LA MOVILIDAD INDUCIDA.

Con el objeto de conocer la caracterización de la movilidad existente en la ciudad de Valencia, se ha consultado el vigente PMUS de fecha 2013-4, el cual tiene en cuenta la encuesta de movilidad de la ciudad de Valencia que se realizó con el fin de poder conocer las pautas de movilidad en la ciudad. La zonificación del ámbito de estudio empleada en la redacción del PMUS fueron los barrios. La encuesta fue realizada en los 87 barrios de la ciudad de Valencia cubriendo una población total de 797.028 habitantes.

La Encuesta de Movilidad permitió caracterizar la movilidad de la ciudad de Valencia (reparto modal de la ciudad, global y por zonas de transporte, el número de desplazamientos diarios por habitante, los principales flujos de movilidad, general y entre barrios, los motivos de los desplazamientos (*la frecuencia de estos*) las principales relaciones de movilidad de los ciudadanos en sus desplazamientos internos y externos al municipio.

Viajes generados y atraídos Ciudad de Valencia					
BARRI	Viajes generados	%	BARRI	Viajes atraídos	%
BENICALAP	82.183	5%	CAMPANAR	120.113	6%
NOU MOLES	57.166	3%	SANT FRANCESC	114.315	5%
TORREFIEL	55.804	3%	LA CARRASCA	108.586	5%
AIORA	55.689	3%	MALILLA	79.145	4%
PATRAIX	54.537	3%	RUSSAFA	70.138	3%
RUSSAFA	52.376	3%	PENYA-ROJA	67.636	3%
BENIMACLET	52.074	3%	SANT PAU	60.201	3%
ARRANCAPINS	50.405	3%	ARRANCAPINS	58.327	3%
MALILLA	47.644	3%	CIUTAT UNIVERSITARIA	53.056	2%
CABANYAL-CANYAMELAR	45.008	3%	EL PLA DEL REMEI	51.933	2%
MONT-OLIVET	42.610	2%	BENICALAP	50.005	2%
L'HORT DE SENABRE	37.602	2%	CIUTAT DE LES ARTS I DE LES CIENCIES	47.671	2%
ELS ORRIOLS	36.644	2%	MESTALLA	46.139	2%
MESTALLA	33.326	2%	EXPOSICIO	45.307	2%
LA PETXINA	33.228	2%	LA GRAN VIA	40.427	2%
Total VALENCIA	1.725.757		Total VALENCIA	2.152.517	

Fig.14. Viajes generados y atraídos por la ciudad de Valencia.

PLAN DE MOVILIDAD DEL PLAN ESPECIAL DEL COMPLEJO SANITARIO “ERNEST LLUCH” DE CAMPANAR
VALENCIA. SEPTIEMBRE 2020.

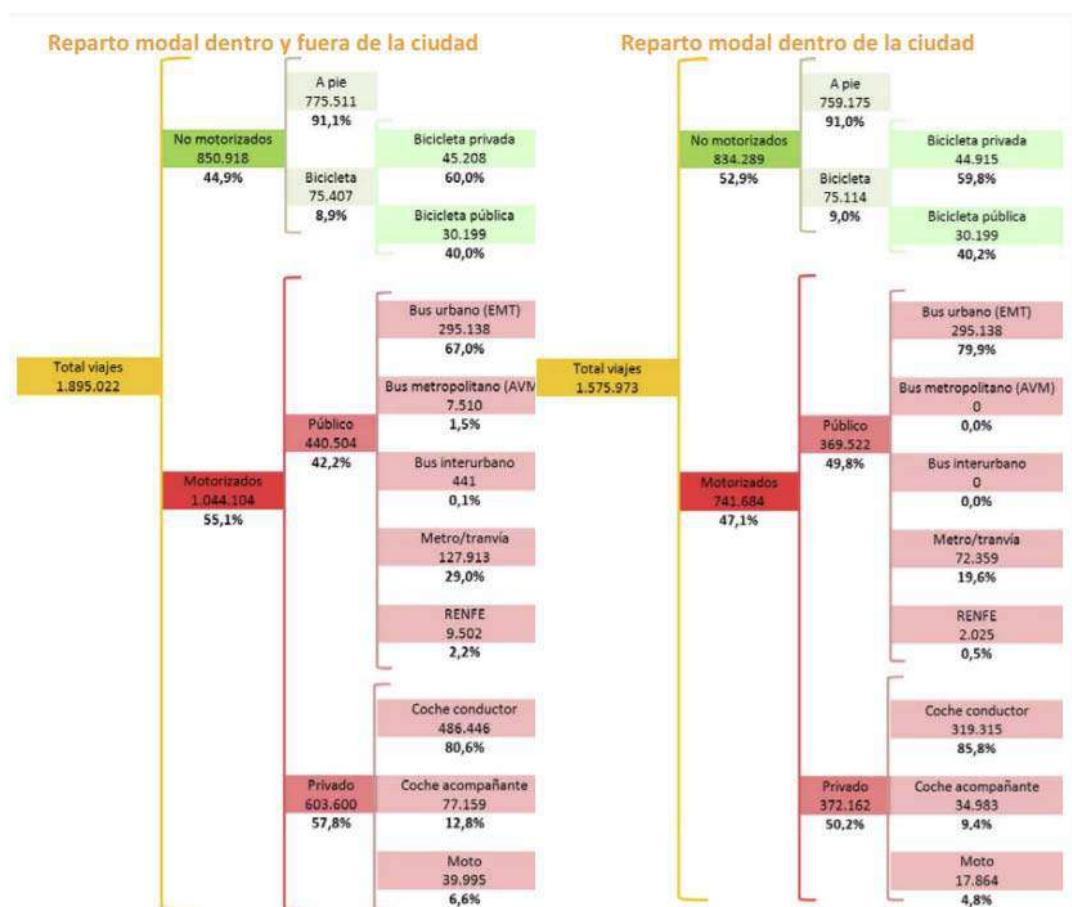


Fig 15. REPARTO MODAL

Fte: PMUS Valencia 2013.

Del REPARTO MODAL recogido en las tablas anteriores, se obtienen los ratios de reparto porcentual del modo de transporte empleado para asignar el nº de desplazamientos, en términos porcentuales.

Los gráficos siguientes representan los **Ratios** de reparto porcentual en los desplazamientos.

PLAN DE MOVILIDAD DEL PLAN ESPECIAL DEL COMPLEJO SANITARIO “ERNEST LLUCH” DE CAMPANAR
VALENCIA. SEPTIEMBRE 2020.

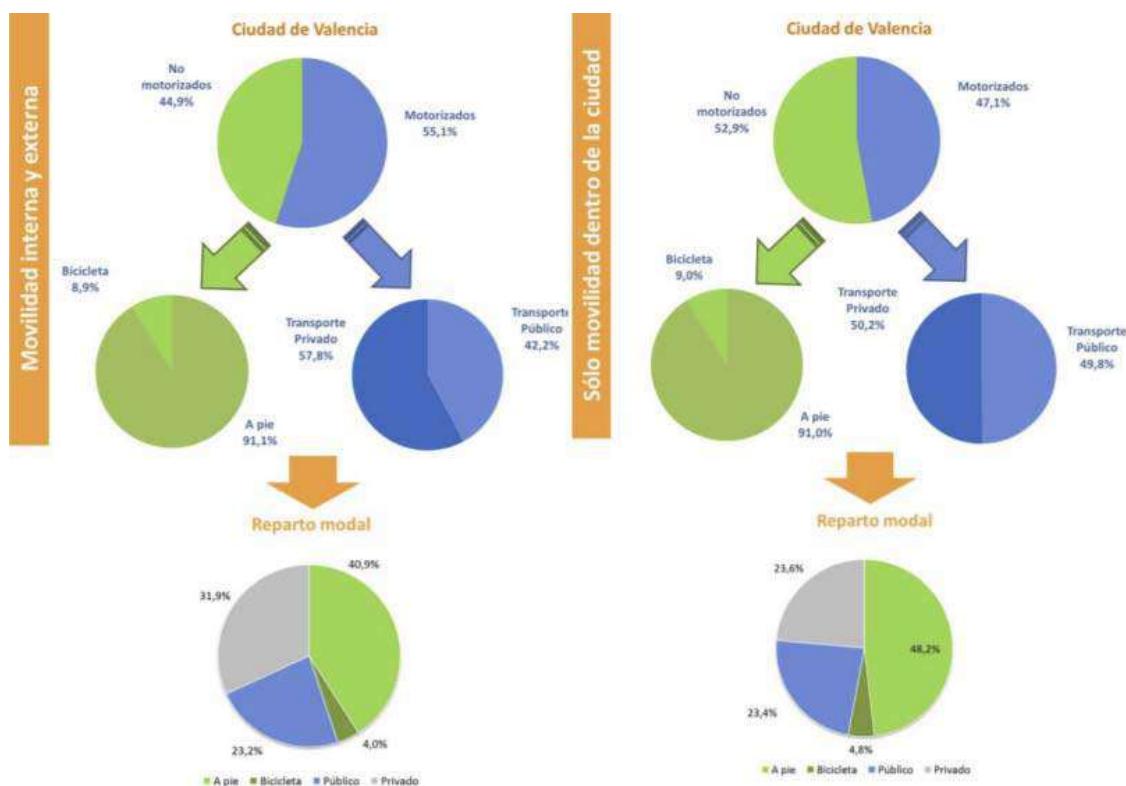


Fig.16. Reparto Modal, Fte. PMUS 2013 VALENCIA.

6.2. TRÁFICO Y DEMANDA INDUCIDA POR EL NUEVO COMPLEJO SANITARIO.

El número de desplazamientos inducidos por el Nuevo Complejo Sanitario vendrá estimado principalmente por medio del número de ingresos, de consultas externas y de urgencias que se atiendan en el mismo, en base al programa sanitario

Otro componente importante de los desplazamientos son las debidas a los empleados del hospital, a los proveedores y a las visitas a los pacientes ingresados.

Se considera que los centros susceptible de causar mayor demanda, y por lo tanto mayores desplazamientos son: el “Centro de Salud Campanar II”, y “Centro de Especialidades”.

Para la estimación de la Demanda se emplean los RATIOS extraídos de la referida encuesta, asignando igualmente hipótesis de nº de desplazamientos del personal .

El motivo de desplazamiento generalmente influye en la elección modal. De la encuesta de movilidad del PMUS 2013 se ha obtuvo:

- 44% de los desplazamientos **motorizados** se realizan por motivo trabajo.

PLAN DE MOVILIDAD DEL PLAN ESPECIAL DEL COMPLEJO SANITARIO “ERNEST LLUCH” DE CAMPANAR
VALENCIA. SEPTIEMBRE 2020.

- 15% por motivo estudios.
- no motorizados están más diversificados:
 - 23% se realizan por motivo trabajo.
 - 21% por motivo ocio.
 - 16% por motivo estudio.
 - 27% por motivo compras.



Fig 17. Porcentaje de desplazamientos por motivo estudios, ocio, médico, en función del género. Fte: PMUS Valencia 2013.

Del 3% al 5% de los desplazamientos se destinan a visitas médicas en función si se trata de hombre o de mujeres.

Los equipamientos que conforman el Complejo se caracterizan por:

- Centro de Salud – La población a la que atiende son 30.892 habitantes. El centro contará con 100 profesionales.
- Centro de Especialidades – La población a la que atiende son 250.000 habitantes. El centro contará con 268 profesionales.
- Hospital de Agudos – La población a la que atiende son 321.487 habitantes.
- Centro de rehabilitación – La población a la que atiende son 300.000 habitantes.
- Salud Mental Club House – Capacidad para 30 o 40 plazas.

PLAN DE MOVILIDAD DEL PLAN ESPECIAL DEL COMPLEJO SANITARIO “ERNEST LLUCH” DE CAMPANAR
 VALENCIA. SEPTIEMBRE 2020.

- Hospitales de Día – 4 Hospitales de día con capacidad para 30 plazas. Contarán con 16 profesionales.
- Espacio de salud de Género – Contará con 30 profesionales

<p>Centro de Salud Campanar II</p> <ul style="list-style-type: none"> - ALTURAS: 3 - SUPERFICIE: 2.531,25 m² 	<p>Hipótesis de desplazamiento</p> <ul style="list-style-type: none"> - 2 viajes/día (uno de ida y otro de vuelta por paciente esperado), con un total de 200 pacientes al día. - 2 viajes/día por cada uno de los empleados, estimado en 100 trabajadores. - Se considera que el 60% de los desplazamientos, se producen en vehículo rodado, con un total de 420 desplazamientos/día.
<p>Centro de Especialidades</p> <ul style="list-style-type: none"> - ALTURAS: 4 - SUPERFICIE: 3.071,29 m² 	<p>Hipótesis de desplazamiento</p> <ul style="list-style-type: none"> - 2 viajes/día (uno de ida y otro de vuelta por paciente esperado), con un total de 150 pacientes al día. - 3 viajes/día por cada uno de los empleados, estimado en 100 trabajadores. - Se considera que el 60% de los desplazamientos, se producen en vehículo rodado, con un total de 360 desplazamientos/día en vehículo motorizado.

Se detallan a continuación los equipamientos y sus características:

PLAN DE MOVILIDAD DEL PLAN ESPECIAL DEL COMPLEJO SANITARIO “ERNEST LLUCH” DE CAMPANAR
 VALENCIA. SEPTIEMBRE 2020.

Equipamiento	Población a la que da cobertura	Personal Sanitario	Pacientes	Nº Camas	Movilidad Media p/persona		% Viajes MOTIVO ASISTENCIA MEDICO	% de visitas a MÉDICO por tipo	
					MODOS MOTORIZADOS	MODOS NO MOTORIZADOS			
					VIAJES/PERS ONAS/DIA	VIAJES/PERS ONAS/DIA			
Centro de Salud "Campanar II"	30.892	100			0,94	1,04	3,00%		
Centro de Especialidades	250.000	268	4 VIAJES POR		0,94	1,04	3,00%	10,00%	
Hospital de Crónicos y Larga Estancias (HACLE) con un total previsto de 150 camas,	321487	100		150	0,94	1,04	3,00%	5,00%	Ratio de 3 desp./cama
Centro de Rehabilitación Integral Ambulatorio.	300.000	100			0,94	1,04	1,00%		
Salud Mental Club House			30-40		0,94	1,04	3,00%		Ratio de 3 desp./paciente
Hospital de Día trastornos mentales (4 centros con capacidad 30 plazas/centro)		16		30	0,94	1,04	3,00%		Ratio de 3 pacientes desp + 4 viajes por personal sanitario
Espacio de Salud de Género		30			0,94	1,04	3,00%		
Escuela de Salud		100	(2 despl./perso		0,94	1,04	3,00%		
Casa de Paciente		100	(2 despl./perso		0,94	1,04	3,00%		

Fig 18 Asignación de Ratios de generación a la población a la quedan cobertura los equipamientos y en función del personal y nº de camas.

En aplicación de los ratios indicados obtenemos unas previsiones de viajes que se recogen en la tala siguiente:

Equipamiento	Nº DE DESPLAZAMIENTOS		
	MODOS MOTORIZADOS	MODOS NO MOTORIZADOS	TOTAL VIAJES
Centro de Salud " Campanar II"	871	964	1.835
Centro de Especialidades	705	780	2.557
Hospital de Crónicos y Larga Estancias (HACLE) con un total previsto de 150 camas,	453	502	955
Centro de Rehabilitación Integral Ambulatorio.	2.820	3.120	5.940
Salud Mental Club House	105		105
Hospital de Día trastornos mentales (4 centros con capacidad 30 plazas/centro)	154		154
Espacio de Salud de Género	120	0	120
Escuela de Salud	200	0	200
Casa de Paciente	200	0	200

Tabla. Nº DE DESPLAZAMIENTOS asociados a cada Equipamiento del Complejo Sanitario.

PLAN DE MOVILIDAD DEL PLAN ESPECIAL DEL COMPLEJO SANITARIO "ERNEST LLUCH" DE CAMPANAR
 VALENCIA. SEPTIEMBRE 2020.

En base a los ratios de reparto de la movilidad extraídos del PMUS de Valencia 2013, adoptando los relativos a la Movilidad Interna, se determinan los desplazamientos asignados a cada modo de transporte:

	Movilidad interna y externa		Movilidad interna		Relaciones exteriores	
	Desplazamientos	%	Desplazamientos	%	Desplazamientos	%
A pie	775.511	40,9%	759.175	48,2%	16.336	5,1%
Bicicleta privada	45.208	2,4%	44.915	2,8%	293	0,1%
Bicicleta pública	30.199	1,6%	30.199	1,9%	0	0,0%
Bus urbano (EMT)	295.138	15,6%	295.138	18,7%	0	0,0%
Bus metropolitano (AVM)	7.510	0,4%	0	0,0%	7.510	2,4%
Bus interurbano	441	0,0%	0	0,0%	441	0,1%
Metro/tranvía	127.913	6,7%	72.359	4,6%	55.554	17,4%
RENFE	9.502	0,5%	2.025	0,1%	7.477	2,3%
Coche conductor	486.446	25,7%	319.315	20,3%	167.131	52,4%
Coche acompañante	77.159	4,1%	34.983	2,2%	42.176	13,2%
Moto	39.995	2,1%	17.864	1,1%	22.131	6,9%
Total	1.895.022	100,0%	1.575.973	100,0%	319.049	100%

Fig 19. Fte: PMUS 2013 Valencia. Reparto Modal del Transporte.

Equipamiento	A pie	Bicicleta privada	Bicicleta pública	Bus Urbano (EMT)	Bus metropolitano (AVM)	Bus interurbano	Metro / Tranvía	Renfe	Coche conductor	Coche Acompañante	Moto
	48,20%	2,80%	1,90%	18,70%	0,00%	0,00%	4,60%	0,10%	20,30%	2,20%	1,10%
Centro de Salud " Campanar II"	884	51	35	343	0	0	84	2	373	40	20
Centro de Especialidades	1232	72	49	478	0	0	118	3	519	56	28
Hospital de Crónicos y Larga Estancias (HACLE) con un total previsto de 150 camas,	460	27	18	179	0	0	44	1	194	21	11
Centro de Rehabilitación Integral Ambulatorio.	2863	166	113	1111	0	0	273	6	1206	131	65
Salud Mental Club House	51	3	2	20	0	0	5	0	21	2	1
Hospital de Día trastornos mentales (4 centros con capacidad 30 plazas/centro)	74	4	3	29	0	0	7	0	31	3	2
Espacio de Salud de Género	58	3	2	22	0	0	6	0	24	3	1
Escuela de Salud	96	6	4	37	0	0	9	0	41	4	2
Casa de Paciente	96	6	4	37	0	0	9	0	41	4	2
Total:	5.816	338	229	2.256	0	0	555	12	2.449	265	133

Tabla. Nº de Desplazamientos generados por modo de transporte y Equipamiento.

TOTAL VIAJES	A pie	Bicicleta privada	Bicicleta pública	Bus Urbano (EMT)	Bus metropolitano (AVM)	Bus interurbano	Metro / Tranvía	Renfe	Coche conductor	Coche Acompañante	Moto
	48,20%	2,80%	1,90%	18,70%	0,00%	0,00%	4,60%	0,10%	20,30%	2,20%	1,10%
12.066	5.816	338	229	2.256	0	0	555	12	2.449	265	133

Tabla. Total de Desplazamientos generados por modo de transporte.

PLAN DE MOVILIDAD DEL PLAN ESPECIAL DEL COMPLEJO SANITARIO “ERNEST LLUCH” DE CAMPANAR
VALENCIA. SEPTIEMBRE 2020.

En base a las hipótesis realizadas anteriormente, se analiza el efecto que el número de desplazamiento inducido podría afectar a la intensidad media diaria de las principales calles de comunicación, teniendo especial consideración con la **Avda. Campanar**, ya que desde ésta se prevé la disposición de los accesos previstos al aparcamiento programado de un total de 1.000 plazas, y a las demás zonas del Nuevo Complejo Sanitario. Parte del tráfico accederá por Joaquin Ballester:

6.3. INTENSIDAD MEDIA DIARIA de TRÁFICO MOTORIZADO inducido por el Complejo sanitario.

De los datos extraídos se concluye que se estiman que el nº de vehículos que accederán al complejo en base a las hipótesis adoptadas se cifra en aproximadamente 2.449 vehículos/día.



Fig.20 IMD existente en calles adyacentes, año 2.021.



INTENSIDADES DE TRAFICO
DIAS LABORABLES
SEPTIEMBRE 2021

La IMD en 2021 se ha visto reducida sensiblemente por debajo de los 90.000 veh/día.

De los datos extraídos, **2.500 veh/día** se desplazarán al complejo.

El reparto porcentual a los accesos se estima que podrá varia en los términos que se expresan en el esquema siguiente:

PLAN DE MOVILIDAD DEL PLAN ESPECIAL DEL COMPLEJO SANITARIO “ERNEST LLUCH” DE CAMPANAR
VALENCIA. SEPTIEMBRE 2020.

El criterio de reparto se basa en admitir la mayor IMD de la Avda. Campanar, frente a Joaquin Ballester, del orden de **9.254** frente a **5.975** aprox., lo cual representa un peso del 60% en Avda. Campanar y un 40% en Joaquin Ballester.

	IMD	%
Avda. Campanar:	9.254	61%
Joaquin Ballester:	5.975	39%
Total:	15.229	

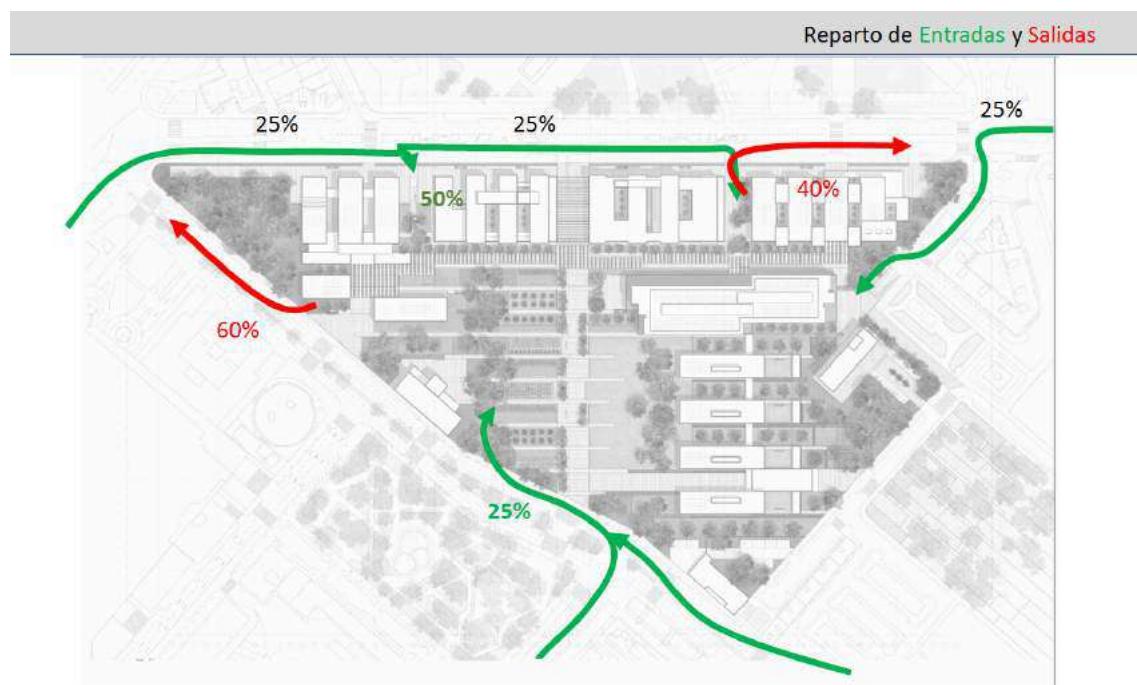


Fig.21 Reparto % de accesos rodados y salidas al Complejo. Elaboración propia.

Avda. Campanar:	% incremento IMD	Joaquin Ballester:	% incremento IMD
50%		50%	
1.225	veh/día	1.225	Veh/día
60%		40%	
1.470	veh/día	980	Veh/día
75%		25%	
1.837	veh/día	612	Veh/día

Tabla. Incremento porcentual en el tráfico sobre las vías adyacentes en función del % de reparto.

PLAN DE MOVILIDAD DEL PLAN ESPECIAL DEL COMPLEJO SANITARIO “ERNEST LLUCH” DE CAMPANAR VALENCIA. SEPTIEMBRE 2020.

Estos datos de **2.449 VEH/DIA** o **2.714 veh/día** según apliquemos la suma de los que se desplazan en vehículo particular con acompañante, **NO resultan significativos en relación con el actual tráfico de la Avda. De Campanar.** Admitiendo que se generen en torno a 1.470 viajes en vehículo al día, este representa algo más del 13% de tráfico que circula por la Avda. Campanar.

En lo relativo a Joaquin Ballester, el porcentaje de incremento oscilaría 10-20% dependiendo del valor que adoptemos de reparto, del 25% al 50%.

Con una demanda de 2.500 veh/día, la previsión de un estacionamiento de 1.000 plazas resultaría del todo suficiente, admitiendo que los tiempos medios de ocupación de las plazas en este tipo de centros es variable pero puede oscilar entorno a 2h promedio para visitantes, y para el personal laboral las jornadas se suelen extender siendo preferente para ellos el uso de abonos diarios de las plazas

Con intensidades máximas en las horas iniciales de la mañana de entre las 08:00-11:00h, la demanda de plazas en dichas franjas horarias es de entorno 30% de la demanda, lo que supone una necesidad de 300 vehículos/hora, que en tiempos medios de estancia de 2h para la totalidad alcanzaría niveles de ocupación de 600 plazas.

7. OFERTA MODAL DE ESTACIONAMIENTO.

En el siguiente apartado, se estudia las zonas de estacionamiento existentes en las proximidades de la ubicación del Nuevo Complejo Sanitario, a fin de estudiar la oferta existente que puedan acceder a las inmediaciones del citado complejo.

Cabe mencionar que **se ha previsto la ampliación del aparcamiento subterráneo proyectado para el Centro de Salud y Centro de Especialidades, hasta alcanzar una capacidad de 1.000 plazas** para todo el complejo, que dé cabida a un gran porcentaje de la demanda.

Como se ha comentado anteriormente, se estima por experiencias similares que el 50-60% de los usuarios accederían al Complejo Sanitario en vehículo propio motorizado, sin embargo, debido a la amplia oferta que existe de transporte público suponemos que del 40% restante, 20% acudirá en metro/bus/taxi o tranvía, y un 20% podrá hacerlo en bicicleta. Por lo tanto debido a las consideraciones tenidas en cuenta, se remarca la existencia de muelles de estacionamiento de bici privada, tanto en la misma Avda. Campanar como en las colindantes.

Con motivo de las obras del Complejo se deberán adecuar las dotaciones de plazas de estacionamiento de bicicletas incrementándose en número y disposición.

PLAN DE MOVILIDAD DEL PLAN ESPECIAL DEL COMPLEJO SANITARIO “ERNEST LLUCH” DE CAMPANAR
VALENCIA. SEPTIEMBRE 2020.

7.1.- Estacionamiento Bici privada cercanas a la Avda. Campanar

Se dispone de tres estaciones de aparcamiento de bici privada, a lo largo de la Avda. Campanar, una al inicio, otra al final y otra aproximadamente a la altura media de la calle. Todas las estaciones se encuentran ubicadas, en las aceras situadas en los extremos de la mencionada vía. A continuación, se muestran diversas fotografías de las estaciones existentes:



Imagen. Estaciones de aparcamiento de bici privada, Avda. Campanar.



Imagen. Estaciones de aparcamiento de bici privada, Avda. Campanar.

Además de las disponibles en la Avda. Campanar, se encuentran algunas otras repartidas por las calles colindantes, como por ejemplo en la C/ San Javier, que dispone de 5 barras de estacionamiento:

PLAN DE MOVILIDAD DEL PLAN ESPECIAL DEL COMPLEJO SANITARIO “ERNEST LLUCH” DE CAMPANAR
VALENCIA. SEPTIEMBRE 2020.

7.2.- Estacionamiento regulado en vía pública: en zona azul.

En cuanto al estacionamiento de vehículo privado motorizado, se tiene diversas zonas de aparcamiento habilitado en vía pública, de tipo “zona azul” para el caso del disponible en la mediana de la Avda. Campanar, o de estacionamiento libre como es el caso de la vía de servicio del margen derecho de la Avda. Pio XII:



Imagen. Estacionamiento Zona azul en la mediana de Avda. Campanar.



Imagen. Estacionamiento en batería en margen derecho de Avda. Pio XII.

PLAN DE MOVILIDAD DEL PLAN ESPECIAL DEL COMPLEJO SANITARIO “ERNEST LLUCH” DE CAMPANAR
VALENCIA. SEPTIEMBRE 2020.



Imagen. Estacionamiento en cordón de tipo “Zona azul”, en C/Joaquín Ballester.

7.3.- Oferta de Estacionamientos de Rotación:

Cabe destacar, que próximos a la zona del Nuevo Complejo Sanitario, se dispone de varios aparcamientos disponibles como son:

- Aparcamiento de INTERPARKING.(Alfons Verdeguer) 410 plazas.
- Centro Comercial Nuevo centro (Joaquin Ballester) 2.665 plazas
- Aparcamiento en C/Gregorio Gea/Ricardo Micó. 350 plazas
- Aparcamiento en IMPER de Pio XII. 470 plazas.
- Aparcamiento de Hipercor.

El perteneciente al CC. Nuevo Centro (a escasos 350 m), y del cual dispone de sus accesos en la C/Joaquín Ballester, o las zonas libres de aparcamiento libre situado en C/Monestir Del Poblet,

PLAN DE MOVILIDAD DEL PLAN ESPECIAL DEL COMPLEJO SANITARIO “ERNEST LLUCH” DE CAMPANAR
VALENCIA. SEPTIEMBRE 2020.



Imagen. Acceso Estacionamiento público próximo del CC. Nuevo Centro, sito en C/ Joaquín Ballester.

La oferta de plazas de estacionamiento en el entorno es elevado, superior a los 4.000 plazas en su conjunto si bien, la zona también presenta una alta demanda de ocupación de modo que los aparcamientos en rotación existentes presentan niveles de ocupación aceptables en las franjas de mañana debido a los usos administrativos existentes.

En general el propio aparcamiento de INTERPARKING La Fe con una oferta de 410 plazas presenta bajos niveles de ocupación que podrían cubrir una parte importante de la demanda.

En el caso de Nuevo Centro ayuda a la oferta de plazas en las franjas horarias de mayor demanda en el Nuevo Centro Hospitalario de la mañana, y que se corresponden con franjas horarias de mejor ocupación en el centro comercial.

7.4. ACCESIBILIDAD AL APARCAMIENTO DEL NUEVO COMPLEJO SANITARIO.

En el siguiente apartado se analiza la accesibilidad desde vía pública al aparcamiento del Nuevo Complejo Sanitario previsto. En base a los datos reflejados de intensidad de vehículos en las calles colindantes a la misma Avda. Campanar es elevada, concretamente en la Avda. Pio XII, se tienen niveles de IMD de aproximadamente 90.000 veh/día, según los datos publicados por los Servicio de Movilidad Urbana Sostenible, a fecha de enero de 2.019, y en torno a 83.000 veh/día según los valores de 2.021.

PLAN DE MOVILIDAD DEL PLAN ESPECIAL DEL COMPLEJO SANITARIO “ERNEST LLUCH” DE CAMPANAR
VALENCIA. SEPTIEMBRE 2020.

Debido a los altos niveles de tráfico en Avda. Pio XII, se prevé que algunos de los usuarios que deseen acceder al Nuevo Complejo Sanitario, accedan a la Avda. Campanar por el norte (entorno a un 25%) y efectúen maniobra de cambio de sentido para acceder al margen derecho de la mencionada vía.

Por ello, y previendo lo descrito anteriormente, puede que hayan usuarios que accedan desde el norte de la Avda. Campanar, y por ello, se recomienda que los accesos se sitúen en una zona retranqueada con respecto a la ubicación de los cambios de sentido señalizados en la mediana de ésta. Se contempla así que los vehículos puedan hacer giro a izquierdas para incorporarse al margen derecho de circulación y con ello acceder al aparcamiento subterráneo previsto en condiciones de seguridad.



Imagen. Identificación confluencia de Avda. Pio XII con Avda. Campanar. Alta concentración de intensidad de tráfico.



Imagen. Identificación cambios de sentido permitidos en Avda. Campanar.

PLAN DE MOVILIDAD DEL PLAN ESPECIAL DEL COMPLEJO SANITARIO “ERNEST LLUCH” DE CAMPANAR
VALENCIA. SEPTIEMBRE 2020.



Imagen. Identificación cambios de sentido permitidos en Avda. Campanar.

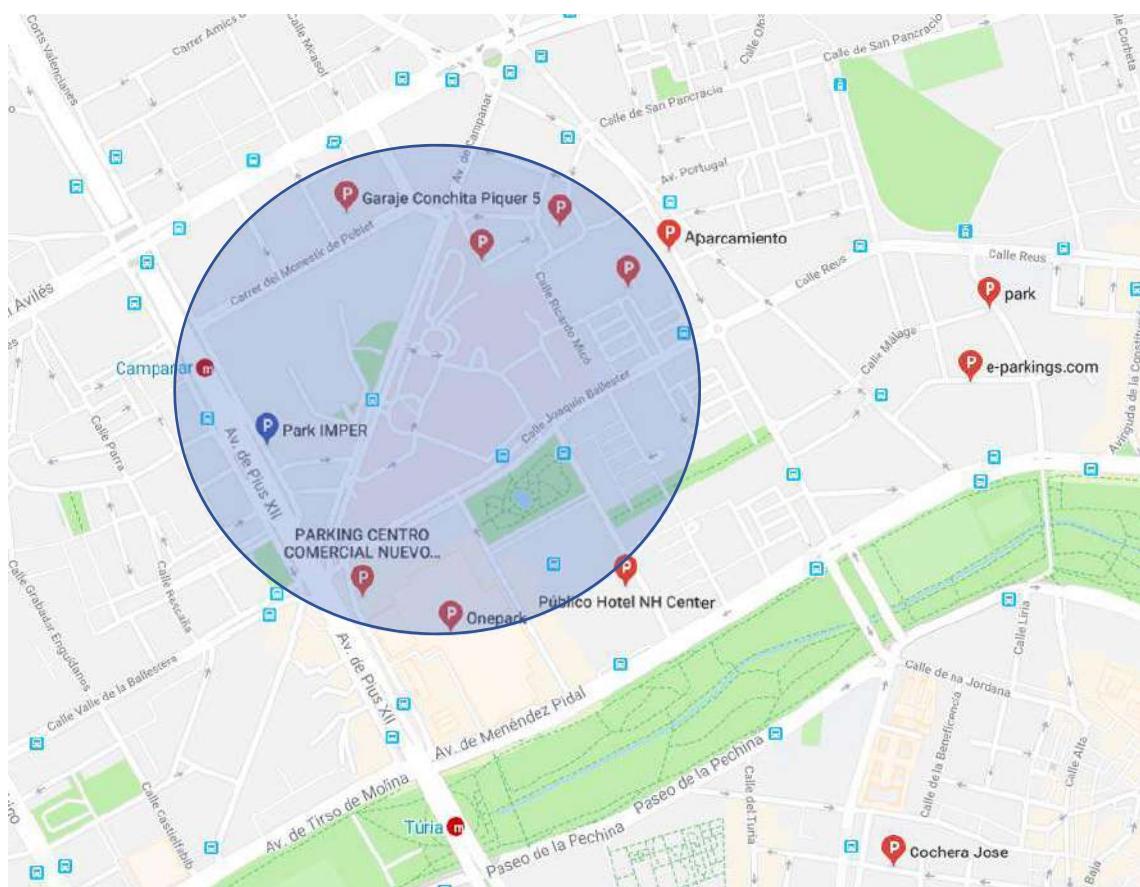


Fig 22 Zona de Influencia de aparcamientos de rotación en el entorno.

Futuro Estacionamiento:

En cuanto a los accesos al aparcamiento subterráneo programado en apartados anteriores, para el Centro de Salud “Campanar” y Centro de Especialidades, hasta alcanzar una capacidad de 1.000 plazas, para todo el complejo, deberá tener en cuenta lo especificado en la Ordenanza Reguladora de las Condiciones Funcionales de Aparcamientos, según aprobación definitiva por la publicación BOP 245 de 15-X-94, del Excmo. Ayuntamiento

PLAN DE MOVILIDAD DEL PLAN ESPECIAL DEL COMPLEJO SANITARIO “ERNEST LLUCH” DE CAMPANAR VALENCIA. SEPTIEMBRE 2020.

de Valencia, los accesos de aparcamientos de turismos, deberá cumplir con lo dispuesto en la Sección 3^a. Accesos.

En el artículo 5, de la mencionada Ordenanza, de entiende como acceso el lugar de entrada y/o salida de vehículos a los locales de aparcamiento y como dispositivo de control todo aquello que controle la entrada y/o salida a los citados locales. Con ello, se dispone que todos los aparcamientos para turismos dispongan en todos sus accesos al exterior de mesetas horizontales con dimensiones mínimas en función del ancho de la calle, o de pendiente máxima del 2%.

ACCESO	ANCHO MESETA	
	CALLE < 12 m.	CALLE > 12 m.
Sentido único, ancho mín. 3 m.	4,00 m.	3,00 m.
Sentido doble, ancho mín. 3 m.	4,00 m.	3,00 m.
Sentido doble, ancho mín. 6 m.	6,00 m.	6,00 m.

Tabla I

En cuando al número de accesos a disponer y el número total de dispositivos de control se cita lo dispuesto en el apartado 2, del Artículo 5.

“2.-En los accesos a los aparcamientos para turismos, se dimensionará el número total de dispositivos de control de manera que no haya más de tres por cada acceso. El ancho mínimo libre de paso en la zona de control será de 2,50 m. (figura 3)”.

En referencia al número de dispositivos de control vendrán acorde con lo dispuesto en el apartado 3, del artículo 5:

“c) Para una capacidad mayor de 300 plazas, se dispondrá, como mínimo, uno de entrada y otro de salida por cada 300 plazas o fracción. Los accesos tendrán una anchura mínima de 3,00 m. por sentido de circulación y serán los necesarios para que cada uno de ellos quede servido por un máximo de tres dispositivos de control en el caso de que la salida dé a carril libre, a una distancia mayor de 50,00 m. del próximo cruce, o la entrada no dé a una calle donde existan plazas de aparcamiento. En caso contrario el número mínimo de accesos será el necesario para que cada uno quede servido por un máximo de dos dispositivos de control.”

PLAN DE MOVILIDAD DEL PLAN ESPECIAL DEL COMPLEJO SANITARIO “ERNEST LLUCH” DE CAMPANAR
VALENCIA. SEPTIEMBRE 2020.

9.- CONCLUSIONES y PROPUESTAS DE ACTUACION:

Del contenido del presente Plan de Movilidad y tras el diagnóstico efectuado se puede afirmar que el **ámbito de estudio dispone de una amplia oferta de transporte público** con diversos puntos de conexión con la red de transporte público de metro, bus, servicio público Mobisi y Valenbisi, etc, cercanas a la ubicación pretendida para el Nuevo Complejo Sanitario, situado en el antiguo Hospital “La Fe”, todo lo cual responde en gran medida al hecho de que cuando el Hospital La Fe estaba operativo disponía de mayor ocupación y necesidades que el complejo actual.

Se ha analizado la oferta del transporte público en las vías públicas lindantes a la parcela del Nuevo Complejo Sanitario, como son Avda. Campanar, C/ Joaquín Ballester, y Avda. Pio XII, acotando **una zona de influencia de radio aproximado 760 m, donde se considera que todos los desplazamientos a pie al nuevo Complejo Sanitario son inferiores a 10 minutos.**

En esta corona de aproximación peatonal de **10-15 minutos** conviene actuar en la mejora de las frecuencias de los modos de transporte, tanto autobuses como metro puesto que en horas punta se producirá un aumento de la demanda.

Se han identificado en dicho ámbito de estudio varias paradas de la red de autobús de la EMT, más concretamente paradas de la línea 89, 90, situadas en la Avda. Campanar. A escasos minutos del futuro centro se sitúan paradas de otras líneas que circulan por Avda. Pio XII y que conectan con toda la ciudad.

En el entorno inmediato del emplazamiento existen áreas de aparcamiento en batería de tipo “zona azul, con una oferta limitada pero accesible. Esta oferta de plazas convendrá mantenerla e incluso extenderla en zonas adyacentes que puedan cubrir la demanda.

En cuanto a la **Red de Metro Valencia**, se dispone de cuatro paradas próximas, dos de la **Línea 1**, “Túria” y “Campanar”, estando de ésta última una boca de acceso situada a escasos 300m de la Avda. Campanar, situada concretamente en la C/ San Javier. Cabe mencionar que la citada boca de metro, posee posibilidad de acceder a la misma mediante ascensor, facilitando así el acceso a personas con movilidad reducida.

En general se deberá actuar en la mejora de la accesibilidad de las paradas de metro y bus, adecuándolas a criterios de movilidad para personas con movilidad reducida.

En referencia a la red y oferta de **carril bici**, no se dispone de carril de acceso adaptado en la Avda. Campanar, pero sí en las calles adyacentes siguiendo una ruta que

PLAN DE MOVILIDAD DEL PLAN ESPECIAL DEL COMPLEJO SANITARIO “ERNEST LLUCH” DE CAMPANAR VALENCIA. SEPTIEMBRE 2020.

comunica la Avda. Pio XII, con la C/ Joaquín Ballester y adyacentes, además, se dispone de diversas estaciones de Valenbisi en las proximidades. Se propone que se incremente la dotación de las paradas de Valenbisi debido al aumento de afluencia de personas en bicicleta.

Tras analizar la oferta existente de la red viaria y oferta de transporte público, se estima el tráfico y demanda que pudiera producir la implantación del Nuevo Complejo Sanitario, teniendo en cuenta los desplazamientos que se originarán por los empleados del citado complejo y por los usuarios del mismo.

El análisis efectuado realizando unas **hipótesis** de partidas, basadas en ratios de generación extraídos de la encuesta de movilidad del PMUS de 2013, permiten estimar en torno a 12.000 desplazamientos diarios, de los cuales, aproximadamente 2.500 se realizaran en vehículo.

La estimación de que la Intensidad Media de Vehículos tras la implantación del Nuevo Complejo Sanitario, sobre las principales vías de conexión de Avda. Pio XII y Avda. Campanar, se incrementará entorno a un 13%, siendo éste un valor aceptable para considerar que no se alterarán de manera significativa el actual funcionamiento de las vías comentadas.

Finalmente, se ha estudiado la oferta de estacionamientos en rotación próximas al Nuevo Complejo Sanitario, pudiendo comprobar que en la corona de 10 minutos se localizan una oferta cercana a las 4.000 plazas, de los cuales el aparcamiento de Interparking “La Fe” integrado en el complejo aporta ofrece 410.

La previsión de reserva de un nuevo aparcamiento de 1.000 plazas ubicadas en un aparcamiento subterráneo programada para el Centro de Salud y Centro de Especialidades resulta a priori suficiente para atender las horas de funcionamiento punta, existiendo reserva de capacidad suficiente para albergar la demanda que pudiera generarse en condiciones de normal funcionamiento del Complejo. En relación al nuevo aparcamiento, aconsejar que los accesos se sitúen alejados de las confluencias de Joaquin Ballester –Avda. De Campanar con Pio XII.

En el diseño de los accesos y salidas del aparcamiento de deberá tener en consideración, lo dispuesto en la Ordenanza Reguladora de las Condiciones Funcionales de Aparcamientos, del Excmo. Ayuntamiento de Valencia.

PLAN DE MOVILIDAD DEL PLAN ESPECIAL DEL COMPLEJO SANITARIO “ERNEST LLUCH” DE CAMPANAR
VALENCIA. SEPTIEMBRE 2020.

Como resumen se propone la aplicación y puesta en práctica de las siguientes propuestas:

Movilidad Peatonal:

- Adecuación del ancho de aceras y rebajes en todos los accesos a la manzana del nuevo complejo.
- Dotación de zonas de descanso peatonal, con creación de zonas de sombra.

Movilidad Ciclista:

- Aumento de la dotación de paradas de Valenbisi para cubrir el incremento de demanda previsto.
- Aumento de la dotación y previsión de paradas para bicicletas en todo el entorno del complejo.

Transporte Público:

- Debido al aumento de demanda, conviene aumentar la frecuencia en horas punta de las líneas de autobuses nº 89 y 60 que circulan por la Avda. Campanar y Joaquin Ballester.
- Convendrá la mejora de las comunicaciones peatonales con la Estación de autobuses con el nuevo complejo, mejorando los itinerarios que atraviesan Joaquin Ballester.

Estacionamiento.

- Aumento de la dotación de plazas de estacionamiento en rotación, ZONA AZUL en calles adyacentes para los desplazamientos de corta estancia.

Valencia, Octubre de 2021

El Ingeniero Autor del Estudio



Fdo.: Miguel Vera García.

Ingeniero de Caminos. Col. 14891

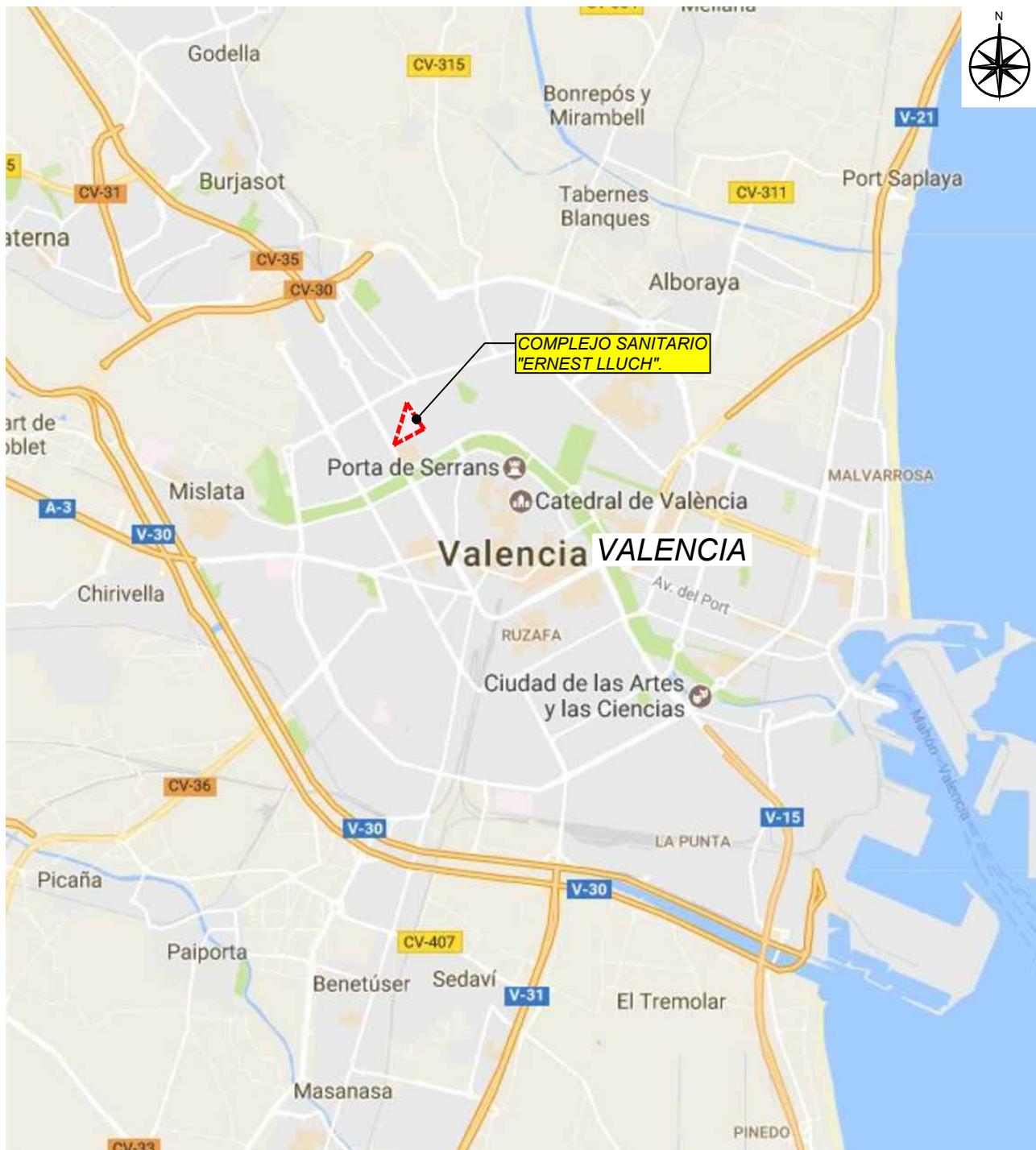
PLAN DE MOVILIDAD DEL PLAN ESPECIAL DEL COMPLEJO SANITARIO “ERNEST LLUCH” DE CAMPANAR
VALENCIA. SEPTIEMBRE 2020.

INDICE DE PLANOS

- 2.1. SITUACIÓN Y EMPLAZAMIENTO
- 2.2. RED VIARIA EXISTENTE. VIALES DE CONEXIÓN
- 2.3. ZONA DE INFLUENCIA PEATONAL. ITINERARIO PEATONAL MAX. 10 MIN
- 2.4. PLANTA GENERA SOBRE ORTOFOTO. REPORTAJE FOTOGRÁFICO (2 Hojas)
 - 2.4.1. PLANTA GENERAL. REPORTAJE FOTOGRÁFICO (AVDA. CAMPANAR).
 - 2.4.2. PLANTA GENERAL. REPORTAJE FOTOGRÁFICO (C/ JOAQUÍN BALLESTER).
- 2.5. IDENTIFICACIÓN RED CARRIL BICI Y CICLOCALLES.
- 2.6. IDENTIFICACIÓN RED VIARIA. LÍNEAS DE BUS.
- 2.7. IDENTIFICACIÓN RED VIARIA. LÍNEAS DE METRO Y TRANVÍA.
- 2.8. APARCAMIENTO EN ROTACIÓN.
- 2.9 ACTUACIONES PROPUESTAS.

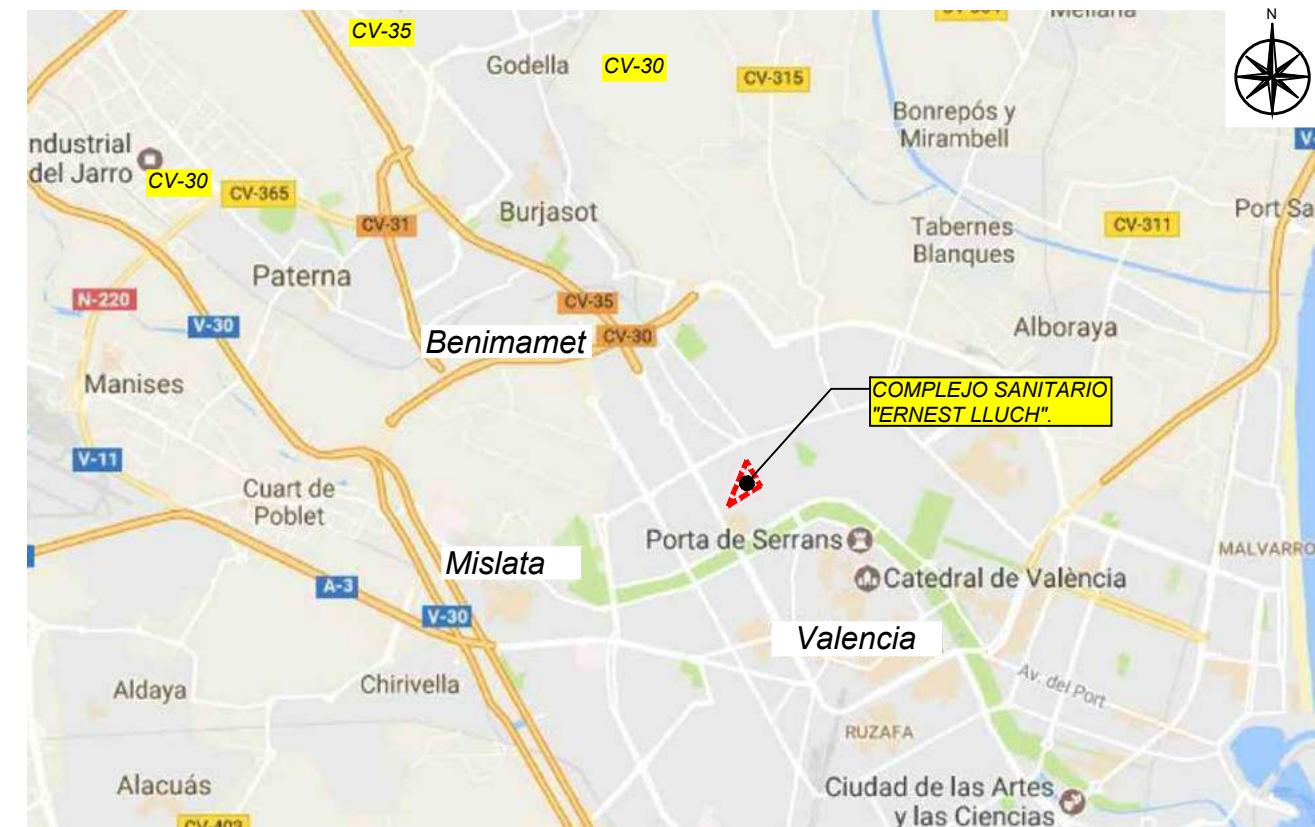
SITUACIÓN.

S/E



EMPLAZAMIENTO.

S/E



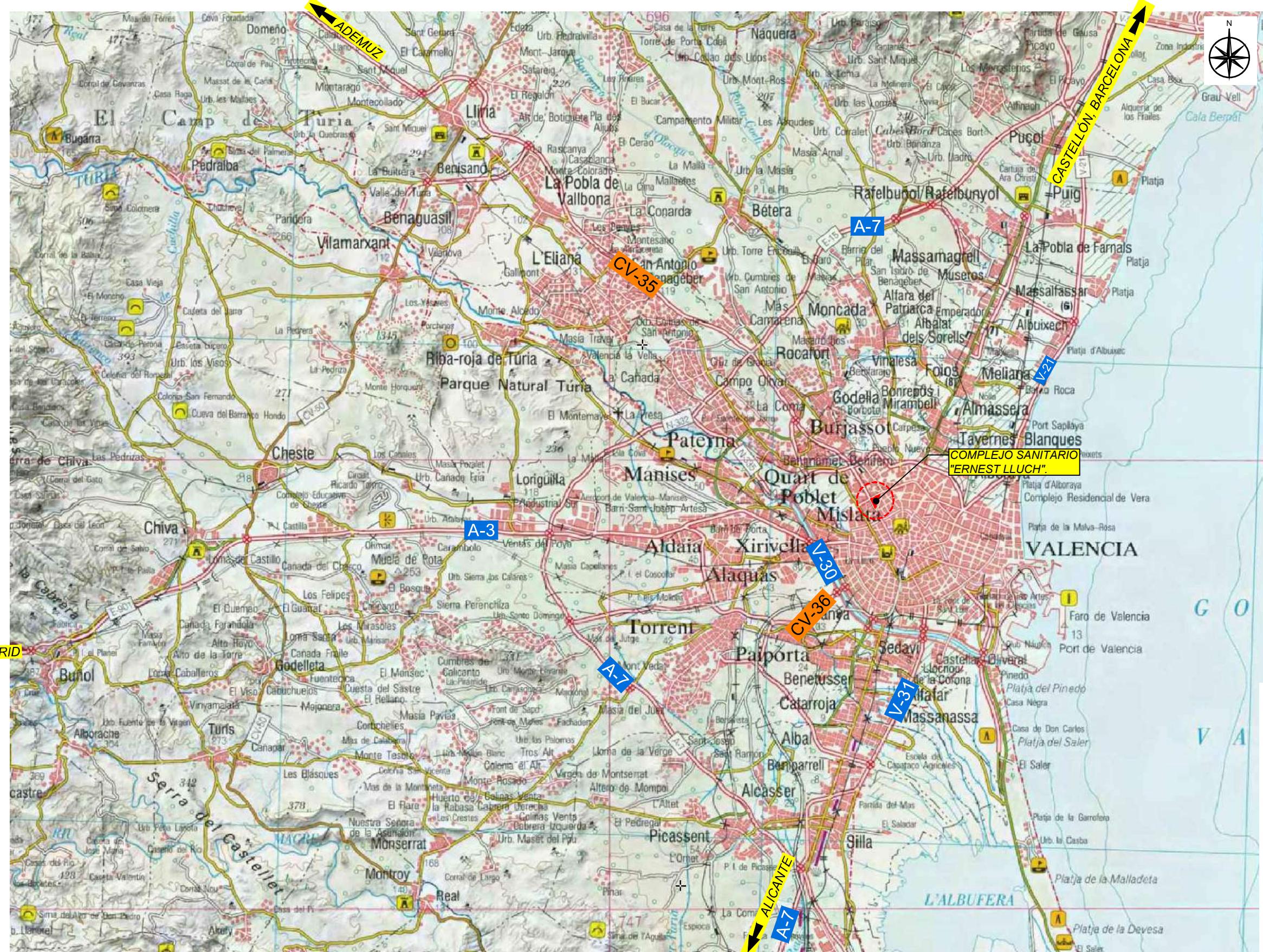
LOCALIZACIÓN.

1:10.000



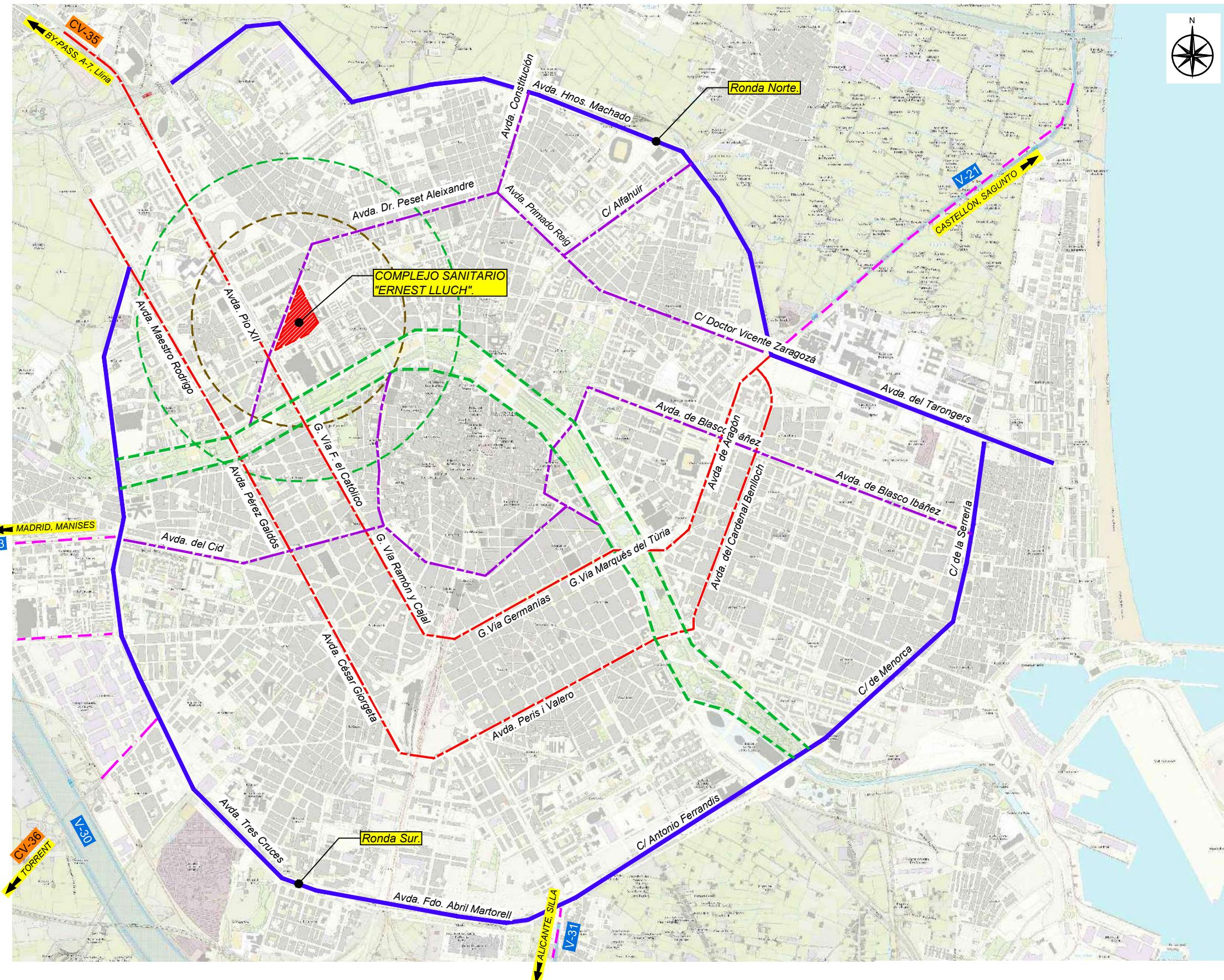
ÁREA METROPOLITANA. PRINCIPALES VIALES DE CONEXIÓN

S/E



RED VIARIA EXISTENTE. PRINCIPALES VIALES DE CONEXIÓN

S/E



DIRECCIÓ GENERAL DE RECURSOS HUMANS I ECONÒMICS
SUBDIRECCIÓ GENERAL D'INFRAESTRUCTURES,
APROVISIONAMENTS I CONTRACTACIÓ
SERVEI D'INFRAESTRUCTURES



GNACIO CARBONELL CAN
E-mail: gnacio.carbonell@ub.edu - Tel. +34 93 404 2777 - Fax: +34 93 404 2778

MIGUEL VERA GARCIA
INGEVIA

PLAN DE MOVILIDAD. PLAN ESPECIAL DEL COMPLEJO SANITARIO "ERNEST DE CAMPANAR, VALENCIA.

CH" S/E.
19013

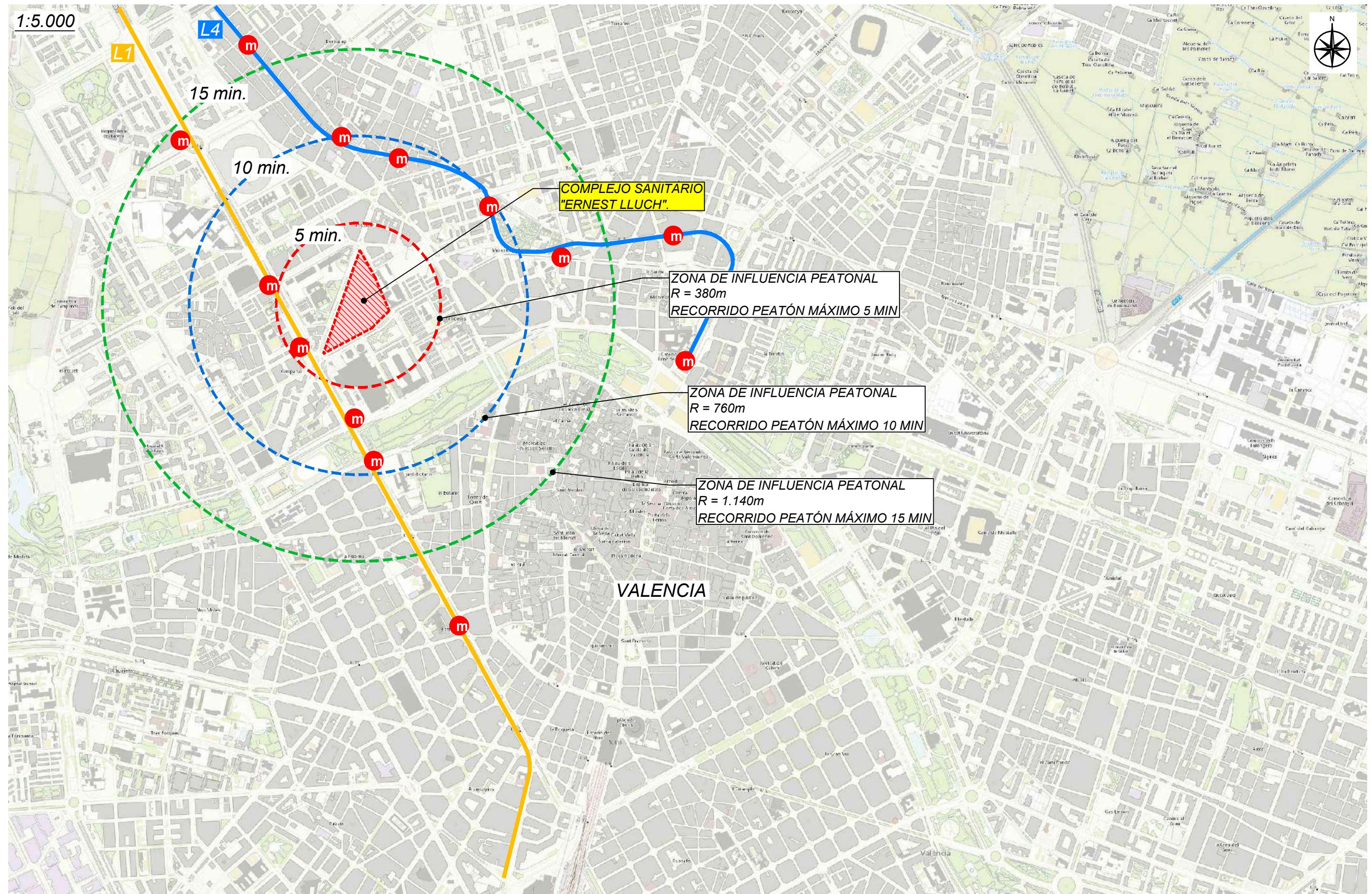
RED VIARIA EXISTENTE VIALES DE CONEXIÓN

Octubre
2021

NUM:

2.2

ZONA DE INFLUENCIA PEATONAL.



PLANTA GENERAL SOBRE ORTOFOTO REPORTAJE FOTOGRÁFICO . (AVDA. CAMPANAR)

Esc. 1/4.000



FOTO 1: Punto de cambio de sentido.



FOTO 2: Zona ORA en mediana de Av. de Campanar.



FOTO 3: Paso peatonal en vado acceso.



FOTO 4: Paso peatonal entre complejo médico y parada EMT.

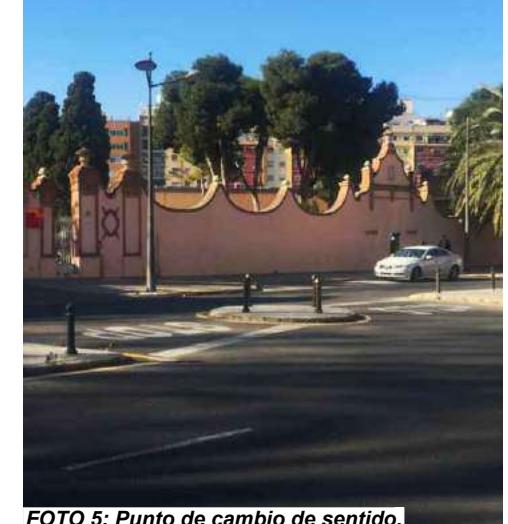


FOTO 5: Punto de cambio de sentido.

PLANTA GENERAL SOBRE ORTOFOTO REPORTAJE FOTOGRÁFICO (C/ JOAQUÍN BALLESTER)

Esc. 1/4.000



FOTO 6: Carril bici en C/ Joaquín Ballester.



FOTO 7: Vista de pasos peatonales en C/ Joaquín Ballester.

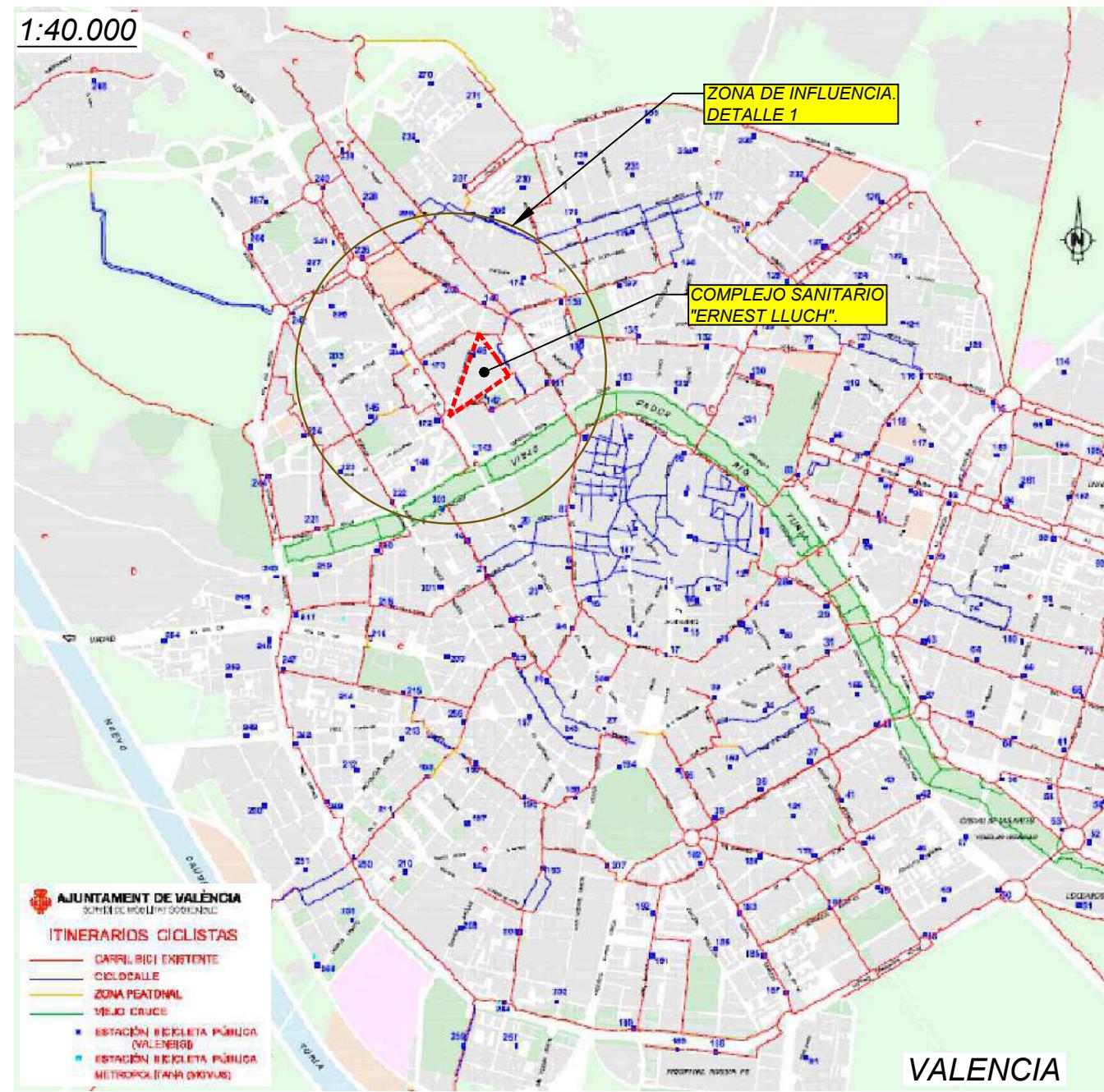


FOTO 8: Detalle de carril bici y parkin de motos en C/ Joaquín Ballester.



FOTO 9: Parking discapacitados junto a acceso secundario al complejo sanitario por C/ Joaquín Ballester.

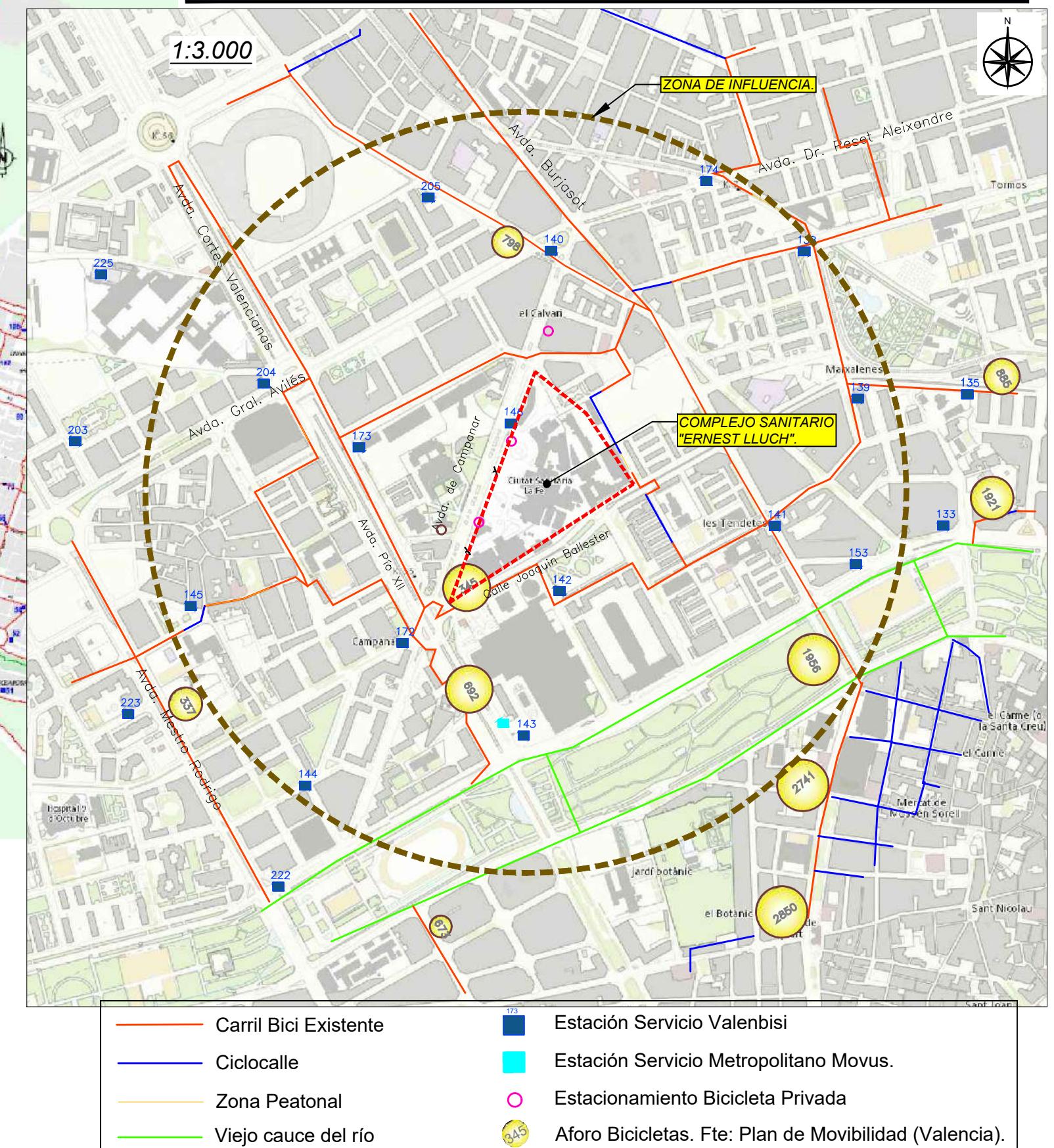
IDENTIFICACIÓN RED VIARIA. CARRIL BICI Y CICLOCALLES



Fte. Servicio Movilidad Sostenible. Ayto Valencia. Enero 2019

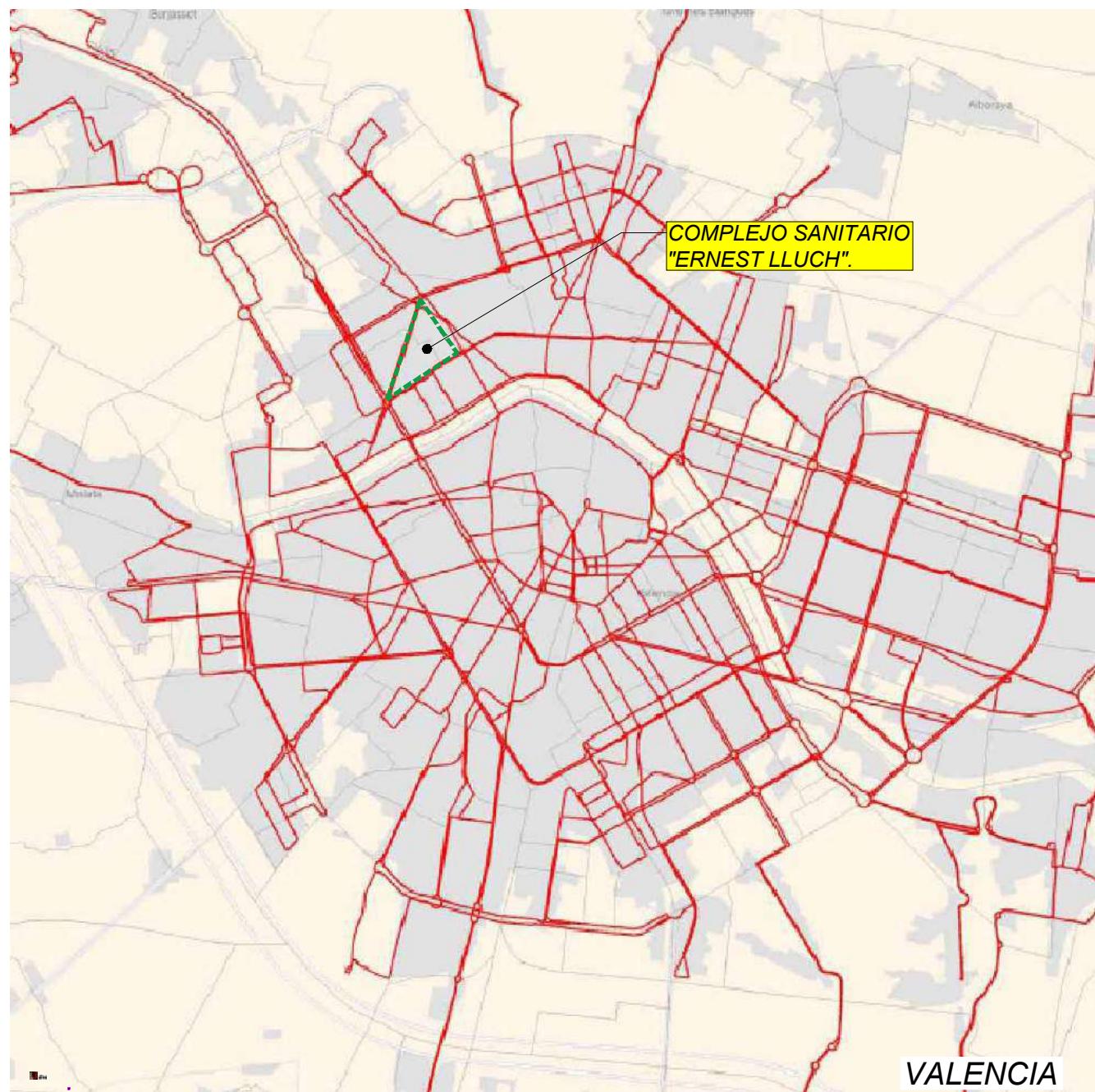


DETALLE 1. ZONA INFLUENCIA DE ANTIGUO HOSPITAL "LA FE"



IDENTIFICACIÓN RED VIARIA. LÍNEAS DE BUS

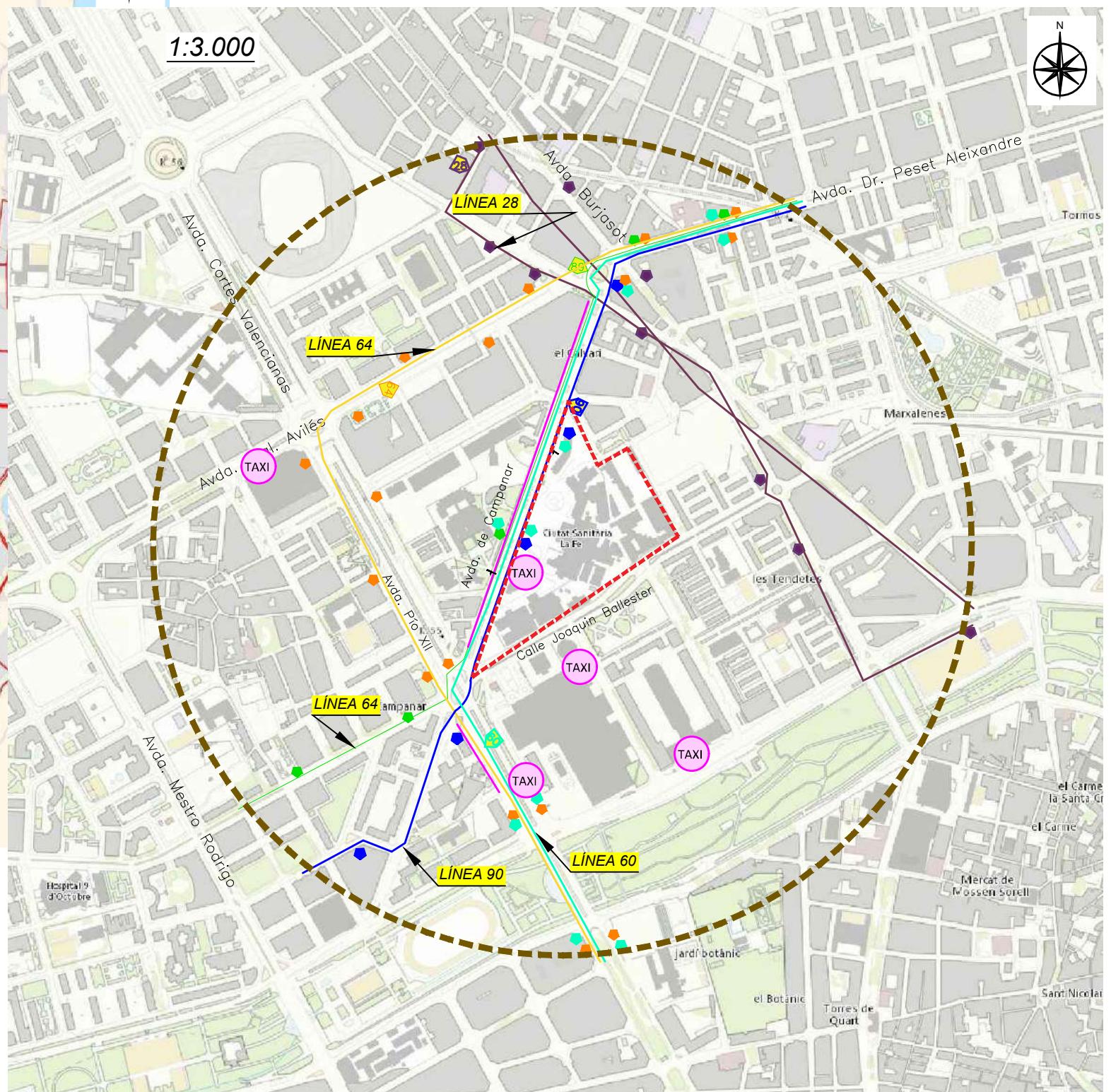
S/E



Fte. Plan de Movilidad Urbana Sostenible Ciudad de Valencia. Ayto Valencia.



DETALLE 1. ZONA INFLUENCIA DE ANTIGUO HOSPITAL "LA FE"



Carril de Bus/Taxi	Parada Bus EMT
Parada de Taxi	Líneas de EMT

IDENTIFICACIÓN RED VIARIA. LÍNEAS DE METRO Y TRANVÍA.

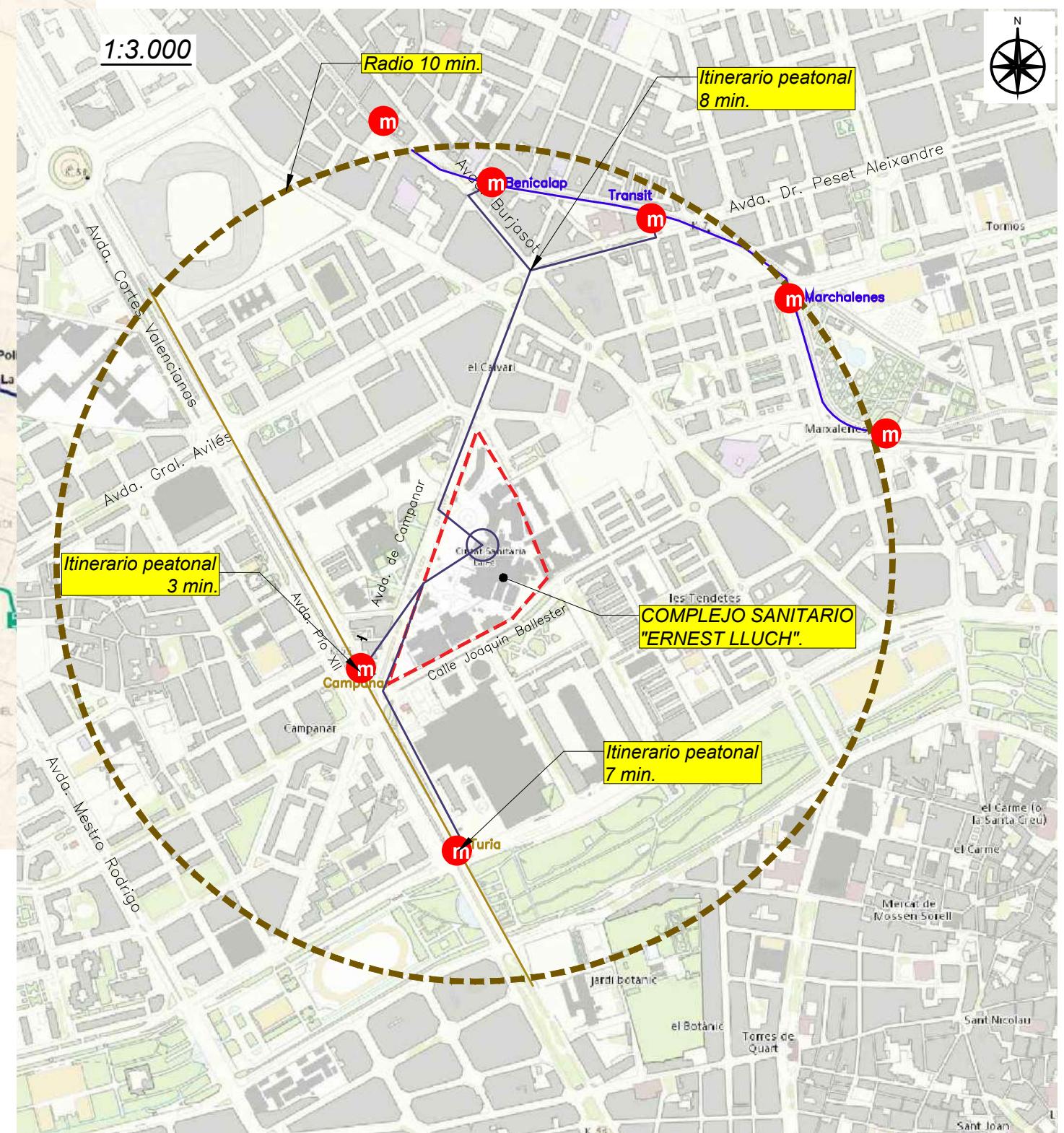
S/E



Fte. Plan de Movilidad Urbana Sostenible Ciudad de Valencia. Ayto Valencia.



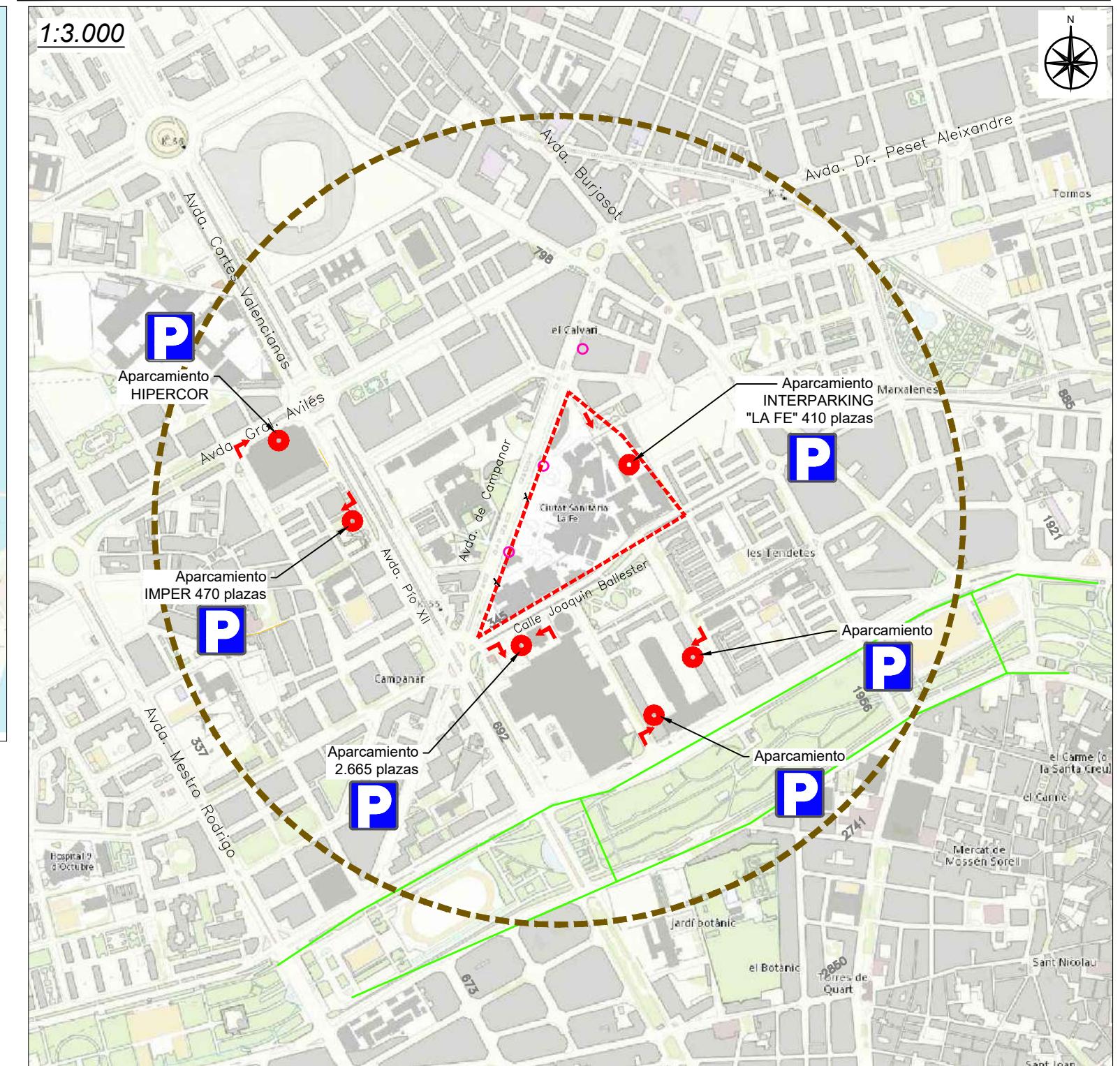
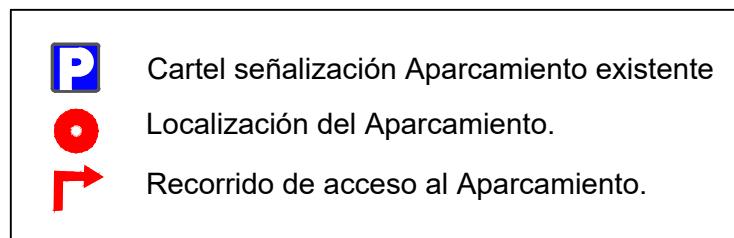
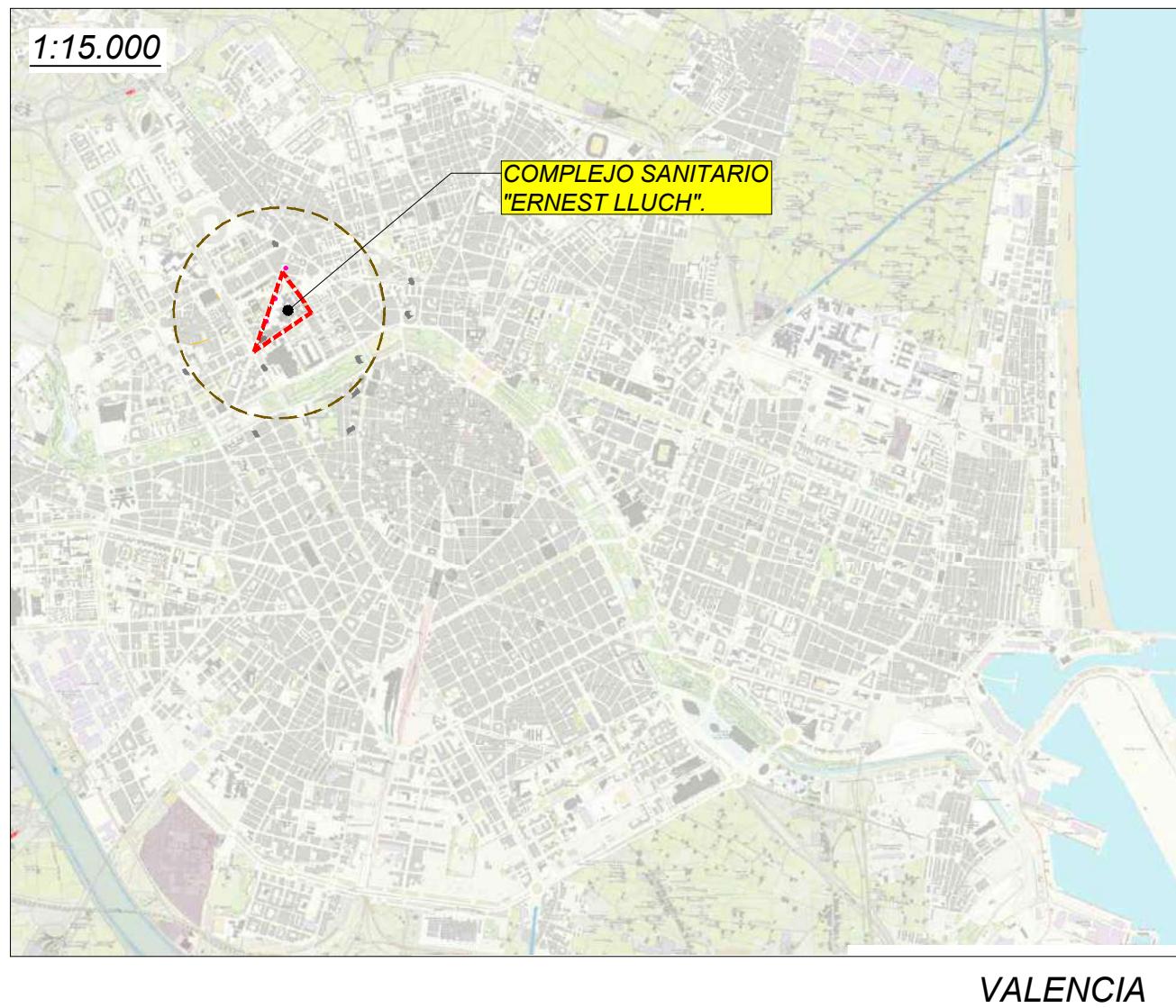
DETALLE 1. ZONA INFLUENCIA DE ANTIGUO HOSPITAL "LA FE"



Parada Metro	Parada Tranvía
Líneas de Metro	Líneas de Tranvía

IDENTIFICACIÓN RED VIARIA. APARCAMIENTOS EN ROTACION.

DETALLE. ZONA INFLUENCIA DE ANTIGUO HOSPITAL "LA FE"



PLANTA GENERAL DE ACTUACIONES PROPUESTAS.

Esc. 1/4.000



- 1.- Mejora de accesibilidad para personas con diversidad funcional en estaciones de Metro y paradas de Autobús.
- 2.- Aumento de oferta de estacionamiento en rotación en calles adyacentes.
- 3.- Mejora de ancho de aceras en itinerarios peatonales próximos al complejo.
- 4.- Aumento de frecuencia y número de plazas en transporte urbano.
- 5.- Incremento en el número de aparcabicis para bicicletas privadas y de estaciones de bicicletas de alquiler (Valenbisi)