



## RESPUESTA A LAS ALEGACIONES

Durante el período de información pública del Plan de Movilidad Sostenible de la Ciudad Administrativa 9 de Octubre se recibieron 20 notificaciones de personas o entidades alegantes, que realizaron un total de 68 alegaciones y 4 aportaciones. Del conjunto de alegaciones recibidas, 3 se han aceptado, de 8 se ha aceptado parcialmente su contenido y en el resto se ha realizado aclaración. A continuación se responde de forma individualizada cada alegación formulada por personas o entidades.

Los temas más repetidos en las alegaciones han sido, por un lado, la propuesta de incentivos al uso de los modos de transporte sostenibles (bonificación monetaria, en tiempo y obsequios) y, por otro lado, la reivindicación del teletrabajo que permite la reducción de los desplazamientos.

Conforme a las alegaciones aceptadas, la versión definitiva del Plan de Movilidad Sostenible de la Ciudad Administrativa 9 de Octubre contemplará lo siguiente:

- incorporación de la ficha de actuación para el fomento del teletrabajo como herramienta en favor de la movilidad sostenible
- incorporación de la ficha de actuación con la figura de agente para la gestión del Plan de Movilidad de la CA90
- valoración económica de las propuestas y definición de indicadores para llevar a cabo su evaluación

- rectificación de la ficha relacionada con los incentivos: la bonificación en términos monetarios queda eliminada por su compleja implementación legal, la bonificación en tiempo se plantea como una prueba piloto en la ciudad administrativa sujeta a la decisión de la Mesa Sectorial de la Función Pública, y la bonificación con obsequios queda enmarcada en actividades que se realicen durante la Semana Europea de la Movilidad.



### Persona o entidad alegante 01.

<b>Alegante</b>	<b>01</b>	<b>Nº registro</b>	GVRTE/2018/3258990
-----------------	-----------	--------------------	--------------------

Contenido	Tipo	Tratamiento	Respuesta
Leído el contenido del Plan de Movilidad del CA 90, presento alegaciones: - Sistema adecuado para el personal que vive en Valencia capital o alrededores cercanos; no así para los que vivimos en localidades con nula o escasa frecuencia de transporte público, o frecuencias de 30 o más minutos.	Alegación	Aclaración	Las propuestas del Plan de Movilidad de la CA90 tienen en cuenta tanto a las personas trabajadoras que residen en el área metropolitana de València (el 95,36% del total), como a las que lo hacen fuera de este ámbito. Las encuestas se han explotado teniendo en cuenta el lugar de residencia y, por lo tanto, las propuestas también han considerado el origen de dichos desplazamientos al trabajo.
- Inadecuado sistema de incentivos monetarios ni en bonificación de tiempo; precisamente los que vivimos fuera de Valencia no estaríamos incluidos por una mala/deficiente gestión de transporte público.	Alegación	Se acepta parcialmente	Con la propuesta 22. <i>Incentivos al uso de los modos de transporte sostenibles</i> se pretende fomentar el uso de los modos más respetuosos con el medio ambiente. En la versión final del plan la bonificación en términos monetarios queda eliminada por su compleja implementación legal, mientras que en relación con la bonificación en tiempo se planteará una prueba piloto en la ciudad administrativa sujeta a la decisión de la Mesa Sectorial de la Función Pública, y la bonificación con obsequios quedará enmarcada en actividades que se realicen durante la Semana Europea de la Movilidad.



<b>Alegante</b>	<b>01</b>	<b>Nº registro</b>	GVRTE/2018/3258990
-----------------	-----------	--------------------	--------------------

Contenido	Tipo	Tratamiento	Respuesta
- Propuesta de salida del estacionamiento claramente perjudicial para el vecindario.	Alegación	Aclaración	El plan persigue que incluso aquellas personas que no dispongan de transporte público en condiciones adecuadas se planteen nuevas estrategias basadas en la movilidad sostenible para acudir al centro administrativo, como por ejemplo compartir coche, utilizar vehículos eléctricos o híbridos, el teletrabajo (la versión final del Plan de Movilidad de la CA90 incluirá una ficha de actuación para su fomento) ...  La propuesta 19. <i>Salida del estacionamiento con gestión del tráfico en la Calle Rincón de Ademuz</i> se plantea con la intención de favorecer la salida de las personas funcionarias sin causar molestias al vecindario. Garantizando una salida ordenada y pautada, en la que el personal dispondrá de uno de los carriles entre las 14:00 y las 15:30, se conseguirá molestar mínimamente al vecindario, que seguirán contando con un carril de circulación. la demanda actual de esta calle no asociada al centro administrativo es baja.



<b>Alegante</b>	<b>01</b>	<b>Nº registro</b>	GVRTE/2018/3258990
-----------------	-----------	--------------------	--------------------

Contenido	Tipo	Tratamiento	Respuesta
- Sistema implantación ORA perjudicial para el vecindario.	Alegación	Aclaración	La propuesta 24. <i>Puesta en funcionamiento de la zona ORA</i> plantea la posibilidad de implantar una regulación del estacionamiento en las calles adyacentes al centro administrativo. Entre las opciones, está la de instaurar zona naranja, que favorece al vecindario ya que únicamente habilita a las personas que figuren empadronadas en alguna de dichas calles, siempre que no sean titulares de una plaza de residente de aparcamiento de promoción pública.

**Persona o entidad alegante 02.**

<b>Alegante</b>	<b>02</b>	<b>Nº registro</b>	GVRTE/2018/334808
-----------------	-----------	--------------------	-------------------

Contenido	Tipo	Tratamiento	Respuesta
<p>Visto que he recibido correo electrónico en el que se me indica que se pueden presentar alegaciones y sugerencias al plan de movilidad y vistos los rumores que existen sobre medidas que puede tomar el Consell para limitar el uso de los vehículos y el uso del garaje del CA90 u otros centros.</p> <p>Además, quiero que se tenga en cuenta que soy minusválido y con movilidad reducida, y como yo hay más personal en el CA90.</p> <p>SOLICITUD:</p> <p>1) Se tenga en cuenta, a la hora de limitar el uso de los garajes el hecho que hay personas que tenemos movilidad reducida.</p>	Algación	Aclaración	<p>En relación al número de plazas de PMR existentes en el parquin, el centro administrativo cumple con el DECRETO 39/2004, de 5 de marzo, del Consell de la Generalitat, por el que se desarrolla la Ley 1/1998, de 5 de mayo, de la Generalitat, en materia de accesibilidad en la edificación de pública concurrencia y en el medio urbano; que recoge en su punto 9 que en edificios públicos al menos existirá una plaza de aparcamiento adaptada por cada cuarenta existentes o fracción.</p> <p>En ningún caso se pretende limitar el uso del parquin a PMR.</p>
<p>2) Otra de las sugerencias que creo que pueden ayudar a disminuir el uso de los coches y motos es desarrollar YA aquel publicitado "Plan de Teletrabajo", desde que se publicó el decreto, no se sabe nada de la intención del Consell de permitir el teletrabajo. Poniéndolo en marcha, se favorecería la conciliación familiar, la mejora para el medio ambiente y se disminuiría el uso del transporte privado y se mejoraría la movilidad</p>	Alegación	Se acepta	<p>El decreto 82/2016, de 8 de julio, del Consell, regula la prestación de servicios en régimen de teletrabajo del personal empleado público de la Administración de la Generalitat. El teletrabajo es una buena herramienta para reducir los desplazamientos y, por lo tanto, el documento final del Plan de Movilidad de la Ciudad Administrativa 9 de Octubre incluirá una ficha de actuación para el fomento del teletrabajo.</p>



### Persona o entidad alegante 03.

<b>Alegante</b>	<b>03</b>	<b>Nº registro</b>	GVRTE/2018/334587
-----------------	-----------	--------------------	-------------------

Contenido	Tipo	Tratamiento	Respuesta
<p>En relació al pla de mobilitat del CA90, i pensant que es pugui fomentar per a la resta d'edifici.</p> <p>PRIMERA. Estacionament de vehicles. Considero que hi ha moltes persones que per raons de comptabilització de la vida laboral amb la personal, xiquets menors de dotze anys i els pares majors (iaios), haurien de tindre prioritat i cap taxa, que ja en tenim prou.</p>	Al·legació	Aclaració	El plantejament de la proposta 21. <i>Gestión de uso del estacionamiento</i> , a mitjà i llarg termini és proposar una taxa que desanime d'obtenir l'autorització a qui no necessite l'aparcament quotidianament. En l'enquesta de preferències declarades es plantejaven dues possibles taxes, una de 20 euros i altra de 30, que es poden considerar raonables tenint en compte els preus habituals del mercat actual d'estacionaments i altres centres públics.
<p>SEGONA. Sistemes de càrrega. Tenint en compte que els actuals vehicles són patinets i vehicles de grans prestacions, estem fomentant el consumisme</p>	Al·legació	Aclaració	No es tracta de fomentar el consumisme, sinó de potenciar l'ús de dispositius més respectuosos amb el medi ambient que aquells tradicionals motoritzats, i entre aquests es troben les bicicletes i els patinets tant tradicionals com elèctrics, a més dels vehicles elèctrics o híbrids endollables.



<b>Alegante</b>	<b>03</b>	<b>Nº registro</b>	GVRTE/2018/334587
-----------------	-----------	--------------------	-------------------

Contenido	Tipo	Tratamiento	Respuesta
<p>TERCERA. Bicicletes elèctriques. Es bona iniciativa, però jo afegiria les de tota la vida, que no contaminen en cap cas.</p> <p>Moltes gràcies.</p>	Al·legació	Aclaració	<p>La proposta 5. <i>Creación de una flota de bicicletas eléctricas para desplazamientos de trabajo</i> proposa la compra de bicicletes que permeten abordar distàncies llargues, amb velocitats de fins a 25 km/h i autonomies de fins a 100 quilòmetres, perquè els desplaçaments de treball es realitzen el més ràpidament i còmodament possible (principalment en els mesos més calorosos, de maig fins octubre) des d'una perspectiva sostenible. En cas de voler utilitzar la bicicleta tradicional, en els voltants del centre administratiu es disposa dels sistemes de bicicleta Valenbisi y MiBisi</p>



### Persona o entidad alegante 04.

<b>Alegante</b>	<b>04</b>	<b>Nº registro</b>	GVRTE/2018/336841
-----------------	-----------	--------------------	-------------------

Contenido	Tipo	Tratamiento	Respuesta
<p>En el CA90, se solicita disponer de un espacio cerrado para guardar las bicicletas y estén a salvo de lluvia y sol.</p> <p>Algunos de nosotros utilizamos bicicletas eléctricas y las baterías se estropean de la lluvia y sol</p> <p>SOLICITUD: Solicitud de espacio cerrado para guardar las bicicletas en el CA90</p>	Alegación	Aclaración	<p>La propuesta 4. plantea la protección de las bicicletas (y los patinetes) de las personas trabajadoras, quedando definido en la versión final del Plan de Movilidad lo siguiente:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- A corto plazo, se acondicionará el aparcamiento centralizado ubicado en el patio interior del edificio B, que está actualmente en funcionamiento. Además, se plantea implantar un proyecto piloto de Bicibox (sistema de aparcamientos seguros para bicicletas privadas), en el que se podrán dejar todo tipo de bicicletas y patinetes. Se colocarán 5 dispositivos, previo permiso del Ayuntamiento, eliminando plazas de aparcamiento de vehículos del entorno inmediato de la CA9OCT.</li><li>- A <i>medio plazo</i>, la propuesta consiste en ampliar el estacionamiento de bicicletas actual en uno de los patios interiores del edificio B, acondicionando el otro patio interior, de idénticas dimensiones al que actualmente utiliza el personal.</li></ul>

**Persona o entidad alegante 05.**

<b>Alegante</b>	<b>05</b>	<b>Nº registro</b>	Entrada nº 28188/3000
-----------------	-----------	--------------------	-----------------------

Contenido	Tipo	Tratamiento	Respuesta
<p>Que en relación con el período de información pública relativa al Plan de movilidad de la Ciudad Administrativa 9 de Octubre de Valencia (DOGV núm. 8427 de 20.11.2018) desea realizar las siguientes alegaciones:</p> <p>1) Que se debe exigir a la Empresa Municipal de Transportes de Valencia (en adelante EMT) una mayor conexión de la zona de CA90 tanto con el centro de la ciudad coma de forma radial con las principales avenidas. Se deberían incorporar nuevas líneas con destino la CA90.</p>	Alegación	Aclaración	El Plan de Movilidad de la CA90 ha detectado que de los 15 barrios donde residen alrededor de la mitad de las personas trabajadoras residentes en la ciudad de València (el 64,6% del total), existen insuficiencias en el servicio de autobús urbano en los barrios de Benicalap, Malilla, Monteolivete y Torrefiel. Se considera como óptimo un tiempo de recorrido inferior a 40 minutos en autobús con un máximo de 10 minutos andando, no detectándose niveles superiores a estos en las conexiones con la zona centro de la ciudad y la ciudad administrativa.
<p>2) Que además de incorporar nuevas líneas se debe exigir una reducción de los tiempos de paso por las paradas de modo que para las líneas con destino a CA90 la frecuencia de paso al menos en las horas punta de entrada/salida de los trabajadores de la CA90 (8 a 9h y de 15 a 16h) sea inferior a diez minutos.</p>	Alegación	Aclaración	La encuesta de movilidad realizada al personal del centro administrativo refleja que la punta de entrada se da entre las 7:30 y las 8:00 y la de salida entre las 15:00 y las 15:30. La frecuencia del autobús urbano en las puntas habituales de entrada y salida para las líneas que actualmente llegan a la ciudad administrativa en horario diurno son: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Línea 73: entre 8 y 11 minutos</li> <li>- Línea 93: entre 7 y 13 minutos</li> <li>- Línea 95: entre 8 y 12 minutos</li> <li>- Línea 98: entre 7 y 11 minutos</li> <li>- Línea 99: entre 7 y 11 minutos</li> </ul>



<b>Alegante</b>	<b>05</b>	<b>Nº registro</b>	Entrada nº 28188/3000
-----------------	-----------	--------------------	-----------------------

Contenido	Tipo	Tratamiento	Respuesta
<p>3) A nivel individual, quisiera manifestar mi desacuerdo con el cambio introducido en el primer trimestre de este ejercicio en las líneas 2 y 3. La línea 3 daba un servicio perfecto conectando desde el barrio de Nazaret hasta la CA90 con una frecuencia muy buena, en torno a 7 minutos; desde el mes de febrero esta línea desapareció convirtiéndose en línea 93 y dejando de comunicar Nazaret (pasando por calle Islas Canarias -paralela a la avenida del Puerto-) con la CA90.</p> <p>Desde ese momento los que residimos en la zona de la avenida del Puerto nos vemos obligados a coger la línea 92 -única que pasa por las Grandes Vías, bajar en la parada de Cánovas y esperar a que llegue la línea 93. Este transbordo se traduce en una media de quince minutos perdidos ya que ambas líneas no van conectadas lo que ha incrementado los tiempos de traslado al trabajo (tanto en viaje de ida como de vuelta ya que vuelvo a emplear las mismas líneas) en más de media hora diaria por lo que la conciliación de mi vida familiar y laboral ha empeorado: llegar desde la avenida del Puerto (cruce con M.Candela) hasta la CA90 con transporte público me cuesta prácticamente una hora; más otra hora para regresar a casa por la tarde. Conclusión: Si tuviera vehículo privado vendría con vehículo privado, no puedo perder dos horas para venir a trabajar en la misma ciudad en la que vivo.</p> <p>Por consiguiente sería necesario que mediante negociación con la EMT se pusiera en funcionamiento una línea de autobús que realizara el trayecto que antaño realizaba la línea 3 de modo directo, sin transbordos para los residentes en zona avenida del Puerto.</p>	Alegación	Aclaración	<p>La EMT fusionó las líneas 3 y la línea 41 en la línea 93 para fortalecer la conexión entre plaza España y Universidad Politécnica (por las avenidas de Aragón y de Cataluña).</p> <p>Sobre el caso en particular, desde la Avenida del Puerto, cruce con Manuel Candela, existe la opción de coger la línea 40 en la parada Dr.Manuel Candela (impar)-Port hasta la parada Castello-Estació del Nord, caminar 5 minutos hasta la parada de Xàtiva-Institut para coger el 73 que para en Nou d'Octubre (par)-Democracia, con una duración estimada del trayecto inferior a 45 minutos.</p> <p>En cualquier caso, la zona se encuentra bien conectada en transporte público ya que otra posibilidad para acudir al trabajo es utilizar el metro, caminando durante 8 minutos hasta la parada de Amistat y cogiendo la línea 5, con una duración de trayecto de aproximadamente 12 minutos hasta la parada Nou d'Octubre. La frecuencia de esta línea entre las 7:30 y las 8:00 es de 10 minutos y entre las 15 y las 15:30 de 15 minutos.</p>



<b>Alegante</b>	<b>05</b>	<b>Nº registro</b>	Entrada nº 28188/3000
-----------------	-----------	--------------------	-----------------------

Contenido	Tipo	Tratamiento	Respuesta
4) Sobre los incentivos planteados, tanto para los que usamos transporte público (bus-metro) como individual pero no contaminante (bicicletas-patinetes) debería concederse una reducción horaria (p.ej. media hora semanal) ya que nos "compensaría" de los inconvenientes del transporte público (bajas frecuencias-paradas relativamente lejos de las puntos de partida/destino ... ) y no supondría un coste para la Generalitat (lo de camisetas/ pulseras... que ha salido en prensa es un gasto que no sirve para nada).	Alegación	Se acepta parcialmente	La propuesta 22. <i>Incentivos al uso de los modos de transporte sostenibles</i> coincide con el planteamiento de una posible bonificación en tiempo. Con los incentivos se pretende fomentar el uso de los modos más respetuosos con el medio ambiente. En la versión final del plan, la bonificación en tiempo se planteará como una prueba piloto en la ciudad administrativa sujeta a la decisión de la Mesa Sectorial de la Función Pública, la bonificación con obsequios quedará enmarcada en actividades que se realicen durante la Semana Europea de la Movilidad y la bonificación en términos monetarios queda eliminada por su compleja implementación legal.
5) Por último, sobre el uso del garaje, entiendo que debe concederse a todo el mundo tarjeta de acceso y a partir de ahí, el primero que llegue tiene plaza. Asimismo, y dado que se trata de un uso privativo del dominio público, sí que debería exigirse una mínima cantidad de pago mensual, al menos, para sufragar aunque sea en parte los gastos inherentes a una instalación de este tipo (limpieza, seguros...)	Alegación	Aclaración	La propuesta 21. <i>Gestión de uso del estacionamiento</i> coincide con el planteamiento. A corto plazo se mantendrá la gestión que se estaba haciendo hasta ahora, con la incorporación de 4 plazas con cargadores eléctricos y reservando 4 plazas para aquellas personas trabajadoras que acudan con vehículos eléctricos puros o enchufables. A medio-largo plazo se plantea la posibilidad de incorporar una tarifa que desanime de utilizar el parquin a quien no lo necesite asiduamente.

**Persona o entidad alegante 06.**

<b>Alegante</b>	<b>06</b>	<b>Nº registro</b>	GVRTE/2018/336841
-----------------	-----------	--------------------	-------------------

Contenido	Tipo	Tratamiento	Respuesta
<p>En el plan de movilidad se introducen incentivos para venir a trabajar en otros medios distintos al coche. Pero por otra parte se prohíbe el acceso al puesto de trabajo en patinete, lo que me parece una gran incongruencia. De saberlo no lo habría comprado. Se alega que se han habilitado unas plazas de aparcamiento para ellos. Me parece que, al estar a la intemperie, cuando llueve mucho la electrónica del patinete y su batería podrían estropearse. Además, no me parecen prácticos ni que haya un número suficiente. También se alega que se habilitarán zonas en cada torre, pero no se sabe cuándo.</p> <p>SOLICITUD: Hasta que se habiliten zonas adecuadas en cada torre, protegidas y seguras para los patinetes como se ha indicado que se tiene intención de hacer, solicito que se permita subirlos al puesto de trabajo como se venía haciendo hasta ahora.</p>	Alegación	Aclaración	<p>La propuesta 4. plantea la protección de las bicicletas (y los patinetes) de las personas trabajadoras, quedando definido en la versión final del Plan de Movilidad que el planteamiento a <i>corto plazo</i> es acondicionar el aparcamiento centralizado ubicado en el patio interior del edificio B, que está actualmente en funcionamiento. Además, se plantea implantar un proyecto piloto de Bicibox (sistema de aparcamientos seguros para bicicletas privadas), en el que se podrán dejar todo tipo de bicicletas y patinetes. Se colocarán 5 dispositivos, previo permiso del Ayuntamiento, eliminando plazas de aparcamiento de vehículos del entorno inmediato de la CA9OCT.</p> <p><i>A medio plazo</i>, la propuesta consiste en ampliar el estacionamiento de bicicletas actual en uno de los patios interiores del edificio B, acondicionando el otro patio interior, de idénticas dimensiones al que actualmente utiliza el personal.</p>

**Persona o entidad alegante 07.**

<b>Alegante</b>	<b>07</b>	<b>Nº registro</b>	GVRTE/2018/342143
-----------------	-----------	--------------------	-------------------

Contenido	Tipo	Tratamiento	Respuesta
<p>Solicito se tenga en cuenta que, algunos empleados, no disponemos de alternativa al vehículo privado, pero sí hemos optado por opciones de movilidad más sostenibles.</p> <p>Por razones familiares, tengo mi residencia establecida en Gandía, a 75 km de la CA90, y me desplazo todos los días para venir a trabajar (75 km de ir y 75 km de volver).</p> <p>En mi departamento, no se ha implantado el teletrabajo, por razones que desconozco.</p> <p>El transporte público (tren más metro), me obliga a dedicar al desplazamiento 1 hora y 45 minutos de ida y 1 hora 50 minutos de vuelta, es decir, más de 3 horas y 30 minutos diarios, teniendo en cuenta que mi vivienda se encuentra junto a la Renfe de Gandía. Sin embargo, en vehículo privado, sólo necesito 60 minutos, contados desde que salgo de casa hasta que ficho y viceversa (2 horas).</p> <p>Mis obligaciones familiares (y la racionalidad), me llevan a optar por la alternativa más eficiente en términos horarios, por lo que hace 15 años que acudo a mi trabajo en vehículo privado. Sin embargo, desde hace 4 años y gracias a la coincidencia en el CA90 de gran cantidad de trabajadores de la Generalitat, he podido coordinar el traslado con varios de mis compañeros.</p> <p>En la actualidad, somos 4 personas (hemos llegado a 5) que compartimos coche para venir desde La Safor. Veo adecuado que se premie el transporte de baja emisión, pero nosotros también optamos por una solución sostenible. Antes, nos desplazábamos cada uno en su propio vehículo.</p>	Alegación	Se acepta parcialmente	<p>La propuesta 21. <i>Gestión de uso del estacionamiento</i> del Plan de Movilidad de la CA90 plantea establecer en el medio-largo plazo, la implantación de una tarifa que desanime de obtener la autorización a quien no necesite el aparcamiento cotidianamente, adecuando autorizaciones a disponibilidad de plazas. Se ajustará el número de autorizaciones al número de plazas, dando siempre preferencia a los vehículos de bajas emisiones (0 Emisiones o ECO, según los distintivos ambientales de la DGT) a los que se les aplicará tarifa superreducida u otras opciones.</p> <p>Cuando en fase de proyecto se definan las tarifas y el sistema de gestión del estacionamiento, se pueden aplicar bonificaciones a los vehículos de alta ocupación y definir cuál es la mejor manera de gestionarlo, pues con ellos se alcanza uno de los objetivos del plan, que es reducir el número de desplazamientos en vehículo privado</p>



<b>Alegante</b>	<b>07</b>	<b>Nº registro</b>	GVRTE/2018/342143
-----------------	-----------	--------------------	-------------------

Contenido	Tipo	Tratamiento	Respuesta
<p>Además, hoy por hoy, el vehículo eléctrico (por coste y prestaciones) y el vehículo híbrido (por autonomía en carretera) no constituyen una posibilidad para el tipo de trayecto que hacemos (nos hemos informado en todas las marcas). Se trata de tecnologías nuevas, con rápida evolución pero aún incipientes hoy en día. Tampoco es lógico que tengamos que asumir el coste del cambio de coche 4 personas, para justificar una movilidad más sostenible.</p> <p>No tengo objeción en pagar el precio que se determine por aparcar en el garaje del CA90, pero considero necesario que se estudien las posibilidades para que también se premie nuestra opción, puesto que no disponemos de alternativas reales (el tren, en vía única la mitad del trayecto, no cumple con las expectativas de este siglo).</p> <p>Propongo a continuación algunas cuestiones a considerar para ello:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Hoy en día no podemos compartir tarjeta varias personas. Por tanto disponemos de 4 tarjetas pero sólo aparcamos un coche cada día (o dos, si alguno de nosotros tiene reunión u obligación fuera del horario habitual). Si se establece un precio por aparcar, necesitamos que sea posible asociar varios vehículos de varios trabajadores con un mismo número e incluso de disponer de varias tarjetas con el mismo número, ya que no podemos ir pasándola entre nosotros. Esto es fácil de solucionar, por ejemplo, con un sistema automático de control de entradas o con mayor flexibilidad en casos concretos como el que planteamos.</li></ul>			<p>Respecto al teletrabajo, viene regulado por el decreto 82/2016, de 8 de julio, del Consell. El teletrabajo es una buena herramienta para reducir los desplazamientos y, por lo tanto, el documento final del Plan de Movilidad de la Ciudad Administrativa 9 de Octubre incluirá una ficha de actuación para el fomento del teletrabajo.</p>



<b>Alegante</b>	<b>07</b>	<b>Nº registro</b>	GVRTE/2018/342143
-----------------	-----------	--------------------	-------------------

<b>Contenido</b>	<b>Tipo</b>	<b>Tratamiento</b>	<b>Respuesta</b>
- Sin problema asumiría un compromiso escrito de “uso responsable” de la tarjeta de parking.	Alegación	Aclaración	Con la propuesta 21. <i>Gestión de uso del estacionamiento</i> se trata de establecer en el medio-largo un procedimiento de control de acceso al parquin, no resultando suficiente la firma de un compromiso escrito de “uso responsable” del mismo.
- Se cita que se puede establecer un precio reducido para la gente que sólo utiliza el coche de forma excepcional. No me parece lógico, que alguien que tiene la tarjeta “por si acaso” pague menos. El precio debe ser el mismo o mayor (no menor), ya que en cualquier parking o cualquier servicio siempre es más barato el pago habitual que el pago ocasional.	Alegación	Aclaración	El estacionamiento de forma excepcional dependerá de las plazas que queden libres una vez asignadas las plazas de uso mensual. Puede que se deje un número reducido de plazas para este tipo de uso. En cualquier caso, el sistema final de gestión se definirá cuando se desarrolle el proyecto.



<b>Alegante</b>	<b>07</b>	<b>Nº registro</b>	GVRTE/2018/342143
-----------------	-----------	--------------------	-------------------

Contenido	Tipo	Tratamiento	Respuesta
<p>Creo que en el plan de movilidad, se ha tenido en cuenta a la gente que reside en el área metropolitana de Valencia, pero no se ha pensado en la gente que vivimos a una distancia mayor.</p> <p>Nuestro caso no es “la norma”, pero el acceso a la función pública en igualdad de condiciones es un derecho, y no tengo por qué verme penalizada doblemente por “no ser de Valencia” con el pago de una plaza de garaje más la pérdida de beneficios establecidos por el plan de movilidad (reconocimiento con tarjeta verde, reducción de horario de trabajo, sitios de parking gratis para otro tipo de vehículos). Ello sin contar con el coste económico y coste en tiempo, que asumo y por tanto no discuto.</p>	Aclaración	Aclaración	<p>El Plan de Movilidad de la CA90 envió la encuesta de movilidad vía telemática a la totalidad de la plantilla y realizó el correspondiente análisis. El 95,36% de la plantilla reside en el área metropolitana de València y el resto fuera de este ámbito.</p> <p>El objetivo del plan es fomentar los modos de transporte más sostenibles y para ello se pretende igualar las condiciones de acceso de toda la plantilla. La gestión del estacionamiento es un elemento fundamental para cambiar los patrones de movilidad y para gestionar las plazas de una manera más eficiente para los usuarios que la necesiten.</p>



### Persona o entidad alegante 08.

<b>Alegante</b>	<b>08</b>	<b>Nº registro</b>	GVRTE/2018/344356
-----------------	-----------	--------------------	-------------------

Contenido	Tipo	Tratamiento	Respuesta
1) Las líneas de EMT (contaminantes) y el metro deben mejorar la conexión con CA90 frecuencia de paso, paradas y paso. Por ejemplo, la supresión de la línea 29 ha dejado áreas de valencia sin conexión y eliminado la parada frente a la Torre 3.	Aclaración	Aclaración	<p>El Plan de Movilidad de la CA90 ha analizado las deficiencias del sistema de movilidad en relación con el centro administrativo y a nivel general se encuentra bien conectado.</p> <p>La línea 29 es actualmente la Línea 98 Av. del Cid-Estació del Cabanyal, con parada en Nou d'Octubre-Conselleries (I), frente a la torre 2.</p> <p>Del análisis realizado en el servicio de autobús urbano, las zonas detectadas con deficiencia son los barrios de Benicalap, Malilla, Monteolivete y Torrefiel, Cabanyal y Malvarosa; recogidas en las propuestas 9 y 11 del Plan.</p>
2) La autorización de moto tiene que ser más barata que la de coche. Las motos etiqueta C contaminan una tercera parte que los coches y en una plaza de coche caben 4 motos.	Aclaración	Aclaración	<p>Cuando en fase de proyecto se definan las tarifas y el sistema de gestión del estacionamiento, se definirán el número de plazas y las tarifas para cada tipo de vehículo.</p>



<b>Alegante</b>	<b>08</b>	<b>Nº registro</b>	GVRTE/2018/344356
-----------------	-----------	--------------------	-------------------

Contenido	Tipo	Tratamiento	Respuesta
3) Los días de lluvia, o semanas de lluvia, desde la parada del 95 en Nueve de Octubre hasta la Torre 3 te mojas al completo.	Aclaración	Aclaración	La parada más próxima a la Torre 3 de la actual línea 95 es la Nou d'Octubre-Conselleries (1), frente la Torre 2, a unos 250 metros caminando de la entrada.
4) Paso de peatones en Petxina frente pasarela Carrefour	Aclaración	Aclaración	El paso de peatones se encuentra a 35 metros de la pasarela. Es verdad que el itinerario peatonal debería tener continuidad, pero al ser una vía estructurante de la ciudad, el paso de peatones se ha instalado en la intersección con la calle Velázquez (semaforizado).

**Persona o entidad alegante 09.**

<b>Alegante</b>	<b>09</b>	<b>Nº registro</b>	GVRTE/2018/345374
-----------------	-----------	--------------------	-------------------

Contenido	Tipo	Tratamiento	Respuesta
<p>Más que una alegación al Plan, se trataría de ver si se puede incluir alguna medida específica y a corto plazo para proteger las bicicletas que se aparcen en el Edificio A. En este edificio existe un pequeño patio a la intemperie donde es posible aparcar las bicicletas. En este patio se congregan numerosas palomas con la consecuencia de que al ir a recoger la bici te la encuentras con toda probabilidad sucia de excrementos de paloma.</p> <p>Además, las bicicletas se mojan cuando llueve y están expuestas al sol, y a fuertes temperaturas, lo que deteriora y puede llegar a dañar las baterías de las eléctricas.</p>	Aclaración	Aclaración	<p>La propuesta 4. plantea la protección de las bicicletas (y los patinetes) de las personas trabajadoras, quedando definido en la versión final del Plan de Movilidad que el planteamiento a <i>corto plazo</i> es acondicionar el aparcamiento centralizado ubicado en el patio interior del edificio B, que está actualmente en funcionamiento. Además, se plantea implantar un proyecto piloto de Bicibox (sistema de aparcamientos seguros para bicicletas privadas), en el que se podrán dejar todo tipo de bicicletas y patinetes. Se colocarán 5 dispositivos, previo permiso del Ayuntamiento, eliminando plazas de aparcamiento de vehículos del entorno inmediato de la CA9OCT.</p> <p><i>A medio plazo</i>, la propuesta consiste en ampliar el estacionamiento de bicicletas actual en uno de los patios interiores del edificio B, acondicionando el otro patio interior, de idénticas dimensiones al que actualmente utiliza el personal.</p>

**Persona o entidad alegante 10.**

<b>Alegante</b>	<b>10</b>	<b>Nº registro</b>	GVRTE/2018/344131
-----------------	-----------	--------------------	-------------------

Contenido	Tipo	Tratamiento	Respuesta
<p>Se ha presentado el borrador del Plan de Movilidad Sostenible Ciudad Administrativa 9 de Octubre para presentar alegaciones, y se desea presentar las alegaciones siguientes:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- No se puede implantar un plan pensando sólo en transporte público bueno y privado malo.</li> </ul>	Aclaración	Aclaración	La redacción de un plan de movilidad a un centro de trabajo como el que nos ocupa se basa en las directrices y objetivos marcados por la Ley 6/2011, de 1 de abril, de la Generalitat, de Movilidad de la Comunidad Valenciana. El objetivo que marca la citada ley es potenciar el transporte público y los modos no motorizados y racionalizar y diversificar energéticamente los desplazamientos motorizados individuales.
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Hay muchas más cosas que ver como si el personal vive lejos o cerca del CA90 dentro de Valencia (hay gente que vive al lado y encima se beneficiaría de prevendas), si se vive en otro municipio, si hay una mínimamente decente combinación de transporte público, etc.</li> </ul>	Aclaración	Aclaración	En el análisis del plan se ha explotado la encuesta en base al lugar de residencia de la plantilla y se han analizado las diversas posibilidades de acceso al trabajo en todos los modos de transporte.
<ul style="list-style-type: none"> <li>- El plan redactado es simplista e injusto, y dudo mucho que ajustado a derecho, y no entra a estudiar realmente los problemas y las soluciones, únicamente beneficia o perjudica en base a criterios nada objetivos, decepcionado.</li> </ul>	Aclaración	Aclaración	El Plan de Movilidad de la CA90 responde a la Ley 6/2011, de 1 de abril, de la Generalitat, de Movilidad de la Comunidad Valenciana.



**Persona o entidad alegante 11.**

<b>Alegante</b>	<b>11</b>	<b>Nº registro</b>	GVRTE/2018/347933
-----------------	-----------	--------------------	-------------------

Contenido	Tipo	Tratamiento	Respuesta
<p>Se ha presentado el borrador del Plan de Movilidad Sostenible Ciudad Administrativa 9 de Octubre para presentar alegaciones, y se desea presentar las alegaciones siguientes:</p> <p>No se puede realizar un plan pensando solamente en si se usa transporte público o privado, más importante parece la lejanía de cada uno al complejo, así como la disponibilidad de transporte público adecuado. Por tanto, no se está de acuerdo en este plan, habrá gente que vive a pocos metros del complejo que tendrá beneficios, y gente que necesita ir con el coche que se verá perjudicado.</p> <p>Plan simplista que generará muchas injusticias al no tener en cuenta muchos parámetros más importantes que el uso de transporte público o privado.</p>	Aclaración	Se acepta parcialmente	<p>El Plan de Movilidad de la CA90 ha analizado las pautas de movilidad de los trabajadores y trabajadoras, identificando la problemática actual existente en los desplazamientos al trabajo en todos los modos de transporte.</p> <p>Asimismo, el Plan de Movilidad de la CA90 responde a la Ley 6/2011, de 1 de abril, de la Generalitat, de Movilidad de la Comunidad Valenciana. Por tanto, los objetivos y directrices del plan están enmarcados y alineados con dicha ley.</p> <p>El plan persigue que incluso aquellas personas que no dispongan de transporte público en condiciones adecuadas se planteen nuevas estrategias basadas en la movilidad sostenible para acudir al centro administrativo, como por ejemplo compartir coche, utilizar vehículos eléctricos o híbridos, el teletrabajo (la versión final del Plan de Movilidad de la CA90 incluirá una ficha de actuación para su fomento) ...</p>

**Persona o entidad alegante 12.**

<b>Alegante</b>	<b>12</b>	<b>Nº registro</b>	GVRTE/2018/349793
-----------------	-----------	--------------------	-------------------

Contenido	Tipo	Tratamiento	Respuesta
<p>Soy trabajador de la CA 9 d'Octubre. Habitualmente acudo a trabajar en motocicleta. Al respecto del Plan de Movilidad he de hacer las siguientes observaciones:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Estoy totalmente en contra de la propuesta "<b>continuar con la política de mejora de gestión del estacionamiento de motocicletas</b>" que pretende eliminar el estacionamiento de la C/Nueve de Octubre y trasladarlo a las calles Luis Lamarca y Pintor Stolz. En primer lugar porque es completamente legal según la ordenanza de movilidad, puesto que la acera tiene un ancho muy superior a los 3 m que marca dicha normativa. En segundo lugar porque el estacionamiento en esta acera actualmente se realiza en la zona entre alcorques, sin molestar ni perjudicar en absoluto la movilidad peatonal o ciclista, tal y como expone el Plan. Esta zona no se usa en ningún caso para caminar o pasear, ya que es imposible circular por ella (entre los árboles y alcorques, bancos y aparcabicis). Por lo tanto, las motos estacionadas no molestan a nadie ni perjudican a ningún peatón o ciclista. La accesibilidad a las calles Luis Lamarca y Pintor Stolz es bastante peor que la accesibilidad a la calle Nou d'Octubre, es decir, acceder al estacionamiento planteado es más complicado (por el tráfico y los sentidos de la calle) y por tanto se necesita más tiempo (con lo que se contamina también más tiempo) y mayor coste de gasolina/vehículo.</li> </ul>	Alegación	Aclaración	<p>En la propuesta 3. <i>Continuar con la política de mejora de la gestión del estacionamiento de motocicletas</i> se manifiesta que efectivamente el aparcamiento de motocicletas es irregular en todo el perímetro de la ciudad administrativa, excepto en la acera de la C/Nueve de Octubre, donde no es ilegal según la ordenanza debido a su anchura de 6 metros y a la falta de plazas de estacionamiento en calzada.</p> <p>No obstante, se provoca la obstrucción a la movilidad peatonal ya que, para aparcar las motocicletas en esta acera, se genera circulación de estas por la acera de la C/Nueve de Octubre, resultando perjudicial para las personas que transitan a pie, además de invadir el carril bici.</p> <p>Para compensar la falta de estacionamiento en la calzada, se propone crear plazas para estacionamiento de motocicletas en las calles Luis Lamarca y Pintor Stolz, adyacentes a la C/Nueve de Octubre, no provocando situaciones de peligro.</p>



<b>Alegante</b>	<b>12</b>	<b>Nº registro</b>	GVRTE/2018/349793
-----------------	-----------	--------------------	-------------------

Contenido	Tipo	Tratamiento	Respuesta
<p>- Las propuestas de incentivos a aquellos funcionarios y trabajadores que vengan en medios sostenibles en mi opinión son una ocurrencia que pretende un buen fin, pero que no están bien planteadas. En primer lugar porque son imposibles de controlar. ¿Cómo se pretende controlar si una persona viene andando o en Valenbisi? ¿O si ha aparcado dos calles más allá y los últimos 100 m viene andando? ¿Si aparca en el aparcamiento de Carrefour también cuenta como andar o como vehículo? En definitiva, es imposible (o mejor dicho muy complicado) su control. Por otra parte es discriminatorio, ya que como bien dice el Plan de Movilidad, estas medidas están orientadas al personal que reside en València y alrededores muy próximos. Pero existe personal que reside más lejos y que sobre todo no tienen otra opción que el coche para acudir a trabajar (por diferentes circunstancias de lugar de vivienda, familia, otros desplazamientos, etc.). Por lo tanto, no todo el mundo puede tener acceso a esas medidas compensatorias, aunque quiera. Finalmente decir que 6 minutos al día es completamente insuficiente. En mi caso si vengo en moto tardo 15 minutos. Si vengo en bus (combinación de 2 autobuses) tardo entre 30-45 minutos. Aunque me den 6 minutos al día no me compensa.</p>	Alegación	Se acepta parcialmente	<p>La propuesta 22. <i>Incentivos al uso de los modos de transporte sostenibles</i> pretende fomentar el uso de los modos más respetuosos con el medio ambiente. En la versión final del plan, la bonificación en tiempo se planteará como una prueba piloto en la ciudad administrativa sujeta a la decisión de la Mesa Sectorial de la Función Pública, la bonificación con obsequios quedará enmarcada en actividades que se realicen durante la Semana Europea de la Movilidad y la bonificación en términos monetarios queda eliminada por su compleja implementación legal.</p> <p>Se plantea repartir a todas las personas trabajadoras una nueva tarjeta de identificación de color verde, diferente de la de color blanco que utilizan en la actualidad. Aquellas personas trabajadoras que utilizan el parquin actualmente para aparcar su vehículo y que decidieran acudir a trabajar en modos sostenibles también recibirían la tarjeta de identificación de color verde, cuando devolvieran la tarjeta plastificada que da acceso al parquin de la CA9OCT.</p>



<b>Alegante</b>	<b>12</b>	<b>Nº registro</b>	GVRTE/2018/349793
-----------------	-----------	--------------------	-------------------

Contenido	Tipo	Tratamiento	Respuesta
			<p>El Plan de Movilidad de la CA90 tiene en cuenta tanto a las personas trabajadoras que residen en el área metropolitana de València (el 95,36% del total), como a las que lo hacen fuera de este ámbito. El plan persigue que incluso aquellas personas que no dispongan de transporte público en condiciones adecuadas se planteen nuevas estrategias basadas en la movilidad sostenible para acudir al centro administrativo, como por ejemplo compartir coche, utilizar vehículos eléctricos o híbridos, el teletrabajo (la versión final del Plan de Movilidad de la CA90 incluirá una ficha de actuación para su fomento) ...</p>



<b>Alegante</b>	<b>12</b>	<b>Nº registro</b>	GVRTE/2018/349793
-----------------	-----------	--------------------	-------------------

Contenido	Tipo	Tratamiento	Respuesta
<p>- En el Plan de Movilidad no se habla para nada de la reducción o la flexibilización de la movilidad, es decir, la reducción o la flexibilización de los desplazamientos. No se habla ni se propone implantar medidas como el teletrabajo, la flexibilización de horarios, la compensación de horas positivas realizadas en el mes... medidas que pueden hacer que los desplazamientos sean menos o se distribuyan mejor en el tiempo y no se concentren todos en los periodos de entrada y salida. Por ejemplo, volver a instaurar el tiempo obligatorio de 9 a 14 (o incluso de 9:30 a 13:30) permite escalonar la entrada y salida de los vehículos. Poder hacer una o dos jornadas de trabajo desde casa, poder recuperar las horas positivas que haces de más, ... podrían generar menos desplazamientos.</p>	Alegación	Se acepta	<p>La flexibilización horaria y el teletrabajo vienen reguladas por la siguiente legislación:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- El decreto 68/2012, de 4 de mayo, del Consell, por el que se modifica el Decreto 175/2006, de 24 de noviembre, del Consell, regula las condiciones de trabajo del personal al servicio de la Administración del Consell.</li> <li>- El decreto 82/2016, de 8 de julio, del Consell, regula la prestación de servicios en régimen de teletrabajo del personal empleado público de la Administración de la Generalitat.</li> </ul> <p>El teletrabajo es una buena herramienta para reducir los desplazamientos y, por lo tanto, el documento final del Plan de Movilidad de la Ciudad Administrativa 9 de Octubre incluirá una ficha de actuación para el fomento del teletrabajo.</p>

**Persona o entidad alegante 13.**

<b>Alegante</b>	<b>13</b>	<b>Nº registro</b>	GVRTE/2018/355527
-----------------	-----------	--------------------	-------------------

Contenido	Tipo	Tratamiento	Respuesta
<p><u>Principales ideas del plan.</u></p> <p>Este plan ha sido diseñado por una empresa externa en base a un diagnóstico elaborado mediante encuesta por correo a la mitad de la plantilla (1.348 respuestas de una plantilla de 2.495 personas) y de una encuesta personal a visitantes (... personas), un análisis de la oferta de transporte público así como del entorno físico del CA90. Las propuestas del plan han sido elaboradas a raíz de una nueva encuesta a 814 empleados públicos sobre sus “preferencias declaradas”, y con 3 reuniones con el comité de empresa y una con las direcciones generales, a los que llama proceso de participación (sic).</p> <p>Fruto de todo ello recogidas en un documento de 289 pg.: 160 dedicadas al diagnóstico (más 47 en anexos), y 52 al plan propiamente dicho.</p> <p>Empezaremos <u>analizando las propuestas.</u></p> <p>Los puntos 10 y 11 (pg. 187) Recoge los objetivos y las propuestas de actuación del plan:</p> <p>Entre los objetivos se cita realizar un plan estratégico de mejora de la accesibilidad al centro, mejorar la calidad de vida de su personal en sus desplazamientos casa-trabajo, definir el sistema de transporte necesario para garantizar la movilidad sostenible y segura al trabajo.</p>	Aportación		Se agradece la aportación.



<b>Alegante</b>	<b>13</b>	<b>Nº registro</b>	GVRTE/2018/355527
-----------------	-----------	--------------------	-------------------

Contenido	Tipo	Tratamiento	Respuesta
<p>A la hora de concretarlos numéricamente plantea una reducción del 10-17% del número de desplazamientos motorizados (del 40,6 al 30% para los residentes en València y del 67,2% al 50% para los de fuera). Para ello propone acciones de promoción de modos alternativos, de comunicación de la oferta de transporte existente y gestionar el aparcamiento. Todo ello temporalizado en el corto (hasta 2 años), medio (de 2 hasta 5 años) y largo plazo (5 a 10 años).</p> <p>Las medidas generales se concretan en:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) Promoción de la bici: con garitas seguras para guardar 5 bicis, ampliar hasta 24 bornes de aparcamiento, (a) ofertar de 10 bicis eléctricas para uso en horario laboral. El uso de autos eléctricos con puntos de recarga para 4 autos (b) ampliable según necesidades.</li> <li>b) Comunicación propone hacer campañas de información sobre la red ciclista y la oferta de transporte público, diseñar un mapa metrominuto.</li> <li>c) Gestión del aparcamiento (de 850 plazas) es más polémica, de momento dejarla estar, salvo una resera de 4 plazas a un vehículo eléctrico. Y a medio-largo plazo introducir una tarifa disuasoria, salvo a vehículos con distintivos de bajas emisiones de la DGT.</li> </ul> <p>Además propone medidas concretas:  Muchas corresponden al <b>ayuntamiento de Valencia</b>: 1) Paso de peatones. 2) Quitar carril bici de la acera. 3) Bajar las motos aparcadas de las aceras. 6-8) Mejoras en la red ciclista. 9-11) Mejora en la EMT (líneas, tiempos, paradas, intersecciones). 19-20,23) Salida del parking. 24. ORA. 25) Señalización carga y descarga. 27) Parada de taxis. 28) Señalización de itinerarios de paradas de transporte público a CA90. 29) Señales indicando el CA90 como destino. 31) Reurbanizar C/ Democracia.</p>			



<b>Alegante</b>	<b>13</b>	<b>Nº registro</b>	GVRTE/2018/355527
-----------------	-----------	--------------------	-------------------

Contenido	Tipo	Tratamiento	Respuesta
<p>Otras son medidas a realizar por la GVA:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- A pie; 14). Diseño de mapas metrominuto.</li> <li>- Bicis: 4) biciaparcamientos seguros. 5) disponer de 10 bicis eléctricas para un 40% de empleados que hacen desplazamientos en misión. 14) Campaña para uso de la bici. - Transporte público: 16) Campaña información tr.público.</li> <li>- Coche: 13) Pasar algunos vehículos oficiales a eléctricos. 17) app coche compartido. 18) Cargadores eléctricos (2-4 puntos). 21) Gestión de aparcamiento (a corto plazo no hacer nada). 22) Disuadir del coche mediante una compensación en dinero, tiempo u obsequios.</li> <li>- Señalización y otras; 26) Señalización Interna al CA90. 30) Actualización planes emergencia.</li> </ul> <p>En resumen que para mejorar la calidad de vida en los desplazamientos y conseguir la movilidad sostenible (concretado en reducir un 10-15% el uso del coche de combustión), el CA90 plantea hacer un mapa metrominuto, algunos biciaparcamientos seguros, disponer de 10 bicis eléctricas, hacer campañas para usar el transporte público y la bici, pasar algún coche oficial a eléctrico, disponer de recarga par 4 autos eléctricos, ofrecer incentivos al no uso del coche (5 minutos, camisetas, o algo en moneda), señalización interna y revisar planes de emergencia. De momento plantea no tocar la gestión de las 850 plazas de aparcamientos. El resto de medidas corresponde al ayuntamiento.</p>			



<b>Alegante</b>	<b>13</b>	<b>Nº registro</b>	GVRTE/2018/355527
-----------------	-----------	--------------------	-------------------

Contenido	Tipo	Tratamiento	Respuesta
<p><u>Valoración.</u> Esta propuesta, en mi opinión ha acertado, en elaborar un plan único para todo el personal de CA90, e incluir al visitante. Quizás se han dejado de considerar a los proveedores y al personal que no es empleado público pero trabaja en las mismas dependencias.</p>	Alegación	Aclaración	<p>El Plan de Movilidad de la CA90 es un plan de centro de trabajo, enfocado al personal funcionario y a las personas que acuden de visita. La plantilla considerada es la que figura en los archivos de la administración pública y de la que se dispone de correo electrónico.</p> <p>Los proveedores no han sido encuestados directamente pero sí ha sido considerada la mejora del reparto de la mercancía en la propuesta 22. <i>Señalización de la carga y descarga en la calle Rincón de Ademuz</i> con la que se propone potenciar la carga y descarga en la Calle Rincón de Ademuz, con servicio general a la CA9OCT y a todos los establecimientos de la zona. Se habilitarán plazas para C/D, eliminando plazas de aparcamiento en batería para coches en la C/ Rincón de Ademuz.</p>



<b>Alegante</b>	<b>13</b>	<b>Nº registro</b>	GVRTE/2018/355527
-----------------	-----------	--------------------	-------------------

Contenido	Tipo	Tratamiento	Respuesta
<p>Los objetivos del plan son grandilocuentes y desproporcionados y deben ser revisados, pero que además están soportados, por medidas insuficientes, en su mayoría a cargo de otras administraciones (ayuntamiento de València) y sin apenas compromiso o inversión por parte de la CA90 que, además, adolecen de una falta de concreción importante. No están valoradas económicamente, no indican el personal técnico responsable (sólo una referencia genérica a la/s conselleria/s de tal o cual). Tampoco se indican criterios de evaluación del plan, ni establece una unidad de gestión, ni una figura socio-sindical de seguimiento. Sólo se hace referencia a una revisión a los 6 meses (y cada 6 meses) mediante una encuesta de satisfacción, de la ampliación de las 10 bicis eléctricas para uso del personal.</p>	Alegación	Se acepta parcialmente	<p>Un plan de movilidad es un documento estratégico y por lo tanto tiene que tener unos objetivos generales que posteriormente se concretan en unos objetivos parciales y numéricos. El Plan de Movilidad plantea como objetivos numéricos disminuir 10 puntos porcentuales el reparto modal en transporte privado del personal residente en València y alrededor del 17% para las personas trabajadoras residentes fuera de València, en un período de 10 años, el horizonte temporal del plan.</p> <p>Para la consecución de los objetivos, se proponen un total de 31 medidas, de las cuales 11 son de gestión propia y el resto de competencia municipal. La versión definitiva del Plan de Movilidad incorporará una ficha con la figura de agente para la gestión del Plan de Movilidad de la CA90. Además, en esta versión final se valorarán económicamente las propuestas y se definirán indicadores para llevar a cabo su evaluación, además de establecer unos indicadores de seguimiento del Plan a nivel global.</p>



<b>Alegante</b>	<b>13</b>	<b>Nº registro</b>	GVRTE/2018/355527
-----------------	-----------	--------------------	-------------------

Contenido	Tipo	Tratamiento	Respuesta
<p><u>Propuestas a incorporar</u></p> <p>Las estrategias estatales (del aire, sostenibilidad urbana, Desarrollo sostenible y movilidad sostenible) que incluyen estrategias de transporte a los centros de trabajo o actividad y los manuales sobre esta temática proponen la creación de una figura de <b>agente/coordinadora de movilidad</b> de empresa, también se barajan posibilidades de establecer servicios de <b>transporte colectivo de empresa</b> (o en convenio con el transporte público) o al menos <b>lanzaderas</b> que conecten el centro de trabajo con estaciones/paradas de transporte público (por ejemplo Estación del Norte de RENFE, o el empalme (y alguna más) de FGV, o con la estación de autobuses. También se recogen medidas organizativas como el <b>teletrabajo</b> o de concentración de la jornada laboral, que a buen seguro se puede aplicar a una parte importante de las tareas y del personal.</p> <p>Estos manuales también se refieren a que hay que incentivar modos de transporte activos pero desincentivar los pasivos y contaminantes, y que una forma eficiente es la restricción del aparcamiento de autos.</p> <p>Para promover los modos activos (como la bici) es importante la sensibilización, información de recorridos, incentivos, pero también ayuda: el organizar vueltas en bici del personal, o hacer asesoramiento y acompañamiento en los primeros desplazamientos en bici casa – trabajo.</p>	Alegación	Se acepta parcialmente	<p>La versión definitiva del Plan de Movilidad incorporará una ficha con la figura de agente o persona gestora de Plan de Movilidad de la CA90.</p> <p>Por otro lado, el centro administrativo está ubicado en a la ciudad de València con buena conexión en transporte público a nivel general, por lo que no precisa establecer servicios de transporte colectivo de empresa o lanzaderas.</p> <p>Respecto al teletrabajo, viene regulado por el decreto 82/2016, de 8 de julio, del Consell. El teletrabajo es una buena herramienta para reducir los desplazamientos y, por lo tanto, el documento final del Plan de Movilidad de la Ciudad Administrativa 9 de Octubre incluirá una ficha de actuación para el fomento del teletrabajo.</p> <p>La propuesta 14. <i>Campaña de información para el uso de la bicicleta</i> pretende informar a las personas usuarias de la bicicleta, sobre todo por lo que a itinerarios de acceso al centro administrativo se refiere.</p>



<b>Alegante</b>	<b>13</b>	<b>Nº registro</b>	GVRTE/2018/355527
-----------------	-----------	--------------------	-------------------

Contenido	Tipo	Tratamiento	Respuesta
Dado que se prevé disponer de e-bicis para uso del personal en horario laboral (en misión) podía aprovecharse para parte de ellas cederlas también para desplazamientos al/del trabajo. O poder ayudar a la compra de bicis para quienes hagan uso de ellas x días al año.	Alegación	Aclaración	Con la medida 5. <i>Creación de una flota de bicicletas eléctricas para desplazamientos de trabajo</i> no se puede habilitar el uso de estas bicicletas eléctricas compradas con fondos públicos para desplazamientos que no sean por motivo de trabajo, por lo que se descarta su utilización fuera del horario laboral.
Las medidas para compartir coche no bastan con una app.	Alegación	Aclaración	Con la propuesta 17. <i>App coche compartido</i> se pondrá en contacto a personas trabajadoras que tengan horarios y trayectos similares, lo que resulta de ayuda para que la plantilla se plantee la opción de compartir coche y los gastos del viaje asociados.
Las medidas de simplificación administrativa, reducción de trámites y el pleno funcionamiento de la administración electrónica serían muy ventajosas para que los visitantes al centro ahorren viajes al mismo.	Alegación	Aclaración	La administración cuenta con el decreto 218/2017, de 29 de diciembre, del Consell, de modificación del Decreto 220/2014, del Consell, por el que se aprueba el Reglamento de administración electrónica. Entendemos que es un camino que la administración está desarrollando y que tendrá su impacto positivo en la movilidad de la CA9OCT.



<b>Alegante</b>	<b>13</b>	<b>Nº registro</b>	GVRTE/2018/355527
-----------------	-----------	--------------------	-------------------

Contenido	Tipo	Tratamiento	Respuesta
<p>Sin una gestión restrictiva del aparcamiento muy difícilmente se van a dar avances sustantivos. Y hay que hacerlo con criterio: por ejemplo, no ofrecer -salvo excepciones aparcamiento a quien viva a menos de 2-3 km del CA90 o de 20' en transporte público. Puede haber empleadas/os con medidas por ejemplo de conciliación familiar y que deban entrar más tarde, no tiene sentido que no tenga plaza porque se ocupan según orden de llegada. También cabe poner limitaciones a quien vaya sólo en el auto. Dicha restricción debe ser drástica, y sólo permitir unas pocas decenas de plazas de aparcamiento. Esto, de partida no va a ser bien aceptado por lo que debe contar con verdaderas alternativas de desplazamiento, que sean cómodas y rápidas.</p> <p>Poca gente está dispuesta a cambiar sus hábitos de desplazamiento por motivos ambientales, los cambios se dan más por comodidad, por eficiencia, por ahorro económico y/o de tiempo, etc. Por tanto las restricciones deben ir acompañadas de alternativas reales y prácticas.</p>	Alegación	Aclaración	<p>La medida 21. <i>Gestión de uso del estacionamiento</i> del Plan de Movilidad de la CA90 propone, en el medio-largo plazo, adecuar autorizaciones a disponibilidad de plazas, estableciendo la implantación de una tarifa que desanime de obtener la autorización a quien no necesite el aparcamiento cotidianamente. Se ajustará el número de autorizaciones al número de plazas, dando siempre preferencia a los vehículos de bajas emisiones (0 Emisiones o ECO, según los distintivos ambientales de la DGT) a los que se les aplicará tarifa superreducida u otras opciones.</p> <p>A su vez, el Plan de Movilidad de la CA90 ha analizado las deficiencias del sistema de movilidad en relación con el centro administrativo y aunque a nivel general se encuentra bien conectado, del análisis realizado en el servicio de autobús urbano se han identificado barrios que no están bien servidos (propuestas 9 y 11). Además, considerando los modos no motorizados (a pie y en bicicleta) también se han detectado puntos de la red a mejorar y así se han incorporado (propuestas 1,2,3, 6, 7 y 8).</p>



<b>Alegante</b>	<b>13</b>	<b>Nº registro</b>	GVRTE/2018/355527
-----------------	-----------	--------------------	-------------------

Contenido	Tipo	Tratamiento	Respuesta
<p>Este plan de transporte al centro de trabajo es el primero que se realiza por parte de la GVA para su personal y seguramente podrá ser un referente para futuros planes de otras administraciones públicas y también de empresas privadas, por eso debe ser especialmente modélico en su diseño, formato, y en sus medidas. Por eso voy a hacer también unas reflexiones sobre el método seguido y sobre la fase de diagnóstico que quizás puedan ayudar a mejorarlo.</p> <p><u>Reflexiones sobre el método seguido.</u></p> <p>El método aplicado se ha compuesto de una encuesta por correo a todo el personal, otra para ver sus disposiciones al cambio, reuniones con el comité de empresa y directores generales, una visita ocular al entorno y a redes de transporte y la consulta de fuentes externas (servicios públicos de transporte, IMD, etc).</p> <p>Si se consulta a la gente, especialmente la que va en coche, sobre si está dispuesta a cambiar su forma de desplazamiento pocos estarán por la labor, y si se les pregunta cómo se podría hacer, pocos tendrán una idea clara o un conocimiento formado al respecto. Un proceso consultivo que plantea un cambio de comportamiento (incluso de actitudes) requiere de campañas previas de sensibilización (los motivos cercanos por los que cabe intentar los cambios) y de información sobre el marco normativo y estratégico y sobre buenas prácticas y experiencias de éxito en otros lugares similares para que a partir de ello puedan pensar opciones para la propia situación. Al parecer estas acciones no se han realizado en la elaboración de este plan y ello puede explicar parte de la pobreza del mismo.</p>	Alegación	Aclaración	<p>El Plan de Movilidad de la CA90 llevó a cabo una encuesta de preferencias declaradas, enriqueciendo el plan, con el objetivo de conocer la predisposición del personal de la ciudad administrativa a cambiar sus patrones de movilidad hacia modos más sostenibles.</p> <p>Metodológicamente, este tipo de cuestionarios plantean situaciones hipotéticas que deben ser lo más aproximadas a la realidad, con el fin de obtener datos que permitan estimar la utilidad con respecto a las alternativas planteadas.</p> <p>Los resultados obtenidos en la encuesta de preferencias declaradas son fiables, ya que los resultados de los parámetros básicos de movilidad son similares a los obtenidos en la encuesta de movilidad a la plantilla. El análisis de la encuesta de preferencias declaradas permitió definir un borrador de propuestas.</p> <p>Las campañas de sensibilización e información deben realizarse como actividades a implantar en el plan. Existen propuestas enfocadas a la difusión y a la información de los modos de transporte sostenibles.</p>



<b>Alegante</b>	<b>13</b>	<b>Nº registro</b>	GVRTE/2018/355527
-----------------	-----------	--------------------	-------------------

Contenido	Tipo	Tratamiento	Respuesta
<p>Además, no se trata sólo de tomar medidas “aceptadas” sino de buscar medidas coherentes para alcanzar objetivos deseables, estos sí compartidos y “aceptados” como son la prevención del cambio climático y de la siniestralidad vial laboral.</p> <p><u>Población diana.</u> Las medidas a aplicar deben ser orientadas principalmente a la población diana, que no es todo el personal del CA90, sino aquellos que van en automóvil y que viven más lejos (en distancia-tiempo) y/o con menos oferta de transporte público de calidad. Además, al tratarse de un plan de empresa, lo propio es identificar a la población diana con nombres y apellidos y analizar situaciones concretas para ver alternativas a la carta y no supuestos genéricos para quien quiera se sume. Para ello hace falta esa agencia/agente de movilidad de empresa.</p>	Alegación	Aclaración	<p>El Plan de Movilidad de la CA90 es un plan de centro de trabajo, enfocado al personal funcionario y a las personas que acuden de visita. Por tanto, las medidas propuestas están enfocadas a todas las personas trabajadoras del centro y a las que lo visitan.</p> <p>Por la Ley Orgánica 3/2018, de 5 de diciembre, de Protección de Datos Personales y garantía de los derechos digitales, no es posible publicar los datos y las circunstancias particulares de cada persona trabajadora o visitante de la ciudad administrativa.</p>
<p><u>Entorno diana.</u> A escasos 500 m. del CA90 existe -al menos- otro equipamiento con una gran atracción de desplazamientos (el hospital provincial) y aunque las personas que acuden no son las mismas, si es fácil que puedan utilizar los mismos transportes públicos y similares recorridos. Ya que se trata de otra administración pública también obligada a hacer un plan de movilidad, sería deseable valorar la aplicación de medidas conjuntas para ambos.</p>	Alegación	Aclaración	<p>Como se ha indicado en la alegación anterior, el Plan de Movilidad de la CA90 es un plan estratégico de centro de trabajo, enfocado al personal funcionario y a las personas que acuden de visita. El ámbito de estudio queda definido en dos niveles: el peatonal, englobando un radio de 200 metros desde la CA90 y el de estacionamientos en un radio de 500 metros.</p> <p>Cada centro de trabajo tiene su problemática específica y requiere medidas concretas.</p>



<b>Alegante</b>	<b>13</b>	<b>Nº registro</b>	GVRTE/2018/355527
-----------------	-----------	--------------------	-------------------

Contenido	Tipo	Tratamiento	Respuesta
<p><u>Contenido.</u> Sensibilización: cabría medir, además de la distancia y tiempo invertido en el desplazamiento, el impacto ambiental y energético generado por el personal de CA90 y la siniestralidad vial. Para que en el seguimiento se puedan ir viendo los avances y que anime a que más personas empleadas a sumarse al plan.</p> <p>La seguridad vial laboral es un tema importante que apenas queda citado en este plan y sobre el que ya hay cierta literatura y varias webs de interés: <a href="http://www.planmovilidad.es/">www.planmovilidad.es/</a>, <a href="http://www.seguridadviallaboral.es/">www.seguridadviallaboral.es/</a>, <a href="http://www.seguridadvialenlaempresa.com">www.seguridadvialenlaempresa.com</a>, <a href="https://istas.net/movilidad">https://istas.net/movilidad</a>)</p>	Alegación	Aclaración	Por lo que a seguridad vial se refiere, en la encuesta se ha explotado los datos aportados por la plantilla.
<p><u>Análisis de la información.</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Sobre el uso de la bici y del transporte público se echa a faltar un análisis más detallado para las horas en entrada y salida del personal (y no sólo la media diaria) en el momento de pleno rendimiento del CA90 y antes de su entrada en funcionamiento, para tener otra fuente de información del uso de estos medios probablemente debido en gran parte al CA90. Lo mismo cabría decir respecto al IMD para conocer mejor el impacto del tráfico del CA90.</li> </ul>	Alegación	Aclaración	<p>El Plan de Movilidad de la CA90 muestra datos de demanda media diaria de bicicletas en el entorno del centro administrado extraídos de la página web del Ayuntamiento de València y datos de distribución horaria de las estaciones de Valenbisi próximas al complejo.</p> <p>En relación al transporte público, se reflejan datos de demanda horaria de viajeros en la estación Nueve de Octubre, además de datos de distribución horaria en las líneas del servicio de autobús urbano de EMT que pasan por el centro administrativo. Del servicio de autobús metropolitano, la empresa MetroBus proporcionó datos de demanda de personas transportadas por línea.</p>



<b>Alegante</b>	<b>13</b>	<b>Nº registro</b>	GVRTE/2018/355527
-----------------	-----------	--------------------	-------------------

Contenido	Tipo	Tratamiento	Respuesta
-			Asimismo, respecto al transporte privado, el Ayuntamiento de València ha proporcionado el histórico de IMDs en las calles principales colindantes a la CA90 – Nou d’Octubre y Democracia – con los datos de dos meses tipo, Mayo y Noviembre, desde 2010 hasta 2016.  La media a lo largo de estos años es de 2.200 vehículos diarios circulando por la parte norte y noreste a CA90, y de 5.500 pasando por la continuación a CA90 hasta Av.Pérez Galdós, sin presentar una afectación relevante desde la inauguración de la Ciudad Administrativa 9 d’Ocube en 2013.
- No se recoge información sobre siniestralidad vial laboral y sería fácil recogerla pues su registro -si hay baja laboral- es de obligado registro.	Alegación	Aclaración	La siniestralidad se trabajó con datos de la encuesta.



<b>Alegante</b>	<b>13</b>	<b>Nº registro</b>	GVRTE/2018/355527
-----------------	-----------	--------------------	-------------------

Contenido	Tipo	Tratamiento	Respuesta
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Las variables de edad, sexo, nacionalidad o Conselleria de trabajo no han sido analizadas, tampoco parecen significativas. Más importante sería cruzar la hora de entrada con el modo de desplazamiento.</li> </ul>	Alegación	Aclaración	<p>El Plan de Movilidad de la CA90 refleja el número de mujeres y de hombres por edad que forma la plantilla del centro administrativo, datos han permitido expandir la muestra que se ha encuestado.</p> <p>La nacionalidad o la Conselleria a la que se pertenece, siendo que la totalidad de la plantilla analizada trabaja en el centro administrativo, no resulta relevante para el análisis de la problemática.</p> <p>De la encuesta de movilidad se desprende que la punta de entrada de los trabajadores se da entre las 7:30 y las 8:00. El reparto modal representado hace referencia al modo utilizado para acceder a la ciudad administrativa.</p>
<p>Otras cuestiones metodológicas:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Que el error muestral se aplique comparando el sexo y edad de los que han respondido con el universo siendo que No se trata de una variable considerada en el análisis no parece procedente. Antes cabría haberla obtenido en relación a los que van en coche o no, o a según distancia-tiempo en el recorrido al trabajo, o sobre la capacidad económica - medida por el nivel profesional- de los entrevistados.</li> </ul>	Alegación	Aclaración	<p>Para expandir la muestra obtenida necesitas un dato fiable del universo. Si van en coche o no es un dato que no se sabe, se saca de la encuesta y por lo tanto no sirve para expandir la propia muestra. Estadísticamente, el dato más fiable para expandir una muestra es el sexo y edad del universo.</p>



<b>Alegante</b>	<b>13</b>	<b>Nº registro</b>	GVRTE/2018/355527
-----------------	-----------	--------------------	-------------------

Contenido	Tipo	Tratamiento	Respuesta
<ul style="list-style-type: none"><li>- Compara el reparto modal del CA90 con el conjunto de la ciudad, cuando no son realidades comparables, bien podía haberlo comparado con otra unidad productiva como la Ford. Además, no se trata de estar mejor que otros sino de alcanzar la sostenibilidad ambiental en términos de consumo energético y de impacto ambiental.</li></ul>	Alegación	Aclaración	En la actualidad no existen datos publicados de otros centros de trabajo con características similares a este centro administrativo, ubicado en la ciudad. Por tanto, se ha comparado el reparto modal de la ciudad administrativa con el de la ciudad de València considerando el motivo trabajo. En cualquier caso, el Plan de Movilidad de la CA90 establece unos objetivos (generales y parciales) y una serie de propuestas a desarrollar con el fin de alcanzarlos.
<ul style="list-style-type: none"><li>- Siendo un plan de empresa, más que un estudio muestral cabría haber realizado un estudio de todo el universo, para centrarse luego en el personal cuyos desplazamientos tuvieran más coste/impacto tanto en tiempo, como en consumo energético y contaminación, para conocer mejor su situación concreta y las opciones que se les podría ofrecer.</li></ul>	Alegación	Aclaración	La encuesta de movilidad se envió vía telemática a todo el personal del centro administrativo con el objetivo de obtener la máxima representatividad de las pautas de movilidad. Con la expansión de la muestra por sexo y edad, para un nivel de confianza del 95% se obtiene un error muestral aceptable del 1,81%.

**Persona o entidad alegante 14.**

<b>Alegante</b>	<b>14</b>	<b>Nº registro</b>	CART1/2018/29111
-----------------	-----------	--------------------	------------------

Contenido	Tipo	Tratamiento	Respuesta
<p>En relación a la INFORMACIÓN PÚBLICA DEL PLAN DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD ADMINISTRATIVA 9 D'OCTUBRE DE VALENCIA, presento las siguientes ALEGACIONES:</p> <p>Reconozco que no he leído íntegramente el documento por cuestiones de disponibilidad de tiempo, pero aun estando de acuerdo con la intención esencial del mismo, quisiera hacer ver a los responsables de su redacción lo siguiente:</p> <p>Hay personas para las que por sus circunstancias personales, tales como edad avanzada o problemas de salud, el medio de desplazamiento que mejor se adapta a las mismas es el coche, además de no disponer de otro vehículo.</p> <p>Pongo por caso una persona mayor, con salud delicada y que tenga que salir de su casa a las siete de la mañana de un día frío y lluvioso. Parece razonable pensar que su coche particular es el medio más adecuado.</p> <p>Por lo que solicito que se valore la posibilidad de no cobrar la tasa de aparcamiento en determinados casos, e incluso en general, incidiendo más en medidas de otro tipo.</p>	Alegación	Aclaración	<p>La propuesta 21. <i>Gestión de uso del estacionamiento</i>, propone, en el medio-largo plazo, adecuar autorizaciones a disponibilidad de plazas, estableciendo la implantación de una tarifa que desanime de obtener la autorización a quien no necesite el aparcamiento cotidianamente. Se ajustará el número de autorizaciones al número de plazas, dando siempre preferencia a los vehículos de bajas emisiones (0 Emisiones o ECO, según los distintivos ambientales de la DGT) a los que se les aplicará tarifa superreducida u otras opciones.</p> <p>En la encuesta de preferencias declaradas se planteaban dos posibles tasas, una de 20 euros y otra de 30, que se pueden considerar razonables teniendo en cuenta los precios habituales del mercado actual de estacionamientos.</p> <p>En cualquier caso, cuando se realice el proyecto se definirán las condiciones exactas de gestión del estacionamiento.</p>

**Persona o entidad alegante 15.**

<b>Alegante</b>	<b>15</b>	<b>Nº registro</b>	(DGTIC-Servici de Sistemes, <a href="mailto:juraco_miq@gva.es">juraco_miq@gva.es</a> )
-----------------	-----------	--------------------	--

Contenido	Tipo	Tratamiento	Respuesta
<p>PRIMERA: <u>Eixida de l'aparcament</u> (proposta 19)</p> <p>Proposta:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) Trasllat del pas de vianants que està a l'eixida del parking – a la dreta – a un punt anterior a l'eixida, front al número 17, de manera que s'evite el perill sobre les persones que creuen el carrer alhora que, a l'eixir del parking, es mira cap a l'esquerra als cotxes que venen pel carrer Racó d'Ademús.</li> <li>2) Nou pas de vianants front al número 21 del carrer Racó d'Ademús amb estes mesures seria necessari prohibir el gir cap a l'esquerra cap a Navarro Cabanes, que traslladaria el problema al carrer Luís Lamarca al convertir-se en un embut en hores punta (ja ho és ara en ocasions al tindre un únic carril i aparcaments a les dos bandes) i a més es reduiria la velocitat dels cotxes i es facilitaria el creuament del carrer pels vianants.</li> </ol> <p>Objectiu: Fer innecessària la prohibició de girar a l'esquerra per Navarro Cabanes i evitar el coll de botella de Luís Lamarca cap al carrer Nou d'Octubre.</p>	Alegación	Aclaración	<p>En relació amb la proposta 19. <i>Salida del estacionamiento con gestión del tráfico en la Calle Rincón de Ademuz</i>, el pas de vianants està col·locat per donar continuïtat peatonal al carrer Navarro Cabanes. Si es retranqueja, s'elimina la continuïtat dels vianants.</p> <p>La prohibició de girar a l'esquerra per Navarro Cabanes es manté, ja que el trànsit actual pel carrer Luís Lamarca no és significatiu, actuant com a canalitzador dels vehicles que ixen del pàrquing cap al carrer Nou d'Octubre.</p>



<b>Alegante</b>	<b>15</b>	<b>Nº registro</b>	(DGTIC-Servici de Sistemes, <a href="mailto:juraco_miq@gva.es">juraco_miq@gva.es</a> )
-----------------	-----------	--------------------	--

Contenido	Tipo	Tratamiento	Respuesta
<p>SEGONA: <u>Foment de la Compartició de Vehicle</u> Promoure/incentivar la compartició de vehicle per dos o més funcionaris, que es comprometrien a fer ús d'un únic vehicle, al mateix nivell que altres propostes. Objectiu: Ocupar menys places d'aparcament i ser més eficients en l'ús dels transport privat (no tots tenim accés a un transport públic ràpid i proper).</p>	Alegación	Aclaración	<p>El Pla de Mobilitat de la CA90 persegueix el foment dels modes de transport més respectuosos amb el medi ambient, entre els quals es troben els vehicles elèctrics o híbrids endollables.</p> <p>Si s'utiliza un vehicle d'aquestes característiques, tal i com s'especifica en la proposa 21. <i>Gestión de uso del estacionamiento</i>, en el mitjà-llarg termini, es tindrà preferència per accedir al pàrquing, ja que se'ls aplicarà tarifa súperreduïda o altres opcions. Per tant, si es comparteix un vehicle elèctric o híbrid endollable es tindrà preferència en l'accés al pàrquing</p>

**Persona o entidad alegante 16.**

<b>Alegante</b>	<b>16</b>	<b>Nº registro</b>	GVRTE/2018/368527
-----------------	-----------	--------------------	-------------------

Contenido	Tipo	Tratamiento	Respuesta
<p>Alegaciones al Plan de Movilidad de la Ciutat Administrativa 9 d'Octubre de València.</p> <p>Al contrario de lo que concluye el informe, el transporte público tiene aún muchos aspectos que mejorar, porque el análisis realizado no es correcto. Entre otros, por los siguientes motivos:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- se ha basado únicamente en mediciones sobre trayectos directos, si se hubiesen analizado los trayectos con transbordos, el resultado en duración del trayecto y frecuencia sería bastante peor.</li><li>- al basarse sólo en líneas que llegan al complejo, no se analiza la cobertura efectiva, que en muchas zonas es insuficiente y escasa.</li><li>- las frecuencias informadas de la EMT para la hora de entrada no son reales. Las primeras salidas de las líneas tienen menos frecuencia que el resto, y más aún fuera del calendario lectivo.</li></ul>	Alegación	Aclaración	<p>El Plan de Movilidad de la CA90 es un plan de centro de trabajo, enfocado al personal funcionario y a las personas que acuden de visita. Se trata de un plan estratégico, por lo que se ha analizado en cada caso el trayecto más corto posible, implicara o no realizar transbordos.</p> <p>Respecto a los datos de horarios de las líneas de transporte público, la fuente es la propia EMT, que los publica en su página web. Cabe destacar que el Plan de Movilidad recoge los horarios de las líneas que pasaban antes de la remodelación que hizo la EMT en febrero de 2018, con afección a algunas de las líneas que pasan por el centro administrativo. La frecuencia, que puede consultarse en la página oficial de la EMT, en la hora punta de entrada (entre las 7:30 y las 8:00) de las líneas que pasan actualmente es:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Línea 73: entre 8 y 11 minutos</li><li>- Línea 93: entre 7 y 13 minutos</li><li>- Línea 95: entre 8 y 12 minutos</li><li>- Línea 98: entre 7 y 11 minutos</li><li>- Línea 99: entre 7 y 11 minutos</li></ul>



<b>Alegante</b>	<b>16</b>	<b>Nº registro</b>	GVRTE/2018/368527
-----------------	-----------	--------------------	-------------------

Contenido	Tipo	Tratamiento	Respuesta
<p>Respecto al uso de transporte motorizado, los datos recogidos han dejado claro que el estacionamiento, con su sistema actual, es bastante estable y organizado, proporcionando un buen servicio a los funcionarios (un 88%), además de liberar al entorno y a sus vecinos de una gran cantidad de vehículos circulando y aparcados. Recordar que todos los funcionarios del complejo administrativo 9 d'Octubre, han sido desplazados obligatoriamente de su lugar elegido de trabajo, lo que ha causado inevitablemente problemas de desplazamiento. No se entiende que, para un servicio que se les ofrece a los funcionarios, y que está funcionando de manera bastante satisfactoria, se proponga penalizarlo/castigarlo (y más cuando el mismo plan concluye que su penalización no haría cambiar la situación de manera significativa).</p>	Alegación	Aclaración	<p>La propuesta 21. <i>Gestión de uso del estacionamiento</i> propone a medio-largo plazo adecuar autorizaciones a disponibilidad de plazas, estableciendo la implantación de una tarifa que desanime de obtener la autorización a quien no necesite el aparcamiento cotidianamente.</p> <p>De la encuesta de preferencias declaradas enviada a la plantilla para conocer su predisposición a una serie de propuestas, se extrae que al 39% de las personas encuestadas les parece bien el modelo de gestión actual del estacionamiento, mientras que el 42% sí que introduciría cambios.</p> <p>A <i>corto plazo</i> la propuesta es que la gestión del estacionamiento de la CA9OCT siga prácticamente como está actualmente, pero en el medio-largo plazo se pretende ajustar el número de autorizaciones al número de plazas, dando siempre preferencia a los vehículos de bajas emisiones (0 Emisiones o ECO, según los distintivos ambientales de la DGT) a los que se les aplicará tarifa superreducida u otras opciones.</p>



Alegante	16	Nº registro	GVRTE/2018/368527
----------	----	-------------	-------------------

Contenido	Tipo	Tratamiento	Respuesta
			La tarifa que se estaba barajando implantar entre 20 y 30 € se puede considerar razonable teniendo en cuenta los precios habituales del mercado actual de estacionamientos.
Respecto a la propuesta de culpabilizar/premiar a los funcionarios (dividirlos entre blancos y verdes, repartir obsequios y/o prebendas, otorgar ventajas laborales) realmente parece sacado de otra época. Las propuestas que produzcan enfrentamientos solo provocarán el rechazo de las mismas.	Alegación	Se acepta parcialmente	<p>La propuesta 22. <i>Incentivos al uso de los modos de transporte sostenibles</i> pretende fomentar el uso de los modos más respetuosos con el medio ambiente. En la versión final del plan, la bonificación en tiempo se planteará como una prueba piloto en la ciudad administrativa sujeta a la decisión de la Mesa Sectorial de la Función Pública, la bonificación con obsequios quedará enmarcada en actividades que se realicen durante la Semana Europea de la Movilidad y la bonificación en términos monetarios queda eliminada por su compleja implementación legal.</p> <p>No se pretende en ningún caso provocar enfrentamientos, sino incentivar los modos sostenibles. La bonificación en tiempo por acudir al trabajo en modos de transporte respetuosos con el medio ambiente está en auge a nivel europeo, contando con probada experiencia.</p>





<b>Alegante</b>	<b>16</b>	<b>Nº registro</b>	GVRTE/2018/368527
-----------------	-----------	--------------------	-------------------

Contenido	Tipo	Tratamiento	Respuesta
La encuesta indica que muchos funcionarios cambiarían al transporte público si mejorase su frecuencia y tiempo de recorrido. Queda claro que la única manera de fomentar el transporte público frente al privado (de cualquier tipo) es mejorar el transporte público.	Alegación	Aclaración	<p>Efectivamente, para dejar de utilizar el transporte privado motorizado es clave contar con un óptimo sistema de transporte público.</p> <p>El Plan de Movilidad del CA90 está en esa línea, por lo que tras analizar en detalle la problemática existente en los 15 barrios de València donde viven alrededor de la mitad de las personas trabajadoras residentes en la ciudad de València, se detectaron insuficiencias en la red de autobús urbano para dar servicio a los barrios de Benicalap, Malilla, Monteolivete y Torrefiel. A nivel general, también se ha detectado la necesidad de mejorar los tiempos de recorrido en autobús urbano con el barrio del Cabanyal y el de la Malva-rosa. Todo lo anterior se ha reflejado en propuestas de mejora, junto con la mejora de la accesibilidad a la parada EMT Nou D'Octubre-Democràcia.</p> <p>Además, otra de las medidas es la realización de campañas de información para el uso de transporte público.</p>

**Persona o entidad alegante 17.**

<b>Alegante</b>	<b>CSIF (Central Sindical Independiente y de Funcionarios)</b>	<b>Nº registro</b>	GVRTE/2018/371109
-----------------	--	--------------------	-------------------

Contenido	Tipo	Tratamiento	Respuesta
<p>Desde CSIF Comunitat Valenciana, organización sindical más representativa en el ámbito de la Administración de la Generalitat, admitiendo expresamente la comunicación por correo electrónico según los datos referenciados, ante la Administración comparece y, respecto al Plan de Movilidad Sostenible Ciudad Administrativa 9'Octubre</p> <p>EXPONE: Que en el DOGV de 20/11/2018 se publicó la Información pública del plan de movilidad de la Ciutat administrativa 9 d'Octubre de València, otorgando un plazo de veinte días para presentar las alegaciones oportunas; desde CSIF, como organización sindical presente en el ámbito de la Ciutat Administrativa, se realizan para su conocimiento las siguientes</p> <p>CONSIDERACIONES AL PLAN DE MOVILIDAD CA90</p> <p><b>I. Agradecimiento fomento de la participación</b> En primer lugar, desde CSIF queremos agradecer y felicitar al equipo de trabajo de la Generalitat que ha elaborado el Plan, por su interés en fomentar la participación ciudadana -en este caso, de los empleados públicos afectados- en varias ocasiones, así como la voluntad de ofrecer la información y explicación en detalle. Consideramos que la actuación en esta cuestión es un ejemplo a seguir de consenso y participación con los empleados públicos.</p>	Aportación		Agradecemos la aportación, ya que la fase de participación ha sido transversal al resto de las fases del Plan de Movilidad de la CA90.



<b>Alegante</b>	<b>CSIF (Central Sindical Independiente y de Funcionarios)</b>	<b>Nº registro</b>	GVRTE/2018/371109
-----------------	--	--------------------	-------------------

Contenido	Tipo	Tratamiento	Respuesta
<p><b>II. Apoyo al transporte sostenible</b></p> <p>Desde CSIF apoyamos todas las medidas que reivindiquen y animen al uso de medios de transporte sostenible, incluyendo realizar las actuaciones para disponer de todas las facilidades posibles para ello.</p> <p>Consideramos una ventaja evidente la creación de zonas de aparcamiento, seguridad, vigilancia, etc., de dichos medios de transporte, debiendo matizar que deben realizarse siempre que verdaderamente sean efectivos, y con las máxima comodidad para el empleado público <i>-lo que, a modo de ejemplo, y constándonos que ha sido una cuestión conflictiva, incluye poder subir los patinetes al puesto de trabajo (si permiten el paso y la prestación del servicio) e incluso cargar su batería en la red eléctrica-</i>.</p> <p>Del mismo modo, animamos al aumento de frecuencia y calidad del servicio en los medios públicos de transporte (metro, bus, taxi, etc.), la seguridad en los desplazamientos a pie o en bicicleta (carril bici, etc.).</p>	Alegación	Aclaración	<p>La propuesta 4. plantea la protección de las bicicletas (y los patinetes) de las personas trabajadoras, quedando definido en la versión final del Plan de Movilidad que el planteamiento a <i>corto plazo</i> es acondicionar el aparcamiento centralizado ubicado en el patio interior del edificio B, que está actualmente en funcionamiento. Además, se plantea implantar un proyecto piloto de Bicibox (sistema de aparcamientos seguros para bicicletas privadas), en el que se podrán dejar todo tipo de bicicletas y patinetes. Se colocarán 5 dispositivos, previo permiso del Ayuntamiento, eliminando plazas de aparcamiento de vehículos del entorno inmediato de la CA9OCT.</p> <p><i>A medio plazo</i>, la propuesta consiste en ampliar el estacionamiento de bicicletas actual en uno de los patios interiores del edificio B, acondicionando el otro patio interior, de idénticas dimensiones al que actualmente utiliza el personal.</p>



<b>Alegante</b>	<b>CSIF (Central Sindical Independiente y de Funcionarios)</b>	<b>Nº registro</b>	GVRTE/2018/371109
-----------------	--	--------------------	-------------------

Contenido	Tipo	Tratamiento	Respuesta
			<p>Respecto al sistema de transporte público, el Plan de Movilidad de la CA90 ha analizado las deficiencias del sistema de movilidad en relación con el centro administrativo y a nivel general se encuentra bien conectado. Del análisis realizado en el servicio de autobús urbano, las zonas detectadas con deficiencia son los barrios de Benicalap, Malilla, Monteolivete y Torrefiel, Cabanyal y Malva-rosa (recogidas en las propuestas 9 y 11).</p> <p>Además, considerando los modos no motorizados (a pie y en bicicleta) también se han detectado puntos de la red a mejorar y así se han incorporado (propuestas 1, 2, 3, 6, 7 y 8).</p>



<b>Alegante</b>	<b>CSIF (Central Sindical Independiente y de Funcionarios)</b>	<b>Nº registro</b>	GVRTE/2018/371109
-----------------	--	--------------------	-------------------

Contenido	Tipo	Tratamiento	Respuesta
<p><b>III. Incentivos al transporte público extensivos a toda la GVA</b></p> <p>Desde CSIF consideramos como cuestión esencial que los incentivos del transporte sostenible (sean cuales sean) deben hacerse extensivos a todo el personal empleado público de la Generalitat, y no únicamente a quienes tengan su puesto de trabajo en el CA90; siendo conscientes de que se está desarrollando el Plan de dicho centro de trabajo, entendemos que puede ser positivo para el mismo pero no debe suponer un agravio respecto al resto de empleados públicos de otros centros de trabajo, por lo que debe negociarse y aprobarse su extensión general a todos los funcionarios y laborales de la Administración valenciana.</p> <p>Respecto a los incentivos en sí, consideramos una idea oportuna la manifestada por personal afectado en la reunión pública celebrada en diciembre de 2018, respecto al pago no pecuniario directamente (que tendría la consideración de pago en especie) sino a la obtención de bonómetros, bonobus, etc., suponiendo un ahorro para el personal empleado público al no gastar parte de su salario precisamente en el transporte.</p>	Alegación	Se acepta	<p>La propuesta 22. <i>Incentivos al uso de los modos de transporte sostenibles</i> pretende fomentar el uso de los modos más respetuosos con el medio ambiente. En la versión final del plan, la bonificación en tiempo se planteará como una prueba piloto en la ciudad administrativa sujeta a la decisión de la Mesa Sectorial de la Función Pública, la bonificación con obsequios quedará enmarcada en actividades que se realicen durante la Semana Europea de la Movilidad y la bonificación en términos monetarios queda eliminada por su compleja implementación legal.</p> <p>Efectivamente, los beneficios en tiempo que contemplará la citada propuesta en la versión final del Plan de Movilidad se harán extensivos al resto del personal funcionario de la administración general de la Generalitat Valenciana, proponiéndose la realización de la experiencia piloto en la ciudad administrativa.</p>



<b>Alegante</b>	<b>CSIF (Central Sindical Independiente y de Funcionarios)</b>	<b>Nº registro</b>	GVRTE/2018/371109
-----------------	--	--------------------	-------------------

Contenido	Tipo	Tratamiento	Respuesta
<p><b>IV. Uso y gestión del parking de la CA90</b></p> <p>Respecto al uso del parking, consideramos que, si a medio o largo plazo se pretende implantar una tarifa, la misma debe ser adecuadamente negociada, no pudiendo pronunciarnos desde CSIF hasta la concreción de una propuesta al respecto; en ese sentido, entendemos necesario que la gestión con una tarifa debería incluir:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) un precio verdaderamente simbólico; no sólo más reducido que el precio de mercado -lo que la GVA ya propone-, sino de una cuantía suficiente que desincentivase que parte de los trabajadores tuvieran una tarjeta de parking para no usarla en ningún momento, pero no que supusiera un coste añadido</li> <li>b) no compartimos la visión de la GVA sobre que la tarifa puede ser un reparto del coste del parking entre la Administración y los empleados públicos afectados</li> <li>c) la tarifa debería tener exenciones o reducciones importantes porcentualmente para el personal empleado público que no puede modificar el uso del vehículo privado por el transporte sostenible por diversos motivos (lejanía desde su lugar de residencia, mala comunicación en transporte, motivos de conciliación o flexibilidad, etc.)</li> </ul> <p>Sobre el uso actual del parking, si bien es cierto que no tiene una problemática elevada, debemos hacer constar que la gestión actual (se va completando y cuando no hay más huecos está lleno y no se puede aparcar) no permite su disfrute por el personal que tiene motivos de conciliación y flexibilidad.</p>	Alegación	Aclaración	<p>En la encuesta de preferencias declaradas llevada a cabo en el Plan de Movilidad de la CA90 se planteaban dos posibles tasas, una de 20 euros y otra de 30, que se pueden considerar razonables teniendo en cuenta los precios habituales del mercado actual de estacionamientos.</p> <p>En el Plan de Movilidad no se especifica que la tarifa suponga un reparto del coste entre la Administración y los empleados públicos afectados, sino que se trata de que en el medio-largo plazo, para adecuar autorizaciones a disponibilidad de plazas se implante una tarifa que desanime de obtener la autorización a quien no necesite el aparcamiento cotidianamente.</p> <p>En fase de proyecto se definirán las tarifas y las excepciones, que deberían ir encaminadas a PMR y vehículos de alta ocupación.</p>



<b>Alegante</b>	<b>CSIF (Central Sindical Independiente y de Funcionarios)</b>	<b>Nº registro</b>	GVRTE/2018/371109
-----------------	--	--------------------	-------------------

Contenido	Tipo	Tratamiento	Respuesta
<p><b>V. Seguridad y desplazamientos en el CA90</b></p> <p>Consideramos que se debe analizar, junto al transporte, y dentro del objetivo de calidad de vida para los empleados públicos del CA90, la seguridad y desplazamientos internos en el centro, asegurando que los mismos son equitativos para todos los afectados.</p> <p>Actualmente, nos constan algunas instrucciones donde se ha cortado o impedido el paso o circulación interior, sobre todo en la entrada y salida del parking, que suponen un agravio para parte del personal.</p>	Alegación	Aclaración	<p>El Plan de Movilidad de la CA90 analiza las pautas de movilidad de las personas empleadas públicas en el medio urbano. A nivel interno del edificio, el Plan de Movilidad hace referencia a la necesidad del cumplimiento de la normativa de accesibilidad.</p> <p>A nivel estatal, se debe cumplir con el documento básico SUA: Seguridad de Utilización y Accesibilidad y con la Ley 8/2013 del 26 de junio de Rehabilitación, Regeneración y Renovación urbanas; aunque dado que su construcción es anterior a la Ley 8/2013 ésta no se habrá tenido en cuenta. A nivel autonómico, se debe cumplir la Ley 1/1998 del 5 de mayo de la Generalitat Valenciana de accesibilidad y supresión de barreras arquitectónicas, urbanísticas y de la comunicación. A nivel municipal, se debe cumplir la Ordenanza de Accesibilidad en el medio urbano del municipio de València. De toda la normativa mencionada, basta con cumplir con la más restrictiva.</p>



<b>Alegante</b>	<b>CSIF (Central Sindical Independiente y de Funcionarios)</b>	<b>Nº registro</b>	GVRTE/2018/371109
-----------------	--	--------------------	-------------------

<b>Contenido</b>	<b>Tipo</b>	<b>Tratamiento</b>	<b>Respuesta</b>
<p><b>VI. Aplicación práctica de algunas medidas del Plan</b> Determinadas propuestas del Plan consideramos que pueden tener una muy difícil aplicación práctica o verificación (como demostrar que vas caminando hasta el centro), o se pueden contradecir con otros derechos (como el uso del coche compartido y la flexibilidad horaria individual). Sin perjuicio de que las consideramos un avance beneficioso para el personal empleado público, desconocemos cómo se va a poder verificar su actuación, lo que puede resultar contraproducente.</p>	Alegación	Aclaración	El plan es un documento estratégico que marca unas directrices y propuestas de actuación para alcanzar unos objetivos. Cada propuesta debe desarrollarse con un proyecto y será en esa fase donde se concretará su implantación y medidas de control y seguimiento.



<b>Alegante</b>	<b>CSIF (Central Sindical Independiente y de Funcionarios)</b>	<b>Nº registro</b>	GVRTE/2018/371109
-----------------	--	--------------------	-------------------

Contenido	Tipo	Tratamiento	Respuesta
<p><b>VII. Materias competencia de la GVA</b></p> <p>El Plan incluye cuestiones cuya competencia de resolución pertenece al CA90, y otras de competencia municipal; estando conformes con ambas, consideramos desde CSIF que podrían completarse con cuestiones competencias del Consell, y en este caso de los departamentos competentes en Hacienda o en Función Pública, como:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Existencia de servicio médico -con personal médico del trabajo- en el centro</li> <li>- Extensión de beneficios por transporte sostenible a todo el personal empleado público</li> <li>- Consideración de toda la CA90 como un único centro de trabajo para cuestiones de seguridad y salud laboral (por ejemplo, para la previsión y agenda de simulacros de evacuación)</li> <li>- Etc</li> </ul> <p>Solicitando que se tengan en consideración las manifestaciones realizadas, agradecemos el fomento de la participación ciudadana, y les saludamos atentamente.</p>	Alegación	Aclaración	<p>Respecto a la existencia de servicio médico en el centro, esta cuestión guarda relación con la gestión de la estructura interna de la función pública del edificio, quedando fuera de las competencias del Plan de Movilidad de la CA90.</p> <p>En relación a cuestiones de seguridad y salud laboral, el Plan de Movilidad de la CA90 con la propuesta 30. <i>Actualización de los planes de emergencias existentes</i> pretende promover la revisión y actualización de los planes de emergencia de los que dispone actualmente el edificio.</p>



### Persona o entidad alegante 18.

<b>Alegante</b>	<b>Conselleria de Sanitat Universal i Salut Pública-Subsecretaria</b>	<b>Nº registro</b>	SS/RCF/EGF/mjc
-----------------	---	--------------------	----------------

Contenido	Tipo	Tratamiento	Respuesta
En relación a la solicitud de informe al Plan de Movilidad de la Ciudad Administrativa 9 de Octubre, se notifican las alegaciones planteadas por la Coordinadora del Centro de Salud pública de Valencia “en cuanto a la regulación a largo plazo del uso del parking, considerar la opción de facilitar el uso del parking en época de semana santa/verano, dado que siempre hay más trabajadores interesados en utilizarlo debido a los desplazamientos que se producen desde los lugares de veraneo.	Alegación	Aclaración	La propuesta 21. <i>Gestión de uso del estacionamiento</i> propone, en el medio-largo plazo, adecuar autorizaciones a disponibilidad de plazas, estableciendo la implantación de una tarifa que desanime de obtener la autorización a quien no necesite el aparcamiento cotidianamente.  Se ajustará el número de autorizaciones al número de plazas, dando siempre preferencia a los vehículos de bajas emisiones (0 Emisiones o ECO, según los distintivos ambientales de la DGT) a los que se les aplicará tarifa superreducida u otras opciones.

**Persona o entidad alegante 19.**

<b>Alegante</b>	<b>Empresa Municipal de Transportes Valencia SA</b>	<b>Nº registro</b>	GVRTE/2019/5970
-----------------	---	--------------------	-----------------

Contenido	Tipo	Tratamiento	Respuesta
<p>Que según el documento con asunto solicitud informes al Plan de Movilidad de la Ciudad Administrativa de la Ciudad Administrativa 9 de Octubre iniciada con la publicación del anuncio en el DOGV del 20/11/2018 (nº 8427 pág. 44745)</p> <p>Adjuntamos informe.</p> <p>Revisado el Plan de Movilidad Ciudad Administrativa 9 de Octubre, indicar que no existe discrepancia alguna sobre las conclusiones y medidas de mejora de la accesibilidad propuestas, por tanto no se estima necesario la presentación de alegaciones</p> <p>Tan solo a tener en cuenta que en caso de ejecución de las propuestas:</p> <p>1.- “Definir un paso de peatones en la Calle Nueve de Octubre” (complementaria a la propuesta 10)</p> <p>2.-“Liberar la acera de la Calle 9 Octubre del Carril bici”</p> <p>20.- “Salida del estacionamiento por la Calle Nou D’Octubre”</p> <p>27.- “Creación de una parada de taxis en C/Nou D’Octubre”</p> <p>Se habrán de llevar a cabo de manera coordinada con EMT de forma que la nueva configuración de planta viaria y reparto de carriles de circulación no afecten negativamente a la seguridad y fluidez de circulación de los buses.</p>	Aportación		Agradecemos la aportación, y entendemos que durante la ejecución de las mencionadas propuestas habrá una coordinación del Ayuntamiento de València, como administración responsable, con el servicio de EMT.



<b>Alegante</b>	<b>Empresa Municipal de Transportes Valencia SA</b>	<b>Nº registro</b>	GVRTE/2019/5970
-----------------	---	--------------------	-----------------

<b>Contenido</b>	<b>Tipo</b>	<b>Tratamiento</b>	<b>Respuesta</b>
Respecto a las propuestas: 9.-“Mejorar la conexión en EMT con los barrios Benicalap y Torrefiel” 10.- Mejorar la accesibilidad a la parada EMT Nou D’Ocubre – Democràcia” 11.- Mejora de los tiempos de recorrido con el Cabanyal-Malva-rosa” 16.- “Campaña de información para el uso de transporte público”  Indicar que las valoraremos y tendremos en cuenta en próximas actuaciones en la red.	Aportación		Agradecemos la aportación y apreciamos que se tengan en cuenta las citadas propuestas relativas a deficiencias detectadas en la red de autobús urbano dando servicio al centro administrativo.



**Persona o entidad alegante 20.**

<b>Alegante</b>	<b>Subdirecció General d'Atenció a la Ciutadania, Qualitat i Inspecció de Serveis</b>	<b>Nº registro</b>	Vía correo electrónico
-----------------	---	--------------------	------------------------

Contenido	Tipo	Tratamiento	Respuesta
<p>En relación a la solicitud de alegaciones al Plan de Movilidad, le comunico que no pudimos presentarlas en las fechas requeridas (20 días hábiles contados a partir del 29/11/2018) por estar inmersos en otros temas prioritarios. No obstante lo anterior, y por si son todavía interés, le relaciono las cuestiones que iban a ser planteadas como alegaciones:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- El Plan no ha tenido en cuenta que en el edificio A de la CA90, va a abrirse durante 2019 (fecha planificada Abril de 2019), una oficina PROP "de referencia", con 23 puestos de Atención a la Ciudadanía y que ello impactará necesariamente en la movilidad de la zona debido al número de visitas ciudadanas esperadas en la CA90.</li> </ul>	Alegación	Aclaración	<p>El Plan de Movilidad de la CA90 empezó a realizarse en marzo de 2017 y hasta julio del mismo año se llevó el análisis y diagnóstico, incluyendo la encuesta de movilidad a la plantilla y las personas visitantes. Posteriormente se definieron los objetivos y las líneas estratégicas, elaborando a continuación las propuestas en el primer semestre de 2018, y redactando el documento inicial a finales del año pasado.</p> <p>El Plan de Movilidad de la CA90 tiene un horizonte temporal de 10 años, tras los cuales se requerirá su revisión, volviendo a analizar las pautas de movilidad del personal (considerando la muestra para entonces) y de las personas visitantes, así como la caracterización de la oferta de movilidad para ese momento, evaluando también la consecución de los objetivos y el grado de ejecución de las propuestas planteadas.</p>



<b>Alegante</b>	<b>Subdirecció General d'Atenció a la Ciutadania, Qualitat i Inspecció de Serveis</b>	<b>Nº registro</b>	Vía correo electrónico
-----------------	---	--------------------	------------------------

Contenido	Tipo	Tratamiento	Respuesta
<p>- Que el Plan está enfocado básicamente al personal funcionario, pero no tanto en la ciudadanía. En general, de los "incentivos" por usar movilidad sostenible, se benefician exclusivamente personal funcionario: premios, disminución horario laboral, posibilidad de uso de bicicletas eléctricas con parkings habilitados, etc. A nuestro juicio esto puede suponer un desinterés general del Plan por parte de la Ciudadanía.</p>	Alegación	Aclaración	<p>El Plan de Movilidad de la CA90 es un plan de centro de trabajo, enfocado al personal funcionario y a las personas que acuden de visita.</p> <p>La propuesta 22. <i>Incentivos al uso de los modos de transporte sostenibles</i> tiene el objetivo de potenciar e incentivar los modos de transporte más respetuosos con el medio ambiente. En la versión final del plan, la bonificación en tiempo se planteará como una prueba piloto en la ciudad administrativa sujeta a la decisión de la Mesa Sectorial de la Función Pública, la bonificación con obsequios quedará enmarcada en actividades que se realicen durante la Semana Europea de la Movilidad y la bonificación en términos monetarios queda eliminada por su compleja implementación legal.</p>







- 0.
- 0.
- 0.
- 0.
- 0.
- 0.
- 0.
- 0.
- 0.
- 0.
- 0.
- 0.
- 0.
- 0.
- 0.
- 0.
- 0.
- 0.
- 0.
- 0.













- 0.
- 0.
- 0.
- 0.
- 0.
- 0.
- 0.
- 0.
- 0.
- 0.
- 0.
- 0.
- 0.
- 0.
- 0.
- 0.
- 0.
- 0.
- 0.
- 0.



















- 0.
- 0.
- 0.
- 0.
- 0.
- 0.
- 0.
- 0.
- 0.
- 0.
- 0.
- 0.
- 0.
- 0.
- 0.
- 0.
- 0.
- 0.
- 0.
- 0.





- 0.
- 0.
- 0.
- 0.
- 0.
- 0.
- 0.
- 0.
- 0.
- 0.
- 0.
- 0.
- 0.
- 0.
- 0.
- 0.
- 0.
- 0.
- 0.
- 0.



- 0.
- 0.
- 0.
- 0.
- 0.
- 0.
- 0.
- 0.
- 0.
- 0.
- 0.
- 0.
- 0.
- 0.
- 0.
- 0.
- 0.
- 0.
- 0.
- 0.





- 0.
- 0.
- 0.
- 0.
- 0.
- 0.
- 0.
- 0.
- 0.
- 0.
- 0.
- 0.
- 0.
- 0.
- 0.
- 0.
- 0.
- 0.
- 0.
- 0.



- 0.
- 0.
- 0.
- 0.
- 0.
- 0.
- 0.
- 0.
- 0.
- 0.
- 0.
- 0.
- 0.
- 0.
- 0.
- 0.
- 0.
- 0.
- 0.
- 0.



- 0.
- 0.
- 0.
- 0.
- 0.
- 0.
- 0.
- 0.
- 0.
- 0.
- 0.
- 0.
- 0.
- 0.
- 0.
- 0.
- 0.
- 0.
- 0.
- 0.









































- 0.
- 0.
- 0.
- 0.
- 0.
- 0.
- 0.
- 0.
- 0.
- 0.
- 0.
- 0.
- 0.
- 0.
- 0.
- 0.
- 0.
- 0.
- 0.
- 0.



- 0.
- 0.
- 0.
- 0.
- 0.
- 0.
- 0.
- 0.
- 0.
- 0.
- 0.
- 0.
- 0.
- 0.
- 0.
- 0.
- 0.
- 0.
- 0.
- 0.













- 0.
- 0.
- 0.
- 0.

<b>Alegante</b>	<b>Subdirecció General d'Atenció a la Ciutadania, Qualitat i Inspecció de Serveis</b>	<b>Nº registro</b>	Vía correo electrónico
-----------------	---	--------------------	------------------------

Contenido	Tipo	Tratamiento	Respuesta
-			<p>Se plantea repartir a todas las personas trabajadoras una nueva tarjeta de identificación de color verde, diferente de la de color blanco que utilizan en la actualidad. Aquellas personas trabajadoras que utilizan el parquin actualmente para aparcar su vehículo y que decidieran acudir a trabajar en modos sostenibles también recibirían la tarjeta de identificación de color verde, cuando devolvieran la tarjeta plastificada que da acceso al parquin de la CA9OCT.</p> <p>En caso de no formar parte de la plantilla, no se hace posible la gestión de los incentivos al no poderse realizar un control del modo utilizado para acceder al centro administrativo.</p>



<b>Alegante</b>	<b>Subdirección General d'Atenció a la Ciutadania, Qualitat i Inspecció de Serveis</b>	<b>Nº registro</b>	Vía correo electrónico
-----------------	--	--------------------	------------------------

Contenido	Tipo	Tratamiento	Respuesta
- Que la mayoría de las medidas a aplicar garantes del Plan, son competencia municipal, con lo cual habrá, a nuestro juicio, que tratar estos temas con el Ayuntamiento.	Alegación	Aclaración	Efectivamente, del conjunto de las 31 propuestas del Plan del Movilidad de la CA90, en 20 está implicado el Ayuntamiento de València como administrador responsable.  El Plan de Movilidad es el documento estratégico donde plasmar todas las propuestas a abordar para resolver la problemática detectada y alcanzar los objetivos, bien se trate de propuestas de gestión propia o no.