



PMUS 
Sant Joan D'Alacant



Lote 2.

**Diagnóstico de la Movilidad Urbana
Sostenible de Sant Joan d'Alacant**

Noviembre 2020



buchanan

Por una movilidad centrada en las personas

Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Sant Joan d'Alacant

Número de documento

2019056P_Lote2_Diagnóstico_v2

Elaborado por	Revisado por	Aprobado por:
Nombre y Apellido <i>Carla Corrales</i> <i>Isaac Martin</i> <i>Daniel Marrero</i>	Nombre y Apellido <i>Daniel Marrero</i>	Nombre y Apellido <i>Enrique Huertas</i>
27/11/2020		

© Copyright Colin Buchanan Consultores S.A. Todos los derechos reservados.



Movilidad centrada
en las personas.

Noviembre 2020

Índice

1.	INTRODUCCIÓN	6
1.1.	Planteamiento general.....	6
1.2.	Marco normativo y estratégico	7
1.2.1.	Marco normativo.....	7
1.2.2.	Marco estratégico.....	8
1.3.	Objetivos y alcance del PMUS.....	10
1.4.	Aproximación metodológica.....	12
1.4.1.	Estructura y fases de trabajo	12
1.4.2.	Ámbito y zonificación del Plan.....	12
1.4.3.	Lote 1: Recopilación de información, trabajo de campo y recogida de percepciones ciudadanas.....	14
1.4.4.	Lote 2. Parte I: Análisis y Diagnóstico	17
2.	ANÁLISIS Y DIAGNÓSTICO	19
2.1.	Encaje Territorial.....	19
2.1.1.	Relaciones funcionales y encaje territorial.....	19
2.2.	Sistema urbano y medioambiental.....	21
2.2.1.	Crecimiento histórico.....	21
2.2.2.	Planificación y ordenación territorial.....	24
2.2.3.	Núcleos urbanos.....	28
2.2.4.	Infraestructura verde.....	32
2.3.	Centros atractores y equipamientos.....	34
2.4.	Tendencias sociales.....	38
2.4.1.	Características de la Población.....	38
2.4.2.	Variables sociodemográficas	41
2.5.	Tendencias socioeconómicas	43
2.5.1.	Características económicas y sectoriales.....	43
2.5.2.	Contexto socioeconómico.....	44
2.6.	Movilidad General.....	44
2.6.1.	Distribución sociodemográfica.....	44
2.6.2.	Generación de viajes	47
2.6.3.	Distribución horaria de los desplazamientos.....	47
2.6.4.	Duración de los desplazamientos	48
2.6.5.	Distribución espacial.....	49

2.6.6.	Reparto modal.....	50
2.6.7.	Motivos de los desplazamientos.....	60
2.7.	Movilidad en vehículo privado	63
2.7.1.	Parque automovilístico (índice de motorización)	63
2.7.2.	Red e infraestructura viaria	64
2.7.3.	Circulación y análisis del tráfico.....	76
2.7.4.	Análisis de las pautas de movilidad	82
2.8.	Estacionamiento.....	84
2.8.1.	Análisis de oferta y demanda.....	84
2.8.2.	Hábitos y percepción ciudadana	102
2.9.	Movilidad peatonal.....	103
2.9.1.	Infraestructura peatonal.....	103
2.9.2.	Análisis de caminabilidad y accesibilidad peatonal.....	104
2.9.3.	Análisis de las pautas de movilidad	120
2.10.	Movilidad ciclista y VMP.....	124
2.10.1.	Infraestructura ciclista	125
2.10.2.	Análisis de las pautas de movilidad	129
2.11.	Transporte Público y Colectivo.....	132
2.11.1.	Oferta del transporte público	132
2.11.2.	Puntos de parada.....	141
2.11.3.	Análisis de las pautas de movilidad	145
2.12.	Seguridad Vial	150
2.12.1.	Análisis de aspectos que influyen en la seguridad vial.....	152
2.12.2.	Evolución y tipología de accidentes.....	155
2.13.	Otros aspectos	157
2.13.1.	Movilidad eléctrica.....	157
2.13.2.	Transporte de mercancías.....	160
2.14.	Aspectos medioambientales y energéticos.....	165
2.14.1.	Escenario o situación actual.....	165
2.14.2.	Escenarios futuros "Do nothing"	168
2.14.3.	Calidad del aire.....	172
2.14.4.	Contaminación acústica	174
3.	CONCLUSIONES.....	182

01

Introducción



Movilidad centrada
en las personas.

Noviembre 2020

1. Introducción

1.1. Planteamiento general

En Sant Joan d'Alacant, la movilidad urbana sostenible es, hoy más que nunca, una de las principales preocupaciones a las que hace frente el gobierno local y se ha instalado en el centro de la dinámica territorial, del debate social y del desarrollo de nuestros municipios.

La dificultad estriba en equilibrar la creciente demanda de movilidad motorizada, responsable en gran parte del desarrollo económico local, con una necesidad cada vez mayor de recuperar el espacio urbano seguro y saludable para la ciudadanía, dotándolo de una calidad medioambiental adecuada que permita el crecimiento individual, social y cultural de toda la población.

La irrupción de nuevas tecnologías de la movilidad, como son las motorizaciones limpias de los vehículos particulares y transporte público (híbridas, eléctricas, etc.), el uso de fuentes de energía renovable (fotovoltaica, solar, etc.) y las nuevas tipologías vehículos de movilidad personal (VMP) como la bicicleta eléctrica, patinete eléctrico, segways, etc., permiten encarar el futuro con herramientas mejoradas para abordar la planificación de la movilidad urbana sostenible.

Además, el municipio está comprometido con el "Pacto de Alcaldes" y la "Red de Ciudades por el Clima", compromisos que persiguen la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero. Las emisiones derivadas de la movilidad constituyen una parte muy importante del total de emisiones generadas (aproximadamente el 30%) y el PMUS, mediante la aplicación de las actuaciones programadas, contribuirá a la disminución directa e indirecta de las mismas, y por lo tanto a alcanzar el nivel deseado de ciudad sostenible.

El informe **Diagnóstico del Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Sant Joan d'Alacant**, que recoge este documento, caracteriza la movilidad (interna y externa) del municipio en tiempo y espacio, analizando los hábitos de desplazamiento, elección modal y motivaciones de movilidad desde la perspectiva de las personas. Por tiempo se entiende las diversas dinámicas del municipio antes y después del conocimiento de la pandemia de la COVID-19 y que determinan aspectos claves de la movilidad actual y futura como, por ejemplo, hábitos de desplazamientos cotidianos, demanda y oferta de estacionamiento o espacios peatonales; por espacio, comprende el análisis de las interrelaciones funcionales de Sant Joan d'Alacant y dinámica urbana local con el área metropolitana de Alacant.

Para la caracterización de la movilidad, se ha profundizado en el análisis por razón de género y edad a través de la correlación de aspectos estrictamente sociales, culturales, demográficos, territoriales, medioambientales e institucionales que aportan una visión global de la situación actual de Sant Joan d'Alacant en su conjunto y permiten evaluar su potencial futuro desde la perspectiva de la movilidad sostenible para todos y todas.

1.2. Marco normativo y estratégico

1.2.1. Marco normativo

La conveniencia y oportunidad de actualizar el Plan de Movilidad Sostenible Urbana de Sant Joan d'Alacant se asienta en la determinación municipal en dar un paso hacia el desarrollo territorial y armonizar el desarrollo económico y social a través de políticas centradas en las personas y la conservación del medioambiente. Así, la redacción del PMUS es consecuencia de varios procesos de planificación local:

- Elaboración del Plan General de Ordenación Urbana (PGOU) y su adaptación a la Ley 5/2014, de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Paisaje de la Comunitat Valenciana. El PGOU describe las condiciones y características del tráfico y demás condiciones de movilidad en el conjunto del término municipal para el año 2013, una caracterización necesaria para la correlación de la situación actual, objeto de este documento.
- Plan de Mobilitat Urbana Sostenible de Sant Joan d'Alacant (2011). Del cual parte esta actualización y establece la aceptación definitiva de la sostenibilidad para el desarrollo eficiente de la movilidad local, al plantear una serie de beneficios para la colectividad local entre los que destacan:
 - Disminución de atascos y de los efectos derivados de la congestión: ruido, contaminación atmosférica, contribución al efecto invernadero y siniestrabilidad
 - Disminución del consumo de energías no renovables, promoviendo el consumo de combustibles renovables (tanto en el transporte público como en el colectivo), los biocombustibles y otras energías más limpias y menos contaminantes.
 - Reducción de la duración de los desplazamientos.
 - Mejora de los servicios de transporte público.
 - Recuperación de espacio público por la menor necesidad de destinarse nuevo suelo a infraestructuras viarias.
 - Mejora, en consecuencia, de las condiciones de accesibilidad para todos los habitantes, incluidas las personas con movilidad reducida.
 - Mejora de la salud de los habitantes gracias a la reducción de la contaminación y el ruido a nivel local, así como en beneficio, a su vez, de la promoción del uso de los modos a pie y en bicicleta (modos más saludables).
 - Mejora de la calidad del medio ambiente urbano y de la calidad de vida de los habitantes.

En definitiva, el diseño de políticas que atiendan a los crecientes volúmenes de tráfico vehicular en el municipio a través de la coordinación de mejoras y propuestas que pretenden modificar la cuota del vehículo a motor a favor de modos de transporte colectivos y menos contaminantes, tales como el transporte público, la bicicleta o la marcha a pie.

Ante la inexistencia de una ordenanza de movilidad sostenible que sustente el modelo sostenible y eficiente que enmarcan esta actualización del Plan. Destaca la existencia de diversas normativas aprobadas en materia de transporte y espacio público que aluden directamente a la necesidad de trabajar por un modelo de movilidad más eficiente, inclusivo y sostenible. Éstas son:

- Seguridad y uso de Vía Pública en el Proceso de Ejecución de Construcciones, Instalaciones y Obras
- Entrada de Vehículos y Reserva Vía Pública para aparcamiento exclusivo y carga y descarga
- Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial.
- Reguladora del uso de Parques y Jardines Públicos y Arbolado Urbano Público.
- Reguladora del Uso y Aprovechamiento Especial del Dominio Público Local.
- Reguladora de la Normativa para Accesibilidad y Supresión de Barreras Arquitectónicas y Urbanísticas

1.2.2. Marco estratégico

A nivel estratégico, el documento de Análisis y Diagnóstico integrado sentará las bases para concretar en las siguientes fases de elaboración del PMUS unos objetivos y medidas vinculadas a:

- **Ámbito global:** Conjugar el Plan con los Objetivos de Desarrollo Sostenible de las Ciudades establecidos en la **Agenda 2030**.
De esta forma, las metas y objetivos de acción planteados por la Agenda han de ser reforzados en la elaboración del PMUS, en específico el **Objetivo N.º 11: "Ciudades y Comunidades Sostenibles"**:
 - Apoyar los vínculos económicos, sociales y ambientales positivos entre las zonas urbanas, periurbanas y rurales de los municipios, fortaleciendo su conectividad local, nacional y regional.
 - Proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial, en particular mediante la ampliación del transporte público, prestando especial atención a las necesidades de las personas en situación de vulnerabilidad, las mujeres, los niños, las personas con discapacidad y las personas de edad.
 - Proporcionar acceso universal a zonas verdes y espacios públicos seguros, inclusivos y accesibles, en particular para las mujeres y los niños, las personas de edad y las personas con discapacidad.
- **Ámbito europeo:** El PMUS deberá compaginar la movilidad local desde la perspectiva de las necesidades sociales, económicas y medioambientales actuales y futuras. Teniendo en cuenta para ello:
 - **Hoja de Ruta para una economía baja en carbono para 2050**, para centrar objetivos específicos y medidas de acción que ayuden a reducir las emisiones de gases de efecto invernadero del sector transporte y la descarbonización de las ciudades.
 - **Programa Operativo de Crecimiento Sostenible 2014-2020 (POCS)**, del cual procede las iniciativas EDUSI y PMUS de Sant Joan d'Alacant, por lo cual se han de centrar las medidas del Plan en:
 - Mejorar la eficiencia y reducción de las emisiones del parque de vehículos motorizados.
 - Lograr un transporte público de calidad y sostenible.
 - Lograr el reequilibrio modal.
 - Promover los modos no motorizados de transporte.

- Apoyar la adquisición de vehículos limpios y energéticamente más eficientes.
 - Desarrollar y desplegar la infraestructura que demanda los modos no motorizados y los vehículos energéticamente eficientes.
 - Optimización y creación de carriles bus-taxi, y su red de estacionamientos asociados, que favorezcan la intermodalidad.
- **Estrategia Europa en Movimiento.** Que tiene por objeto ayudar al sector a mantener su competitividad en una transición socialmente justa hacia la energía limpia y la digitalización, así como:
 - Aumentar la eficiencia del sistema de transporte, aprovechando al máximo las tecnologías digitales, la fijación de precios inteligentes, y fomentando, aún más, el cambio hacia medios de transporte de emisiones más bajas.
 - Acelerar el despliegue de energías alternativas de bajo nivel de emisiones para el transporte.
 - Diseñar campañas de educación, información y sensibilización, para un comportamiento sostenible y entendimiento de la movilidad futura.
 - Promover la transición hacia vehículos y transporte limpios, así como al desarrollo de la infraestructura que demanda.
 - **Ámbito nacional.** La Estrategia Española de Movilidad Sostenible contiene propuestas de actuación que se podrán adoptar por la administración local a través del PMUS, para propiciar el cambio necesario en el modelo actual de movilidad, haciéndolo más eficiente y sostenible, contribuyendo con ello a la reducción de sus impactos, como es la reducción de gases de efecto invernadero y otros contaminantes. Para ello se ha de elaborar un Plan que cumpla con las normativas y políticas estatales aplicables en el ámbito de:
 - Transición energética y disminución de emisiones de gases de efecto invernadero.
 - Seguridad vial y flujos compartidos.
 - Incorporación de la tecnología en la gestión de la movilidad.Para centrar los objetivos y las medidas en:
 - Establecer las condiciones necesarias para pacificar el tráfico viario e incrementar la seguridad vial de peatones, ciclistas y conductores de todo tipo de vehículos.
 - Implantar medidas que reduzcan la siniestralidad de ciclistas y peatones.
 - Lograr la descarbonización del transporte y movilidad urbana.
 - Orientar a la ciudadanía para optar por ayudas autonómicas y nacionales para la compra de coches y vehículos eléctricos.
 - **Ámbito regional.** Existen varias estrategias, planes y normas autonómicas que guían la actualización y elaboración del diagnóstico. Estas son las siguientes:
 - Plan Básico de Movilidad Urbana Sostenible del Área Metropolitana Alacant-Elx. Instrumento de referencia supramunicipal del que se derive el conjunto de actuaciones previstas para alcanzar un sistema de movilidad sostenible de personas y mercancías en dicha área metropolitana, y cuyos

trabajos de elaboración y seguimiento del Plan, se van a desarrollar durante cuatro años.

- En el ámbito territorial, la Ley 5/2014, de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Paisaje de la Comunitat Valenciana y la Estrategia Territorial
- La Ley 6/2011, de 1 de abril, de Movilidad de la Comunitat Valenciana, modificada en 2019 para incorporar una serie de determinaciones destinadas a promover la transición energética del parque automóvil regional y velar por un reparto modal racional y efectivo en torno a modos de transporte limpios y sostenibles.

Finalmente, el análisis y diagnóstico integrado, presentado a continuación, para la elaboración del Plan de Movilidad Urbana Sostenible, permitirá definir en un mayor grado de detalle las mejoras del modelo de movilidad local al alcance y los objetivos de las normativas y herramientas de planificación anteriormente citadas, así como a la propia Ley y a lo dispuesto en los instrumentos de planificación que les afecten y, en especial, a los relativos a infraestructuras, transportes, ahorro y eficiencia energética, así como a la Estrategia Española de Movilidad Sostenible.

1.3. Objetivos y alcance del PMUS

La movilidad actual se caracteriza por una constante expansión urbana, y una mayor dependencia del vehículo privado para todos los desplazamientos, provocando un incremento, tanto de las emisiones nocivas, como de recursos energéticos.

Con el fin de alcanzar un **modelo de ciudad más respetuoso con el medio ambiente**, con sistemas de transporte más eficientes, deben definirse e implantarse estrategias que desarrollen soluciones que supongan un **cambio integral de la movilidad**. La promoción de la utilización de modos no motorizados (bicicleta, patinete, o caminando), y la mejora del servicio del transporte público, serán los principales ejes de actuación.

Gráfica 1. Usuarios accediendo a uno de los vehículos de la línea 23, operada por Vectalia, que presta servicio en Sant Joan d'Alacant.



Fuente: elaboración propia.

Para satisfacer las necesidades de movilidad y accesibilidad del municipio de Sant Joan d'Alacant, favoreciendo la **cohesión social**, el **desarrollo económico** y la **protección del**

medio ambiente, e impulsando una **ciudad más saludable**, sostenible e igualitaria, se redacta el Plan de Movilidad Urbana Sostenible (en adelante PMUS), cuyos objetivos generales son los siguientes:

- Disminución del uso del vehículo privado, y de los correspondientes niveles de tráfico, congestión y siniestralidad.
- Regulación, ordenación y control de accesos y estacionamiento.
- Reducción de los niveles de contaminación atmosférica y ruido, con la consiguiente mejora de salud de los habitantes.
- Disminución del consumo de energías no renovables, impulsando otras alternativas más limpias y eficientes.
- Desarrollo, ordenación y mejora de los diferentes modos de transporte.
- Impulso a la movilidad a pie y en bicicleta, mediante la construcción y/o reserva de espacios, y la supresión de barreras arquitectónicas para el peatón y la bici, en un entorno adecuado y seguro para los usuarios.
- Fomento de la intermodalidad.
- Optimización de los tiempos de viaje.
- Creación, mejora, ampliación y desarrollo de espacios peatonales, que resulten atractivos y confortables, para su estancia y disfrute.
- Incremento de la seguridad vial en las calles del municipio.
- Integración de la movilidad en las políticas urbanísticas.
- Mejora de las condiciones de accesibilidad universal.
- Priorización del tránsito de personas con movilidad reducida (incluso el aparcamiento de sus vehículos), así como el de colectivos vulnerables (mayores, niños y niñas, etc.).
- Implantación de la movilidad bajo el concepto de perspectiva de género.
- Regulación de las actividades de carga, descarga y reparto de mercancías.
- Gestión de la movilidad, especialmente en torno a los principales puntos de atracción o generación de viajes: centros educativos, comercios, centro de salud, polideportivo, etc.
- Mejora del nivel de calidad de vida de la ciudadanía de la localidad.

El PMUS de Sant Joan d'Alacant permitirá, por tanto, la consideración conjunta, integrada y programada en el tiempo, de todas las actuaciones, orientadas a la **optimización de los modos de desplazamiento**, estableciendo prioridades y principios de acción. Un aspecto fundamental para el correcto desarrollo de aquel será la determinación de los diferentes horizontes temporales previstos, a corto, medio y largo plazo.

El Plan será un documento vivo, que podrá modificarse a lo largo del tiempo, para adaptarse a las necesidades cambiantes de la movilidad urbana, con criterios de mejora continua, evaluándose cada situación teniendo en cuenta los posibles cambios respecto al contexto territorial, social y económico.

Los trabajos a realizar en el PMUS aprovecharán, en la medida de lo posible, aquellos datos e información de interés, incluidos en el Plan de Movilidad Metropolitana Sostenible del Área de Alacant-Elx, que la Conselleria de Vivienda, Obras Públicas y Vertebración del Territorio está redactando actualmente, y que incluye a Sant Joan d'Alacant dentro de su ámbito de actuación.

1.4. Aproximación metodológica

1.4.1. Estructura y fases de trabajo

Se establecen dos fases de trabajo (o lotes) claramente diferenciadas, que incluyen la realización de las siguientes actividades:

- **Lote 1: Recopilación de información, trabajo de campo y recogida de percepciones ciudadanas.**
 - **Recopilación de información existente**, localizando todos los datos necesarios para la correcta redacción del PMUS, tanto de bases de datos oficiales (INE, INS, DGT, etc.), como del propio Ayuntamiento.
 - **Trabajo de campo y recogida de percepciones ciudadanas**, que consiste en la realización de encuestas, foros e inventarios.
 - **Elaboración del Documento Inicial Estratégico (DIE)**, que se presenta ante el organismo ambiental conjuntamente con un borrador del PMUS previamente elaborado.
- **Lote 2: Análisis y Diagnóstico, Plan de Acción, Participación Ciudadana y Modelo de Gestión y Seguimiento.**
 - **Parte I: Análisis y Diagnóstico**, en la que toda la información recogida es convenientemente analizada, permitiendo obtener un conocimiento adecuado de los condicionantes socioeconómicos y territoriales de la movilidad local, de las características de la oferta y la demanda, de los principales problemas y conflictos actuales, y de las potenciales mejoras para el municipio de Sant Joan d'Alacant.
 - **Parte II: Plan de Acción**, atendiendo a las conclusiones obtenidas en el diagnóstico, y planteando medidas y actuaciones concretas, que resuelvan la problemática detectada, y favorezcan la utilización de modos de transporte sostenibles y eficientes.
 - **Participación ciudadana**, facilitando la implicación de la ciudadanía en todo el proceso de redacción, en la identificación de problemas y en la toma de decisiones.
 - Modelo de **gestión y seguimiento** del plan, incluyendo la determinación de indicadores que faciliten la comprobación del grado de cumplimiento de cada medida propuesta en el Plan de Movilidad, según los objetivos previstos.

Una vez entregado el documento del Lote 1, el presente documento responde a los resultados del proceso de participación ciudadana y técnica para la elaboración de **la Fase 2: Análisis y Diagnóstico** de la situación actual y de la problemática de la movilidad urbana, así como las tendencias de movilidad.

1.4.2. Ámbito y zonificación del Plan

El proceso de zonificación del área geográfica sobre la que se realizan labores de planificación viene impuesto por la necesidad de localizar en el espacio tanto las componentes estructurales del planeamiento como las propias consideraciones y propuestas a las que éste dé lugar.

Muchas características relevantes emergen cuando se contextualiza y analiza la movilidad desde diferentes escalas de estudio, se produce una frecuente multiplicidad de factores que determina, por ejemplo, los hábitos de desplazamiento y la elección modal de las personas en sus desplazamientos cotidianos, permitiendo establecer análisis

correlacionados y recomendaciones de mejoras sobre los servicios de transporte, red peatonal, ciclista y/o espacios del viario con potencialidad para su uso compartido entre diferentes modos de transporte, calmado del tráfico, entre otras.

A efectos de caracterizar la movilidad local y sus relaciones con el entorno, se ha ajustado la articulación del análisis en función a tres escalas:

- Relaciones **supramunicipales** de Sant Joan d'Alacant con el resto de ciudades de la Comunidad Valenciana.
- Relaciones del municipio con el **ámbito funcional** que, por características de proximidad y vinculación, se estructuran como un conjunto de núcleos de población que mantienen entre sí una serie de vínculos que permiten identificarlos de manera diferenciada (área metropolitana de Alicante).
- Relaciones al **interior del municipio**, en el que se aborda la problemática bajo el enfoque de complementariedad, es decir, dando prioridad a la movilidad particular de cada barrio, siempre que no contradigan o reduzcan la efectividad de los objetivos generales de movilidad sostenible del municipio como conjunto.

Es en esta escala local donde resulta evidente que el análisis y diagnóstico de la movilidad y los sistemas de transportes deben afrontarse a través del conocimiento de las interrelaciones con el sistema socio territorial al que sirve, y que, en buena medida, lo predetermina. Por ello, se ha considerado para la **zonificación del Plan** las distintos áreas y sectores de Sant Joan d'Alacant según el proceso de Participación Ciudadana realizado a mediados de julio por la propia Concejalía Municipal.

De esta manera, se distribuye la zonificación en 5 áreas con rasgos que caracterizan a cada uno de estos sectores:

Gráfica 2. Zonificación Sant Joan d'Alacant.



Fuente: Elaboración propia.

1.4.3. Lote 1: Recopilación de información, trabajo de campo y recogida de percepciones ciudadanas.

A continuación, se realiza una breve descripción de los trabajos realizados como parte del Lote 1.

La toma de datos e información preexistente versó en torno a fuentes de información disponibles y open data de ámbito local, regional, nacional y europeo. Se hizo uso intensivo de estadísticas y, sobre todo, de resultados de trabajos anteriores, todo ello para caracterizar la movilidad en el ámbito de estudio.

Las tareas de recogida de datos e información se pueden clasificar las siguientes actividades:

- a) **Recogida de información estadística**
- b) **Recogida de información documental a partir de planes, estrategias y actuaciones territoriales**
- c) **Recopilación de información cartográfica.**
- d) **Recogida de aspectos organizativos y programas de ayudas y subvenciones.**
- e) **Trabajo de Campo**

Para poder caracterizar de modo eficiente las necesidades y hábitos de movilidad de los habitantes de Sant Joan d'Alacant, ha resultado fundamental trabajar en un proceso conjunto e integrador del trabajo de campo con las percepciones de la ciudadanía como metodología de análisis.

Los levantamientos de campo fueron dimensionados y enfocados a los efectos de realizar una caracterización exhaustiva de la movilidad local, siendo estos los siguientes:

Tabla 1. Tabla resumen de trabajo de campo y encuestas.

Relación de trabajos realizados

1	Aforos de tráfico motorizado y ciclista
2	Aforos peatonales
3	Aforos de rotación y ocupación en estacionamientos
4	Inventario de la red viaria
5	Inventario de la red peatonal y ciclista
6	Inventario del transporte público y paradas de autobús
7	Aforos e inventario de plazas de carga y descarga
8	Mediciones de ruido
9	Vehículo flotante

Fuente: Elaboración propia.

A lo largo del documento se describen dichos trabajos en su capítulo correspondiente.

f) Recogida de percepciones ciudadanas

Este programa de trabajo ha sido destinado exclusivamente a la participación de la ciudadanía de Sant Joan d'Alacant para la elaboración del diagnóstico del PMUS. Se ha realizado de manera transversal a los trabajos técnicos de recogida de información para el enriquecimiento del desarrollo técnico del Plan mediante información y evaluación de los principales retos y oportunidades de la movilidad desde la base de conocimiento y experiencia de la ciudadanía.

Las actividades realizadas han tenido por objeto principal el obtener información directa y detallada de las personas que hacen vida en Sant Joan d'Alacant en base a la articulación geográfica de la movilidad y los hábitos de desplazamiento desde un enfoque generacional, socioeconómico y de perspectiva de género.

Se han realizado hasta el momento un total de 900 encuestas que han permitido obtener la siguiente información:

- Reparto modal, conociendo tanto los modos de transporte habituales utilizados por la ciudadanía en sus desplazamientos obligados (trabajo y estudio), como para el resto de los viajes.
- Matriz Origen-Destino de los desplazamientos.
- Distribución horaria de los desplazamientos.
- Tiempos de viaje.
- Cambios en los hábitos y preferencias de movilidad a raíz del COVID-19.
- Percepciones sobre la movilidad en transporte público y modos blandos.
- Movilidad desde la perspectiva de Género.
- Movilidad desde el enfoque generacional.
- Diferencias de movilidad en función del nivel económico o renta.
- Diferencias de movilidad en función del nivel de estudios.
- Diferencias de movilidad en función del lugar de residencia.
- Disponibilidad de vehículos a motor.

Además de las encuestas de movilidad, el 23 de octubre de 2020 se realizó un taller de movilidad específico del PMUS donde la ciudadanía ha podido participar activamente en la elaboración del Plan.

A dicho taller asistieron representantes de diversos colectivos del municipio, (económicos, culturales, sociales, etc.) además de la ciudadanía general. Se formaron 6 mesas con distintas temáticas: Tráfico y congestión, seguridad vial, coche y estacionamiento, movilidad peatonal, bicicleta y transporte público.

Los asistentes participaron en cada una de estas mesas, debatiendo propuestas sobre dichos temas, que finalmente fueron expuestas, que se incluyen en el **Anexo 6; Participación Ciudadana**.

Gráfica 3. Taller de Movilidad.



Fuente: Ayuntamiento de Sant Joan d'Alacant.

Por otro lado, el equipo consultor realizó hasta 21 **entrevistas online a diferentes asociaciones del tejido asociativo de Sant Joan d'Alacant propuestas** por la Concejalía de Participación. Las asociaciones entrevistadas fueron las siguientes:

- APCA.
- APSA.
- Fundación Lukas.
- Asociación de Jubilados y pensionistas de Sant Joan.
- Colectivo de Amas de Casa de Sant Joan.
- Colectivo de Juventud (scouts).
- AMPAs.
 - CEIP Cristo de la Paz.
 - CEIP Rajoletes.
 - CEIP Lo Romero.
 - Carmelitas.
 - IES Lloixa.
 - IES L.G. Berlanga.
- SM La Paz (Banda, Escuela de Música y Conservatorio).
- Cruz Roja Española
- Asociación de Comerciantes y Empresarios de Sant Joan:
 - Club Balonmano.
 - Sociedad Ciclista.
 - Club Voleibol.
 - Club Atletisme.
 - Club Muntanyenc.
 - Comisión de Fiestas de Fabraquer.

Por último, el 21 de noviembre de 2020 se realizó un **Taller de Movilidad con el Consejo Local de Infancia y Adolescencia (CLIA)** donde participaron personas de entre 8 y 17 años, en el que se contrastaron opiniones y se propusieron medidas para mejorar la movilidad urbana de Sant Joan d'Alacant.

Los resultados y conclusiones de las entrevistas y los talleres se muestran en el **Anexo 6; Participación Ciudadana**.

1.4.4. Lote 2. Parte I: Análisis y Diagnóstico

Una vez obtenidos los datos de campo se analizaron en coherencia con los datos preexistentes y hábitos de movilidad descritos por la ciudadanía. De esta manera se han examinado las relaciones territoriales, dimensiones urbanas, sociales, medioambientales y económicas que afectan el desarrollo de una movilidad local sostenible y un entorno accesible y amigable para toda la ciudadanía.

Los trabajos de correlación de los análisis sectoriales e integración de la demanda y oferta de la movilidad en el diagnóstico se sintetizan en el siguiente hilo metodológico:

- **Dimensión territorial o espacial**, identificando pautas que no sean homogéneas en el territorio a partir de Tecnologías de Información Geográfica (TIG).
- **Dimensión funcional**, evaluando las diferencias entre modos de transporte, entre modos mecanizados y no mecanizados, oferta y demanda, prestación, elección modal, etc.
- **Dimensión social**, en la que se identifiquen los problemas diferenciales que puedan darse entre los distintos grupos sociales. En particular, a partir de una atención individualizada al enfoque de género y generacional, y a los problemas de accesibilidad universal.
- **Dimensión ambiental**, evaluando los impactos ambientales de todo tipo que produce la movilidad sobre los usuarios y sobre los no usuarios.
- **Seguridad Vial**, que recoge el impacto más dramático de la movilidad en la forma de accidentes y víctimas (mortales o no).

Para la extracción de conclusiones que relacionen la apreciación técnica y ciudadana y valorar qué temáticas resultan las más problemáticas desde la óptica de todos los grupos de interés que participan en la elaboración del PMUS, se implementaron diversas herramientas de gran utilidad para formalizar el diagnóstico del Plan. Algunas de estas son:

- **Mapeo y georreferenciación de datos**. Es una forma de visualizar los datos desde el reconocimiento de los patrones de movimiento y desplazamiento para trabajar sobre ellos posibles mejoras.
- **Matriz DAFO-CAME**. Para identificar las principales Debilidades, Amenazas, Fortalezas y Oportunidades que ayude a identificar las líneas estratégicas de acción. Para ello, se desglosan los retos y corresponden a oportunidades en función de las distintas combinaciones que puedan ayudar a Corregir las principales debilidades, Afrontar las amenazas del entorno, Mantener las fortalezas, y Explotar las oportunidades para obtener una visión estratégica y ordenada de las vías de actuación que guíen a un modelo de movilidad más sostenible en la siguiente fase en la elaboración del Plan: Elaboración del Plan de Acción.

La segunda parte del Lote 2: Plan de Acción y Modelo de Gestión y Seguimiento, se describe en su capítulo correspondiente.

02

Análisis y Diagnóstico

PMUS 
Sant Joan D'Alacant



Movilidad centrada
en las personas.

Noviembre 2020

2. Análisis y Diagnóstico

2.1. Encaje Territorial

2.1.1. Relaciones funcionales y encaje territorial

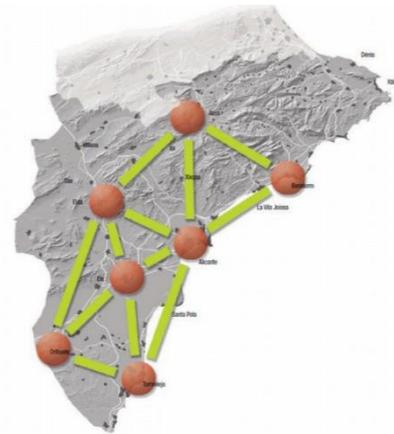
Dada la proximidad a la capital provincial, Sant Joan se encuentra estratégicamente posicionado en el tramo meridional de la región urbana de Alicante y al corredor mediterráneo. Un espacio central cuyas influencias en la vertebración polinuclear de la región permite aprovechar sinergias de toda esta red que se extiende a territorio del interior: Alcoi, Ibi y Elda, con Elx y ciudades de costa: Benidorm, Villa Joiosa, Torrevieja y Alicante.

Abarca un ámbito comprendido por **14 municipios y una población en 2019 de 780.888 habitantes, el 16% de la población de la Comunitat Valenciana, el 42% de la población provincial**. Un espacio muy singular en cuanto a la presencia de un sistema urbano equilibrado, y unos **patrones de movilidad intermunicipal de corto recorrido articulados en torno a las capitales comarcales**, los cuales son favorecidos por equilibrio territorial desde el punto de vista ambiental, del equilibrio territorial y de calidad de vida de los ciudadanos.

El área funcional de Sant Joan d'Alcant comprende un conjunto de núcleos de población que mantienen entre sí una serie de vínculos socioeconómicos que permiten identificarlos de manera diferenciada al resto de la Región, y de manera significativa, como fuente de movilidad cotidiana por el intercambio directo de bienes y servicios. Corresponde al área metropolitana Alacant – Elx, octava aglomeración urbana de España y ámbito territorial que enmarca 8 municipios con 823 macrozonas y 243 zonas de transporte para 750 mil personas que conviven y reportan más de 326.604 desplazamiento diarios entre zonas, de los cuales un 19% tienen por origen y/o destino Sant Joan¹.

La relación más importante de Sant Joan con el área funcional a la que pertenece, medida en viajes motorizados diarios entre zonas, según el PMoMe (2018), es con la ciudad de Alacant, Campello, Sant Vicent del Raspeig y Elx.

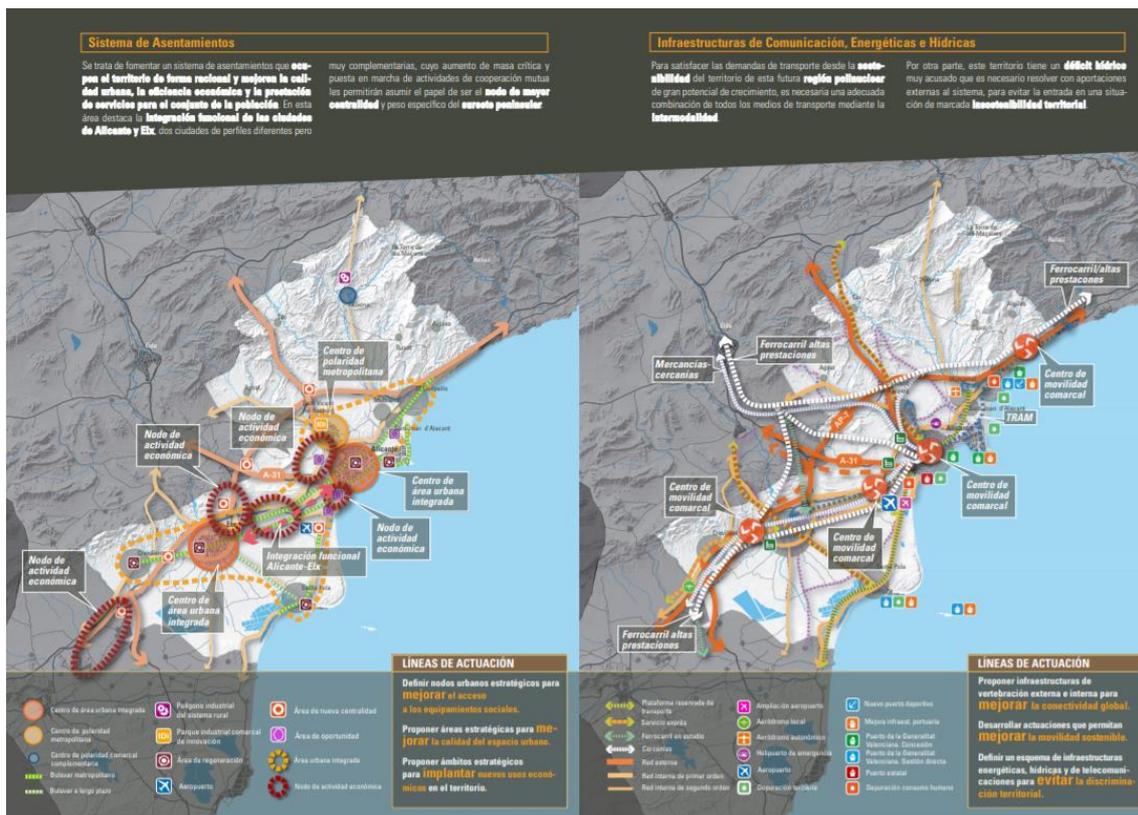
De acuerdo al Plan de Acción Territorial del Área Metropolitana de Alcant – Elx, en la que se emplaza el municipio, la evolución de esta aglomeración se encuentra enmarcada en la propia polinuclearidad de su ámbito, con dos ciudades diferenciadas (Alacant y Elx) con mercados de trabajo y especialidades funcionales (polígonos, urbanizaciones, centros



¹ Datos del PMoMe d'Alacant-Elx para 2019

comerciales) con competencias similares que debilitan la complementariedad y cooperación interurbana.

En términos de intensidad de relaciones (intercambios de trabajo, capital, productos, servicios, ideas, etc.), la visión territorial supramunicipal de esta área es también evidente en los equipamientos y dotaciones, públicas y privadas, que comparten: el aeropuerto, la Institución Ferial Alicantina (IFA), el puerto, incluso espacios naturales como el Saladar d'Aigua Amarga, etc. En el caso puntual de Sant Joan, se emplaza el Hospital Universitari Sant Joan d'Alacant y la Facultad de Medicina de la Universidad Miguel Hernández, equipamientos de alcance regional que generan una importante componente axial de desplazamientos supramunicipales que refuerza las relaciones del municipio con el sistema de asentamientos metropolitanos.



A nivel comarcal, se adscribe a la comarca de L'Alacantí, localizada en el centro de la provincia de Alicante y formada por 10 municipios, de los cuales 5 son colindantes a Sant Joan: Agost, Alacant, Sant Vicent, Mutxamel, y El Campello. Un ámbito de fuertes relaciones laborales y comerciales, relaciones que se ven confirmadas por los movimientos residenciales municipales de corto recorrido y el mercado de vivienda; área metropolitana a la capital alicantina con una clásica fase de movimientos centro-periferia acusados.

En términos generales, el binomio territorio-movilidad de Sant Joan d'Alacant depende de la intensidad de relaciones de intercambio en tiempo y espacio. Por tiempo implica la existencia de diferentes magnitudes de distancias que superponen o cambian patrones, hábitos y tendencias sociales y de movilidad entre sí a medida y en función al corto recorrido o desplazamiento en el entorno; por espacio, comprende el análisis de las interrelaciones funcionales de Sant Joan a escala de barrio, ciudad, área funcional y región, destacando los movimientos pendulares y dinámica urbana local con el área comarcal, funcional o metropolitana, donde existe la presencia bien distribuida de

ciudades medias con sus áreas de trabajo adscritas al territorio alicantino, valenciano y mediterráneo.

Dadas las interrelaciones y encuadres territoriales y funcionales considerados anteriormente, es posible contextualizar el municipio de Sant Joan como un área estratégica dentro del primer cinturón metropolitana de Alacant, parte del panorama económico y laboral de la capital provincial y municipios de costa que, dada su situación periférica al mayor nodo de centralidad de servicios, contribuye a la vertebración de las comunicaciones y del territorio comarcal como una fuente de movilidad cotidiana tanto por trabajo y/o estudio como por motivos discrecionales.

Los principales ejes de articulación con los municipios del ámbito metropolitano corresponden a la autopista A-70 y las carreteras nacionales: N-332, que discurre por los principales núcleos del litoral mediterráneo de la Costa Blanca, y N-340, conocida como carretera del Mediterráneo, que atraviesa el municipio después y recorre la costa sur y levantina para acabar en Barcelona.

Dada la localización estratégica del municipio, se encuentra a 18 min. en coche del centro de Alicante capital, y 32 min. de Elx. Las ciudades de Valencia, Albacete y Cartagena, se encuentran en un radio aproximado de 2 horas de Sant Joan, lo que le da acceso a una masa crítica de más de 2 millones de personas. Además, la ciudad está situada a una distancia de 19 minutos de la Estación de trenes AVE de Alacant, con más de 10 conexiones diarias directas a Barcelona y Madrid.

2.2. Sistema urbano y medioambiental

El término municipal de Sant Joan d'Alacant abarca 9,64 km² de extensión, formando parte de la Comarca de l'Alacantí en la provincia de Alicante (España) con código INE 03119. Es el centro geográfico de la antigua Huerta de Alicante. Emplazada en la costa levantina con latitud 38°24'05 y longitud 38°24'05, a una altitud de 40 m, linda con las poblaciones de Alicante (a 8 Km), Mutxamel (a 1 Km) y El Campello (a 3 Km), tal y como se ha comentado en el apartado de Relaciones Funcionales y encaje territorial.

Sant Joan d'Alacant se encuentra amparado por un clima de tipología subárida de absoluta filiación mediterránea, que se caracteriza, sobre todo, por la escasez de precipitaciones, sequía estival, pocos días de precipitación anual y alto número de días totalmente despejados.

Todas características territoriales y medioambientales propicias para la movilidad peatonal y ciclista, que pueden contribuir al desarrollo sostenible de la movilidad municipal a través de un reparto modal óptimo, eficiente y más equilibrado, en el que cada modo de transporte desempeñe su papel para mejorar la calidad de vida de las personas que conviven y habitan Sant Joan d'Alacant, reduciendo así los impactos ambientales y el consumo energético.

2.2.1. Crecimiento histórico

A lo largo de las últimas décadas el desarrollo económico del área metropolitana de Alacant ha conllevado a una serie de transformaciones sociales, culturales, económicas y tecnológicas constantes e incipientes que han modificado sustancialmente la estructura urbana de toda el área.

A continuación, se muestran unas ortofotos que reflejan la evolución del conjunto de edificaciones desde los años 60 hasta la actualidad.

Gráfica 4. Ortofoto de Sant Joan d'Alacant (1956-1957).



Fuente: Instituto Geográfico Nacional (IGN).

Gráfica 5. Ortofoto de Sant Joan d'Alacant (1997-1998).



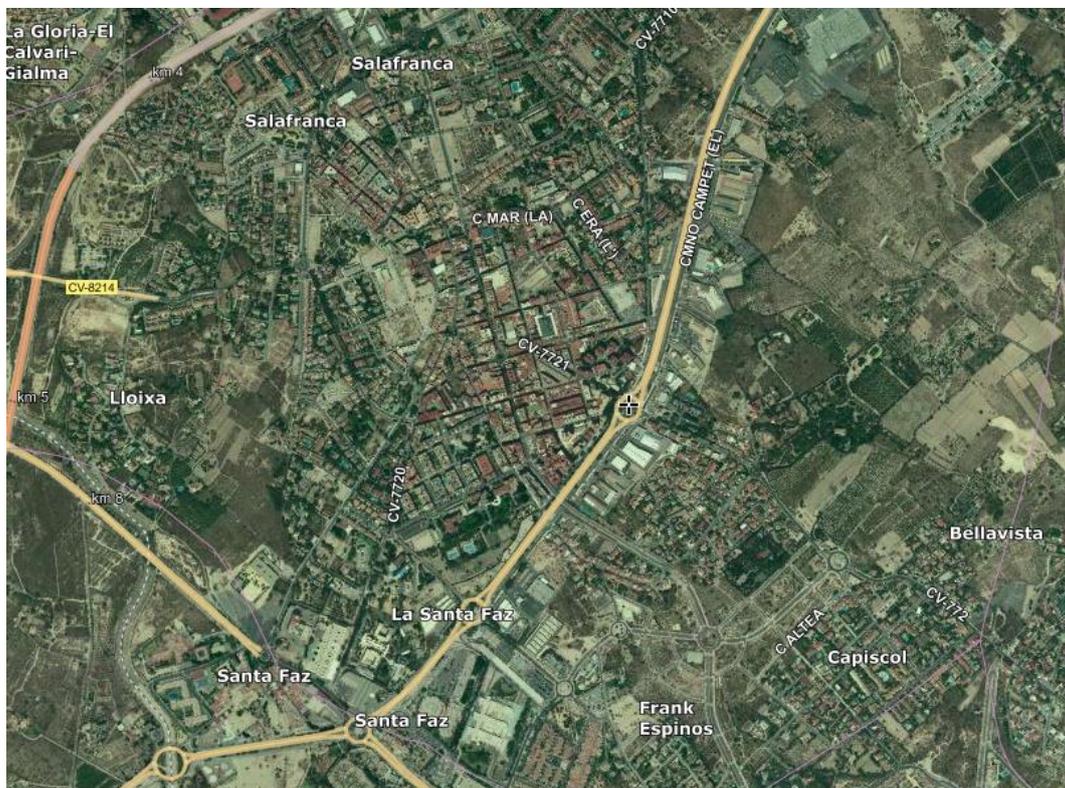
Fuente: Instituto Geográfico Nacional (IGN).

Gràfica 6. Ortofoto de Sant Joan d'Alacant (2007).



Fuente: Instituto Geográfico Nacional (IGN).

Gràfica 7. Ortofoto de Sant Joan d'Alacant (Actualidad).



Fuente: Instituto Geográfico Nacional (IGN).

El antiguo de Sant Joan d'Alacant constaba dos núcleos. El principal que se desarrollaba en los márgenes de la antigua carretera de Alcoy (actuales calles San José, Mayor, Comandante Seva y Cervantes), formando un trazado en "Y" con las calles San Antonio y del Mar, constituyendo la actual Plaza Maisonave, el núcleo central de la población. Por otro lado, se desarrolló el núcleo de Benimagrell.

Estas calles fueron creciendo poco a poco junto con grandes fincas y huertas dedicadas a cultivos tradicionales, como el olivo, la vid, cítricos o el almendro, entre otros.

Los desarrollos posteriores se ejecutaron en torno al casco antiguo a través de la Rambla con una estructura reticular, siendo el eje principal a partir del cual se desarrolla el conjunto de la ciudad.

El resto de las urbanizaciones se han desarrollado a raíz de los nuevos planeamientos urbanísticos, generando una dispersión urbana, constituidas fundamentalmente por edificaciones aisladas de carácter puramente residencial. Además, se desarrollaron los comercios en los márgenes de la carretera nacional N-332 (actualmente Avenida Miguel Hernández a su paso por el término municipal de Sant Joan d'Alacant).

2.2.2. Planificación y ordenación territorial

Sant Joan d'Alacant dispone de un Plan General desde 2013 en el que clasifica la totalidad del suelo del Término municipal en las siguientes clases:

- **Suelo urbano.** Suelos conforme lo dispuesto en el Art. 10 de la LUV, es decir, suelos ya consolidados por la edificación o provistas de los servicios urbanísticos básicos, viales y estacionamiento, zonas verdes, dotaciones, etc.

Tabla 2. Valores del suelo urbano.

USO	ZONA	SUPERFICIES	EDIFICABILIDAD		VIVIENDAS	POBLACIÓN
			RESIDENCIAL	TERCIARIO		
		m2 (suelo)	m2 (techo)			
LUCRATIVO	EXTENSIVA	1.837.647	742.902		6.191	12.815
	SEMIEXTENSIVA	644.386	793.574		6.613	13.689
	INTENSIVA	404.044	980.859		8.174	16.920
	TOTAL RESIDENCIAL	2.886.077	2.517.335		20.978	43.424
	TERCIARIO INTEGRADO	0		360.819	8,31	m2/habitante
	TERCIARIO EXENTO	508.241		403.173	9,28	m2/habitante
	TOTAL TERCIARIO	508.241		763.992	17,59	m2/habitante
DOTACIONES SECUNDARIAS	ZONAS VERDES	212.234	4,89 m2/habitante		0,06 m2/techo	
	EQUIPAMIENTOS	177.406	4,09 m2/habitante		0,05 m2/techo	
	RED VIARIA	597.328	13,76 m2/habitante		0,18 m2/techo	
	TOTAL	986.948	22,73 m2/habitante		0,30 m2/techo	
DOTACIONES PRIMARIAS COMPUTABLES	ZONAS VERDES	0	0,00 m2/habitante		0,00 m2/techo	
	EQUIPAMIENTOS	235.845	5,43 m2/habitante		0,07 m2/techo	
	RED VIARIA	499.516	11,50 m2/habitante		0,15 m2/techo	
	TOTAL	735.361	16,93 m2/habitante		0,22 m2/techo	
DOTACIONES PRIMARIAS NO COMPUTABLES	ZONAS VERDES	3.186	0,07 m2/habitante		0,00 m2/techo	
	EQUIPAMIENTOS	82.163	1,89 m2/habitante		0,03 m2/techo	
	RED VIARIA	87.067	2,01 m2/habitante		0,03 m2/techo	
	TOTAL	172.415	3,97 m2/habitante		0,05 m2/techo	
TOTAL SUELO URBANO		5.289.042				

Fuente: Plan General del municipio de Sant Joan d'Alacant.

- **Suelo urbanizable.** Aquellos terrenos que el Plan pretende incorporar al proceso de urbanización, a medida que el desarrollo de la red primaria de dotaciones y el grado de definición de la ordenación estructural permita integrarlos en dicho proceso dentro de un modelo territorial sostenible y coherente.

Tabla 3. Valores del suelo urbanizable.

USO	ZONA	SUPERFICIES	EDIFICABILIDAD		VIVIENDAS	POBLACION
			RESIDENCIAL	TERCIARIO		
		m2 (suelo)	m2 (techo)			
LUCRATIVO	EXTENSIVA	33.640	11.108		93	192
	SEMIEXTENSIVA	512.810	1.046.537		8.721	18.053
	INTENSIVA	0	0		0	0
	TOTAL RESIDENCIAL	546.451	1.057.645		8.814	18.244
	TERCIARIO INTEGRADO	0		57.072	3,13	m2/habitante
	TERCIARIO EXENTO	462.718		506.722	27,77	m2/habitante
	TOTAL TERCIARIO	462.718		563.793	30,90	m2/habitante
DOTACIONES SECUNDARIAS	ZONAS VERDES	260.607	14,28 m2/habitante		0,16 m2/techo	
	EQUIPAMIENTOS	211.412	11,59 m2/habitante		0,13 m2/techo	
	RED VIARIA	461.556	25,30 m2/habitante		0,28 m2/techo	
	TOTAL	933.575	51,17 m2/habitante		0,58 m2/techo	
DOTACIONES PRIMARIAS COMPUTABLES	ZONAS VERDES	523.716	28,71 m2/habitante		0,32 m2/techo	
	EQUIPAMIENTOS	178.030	9,76 m2/habitante		0,11 m2/techo	
	RED VIARIA	475.852	26,08 m2/habitante		0,29 m2/techo	
	TOTAL	1.177.597	64,55 m2/habitante		0,73 m2/techo	
DOTACIONES PRIMARIAS NO COMPUTABLES	ZONAS VERDES	0	0,00 m2/habitante		0,00 m2/techo	
	EQUIPAMIENTOS	75.528	4,14 m2/habitante		0,05 m2/techo	
	RED VIARIA	60.704	3,33 m2/habitante		0,04 m2/techo	
	TOTAL	136.231	7,47 m2/habitante		0,08 m2/techo	
TOTAL SUELO URBANIZABLE		3.256.572				

Fuente: Plan General del municipio de Sant Joan d'Alacant.

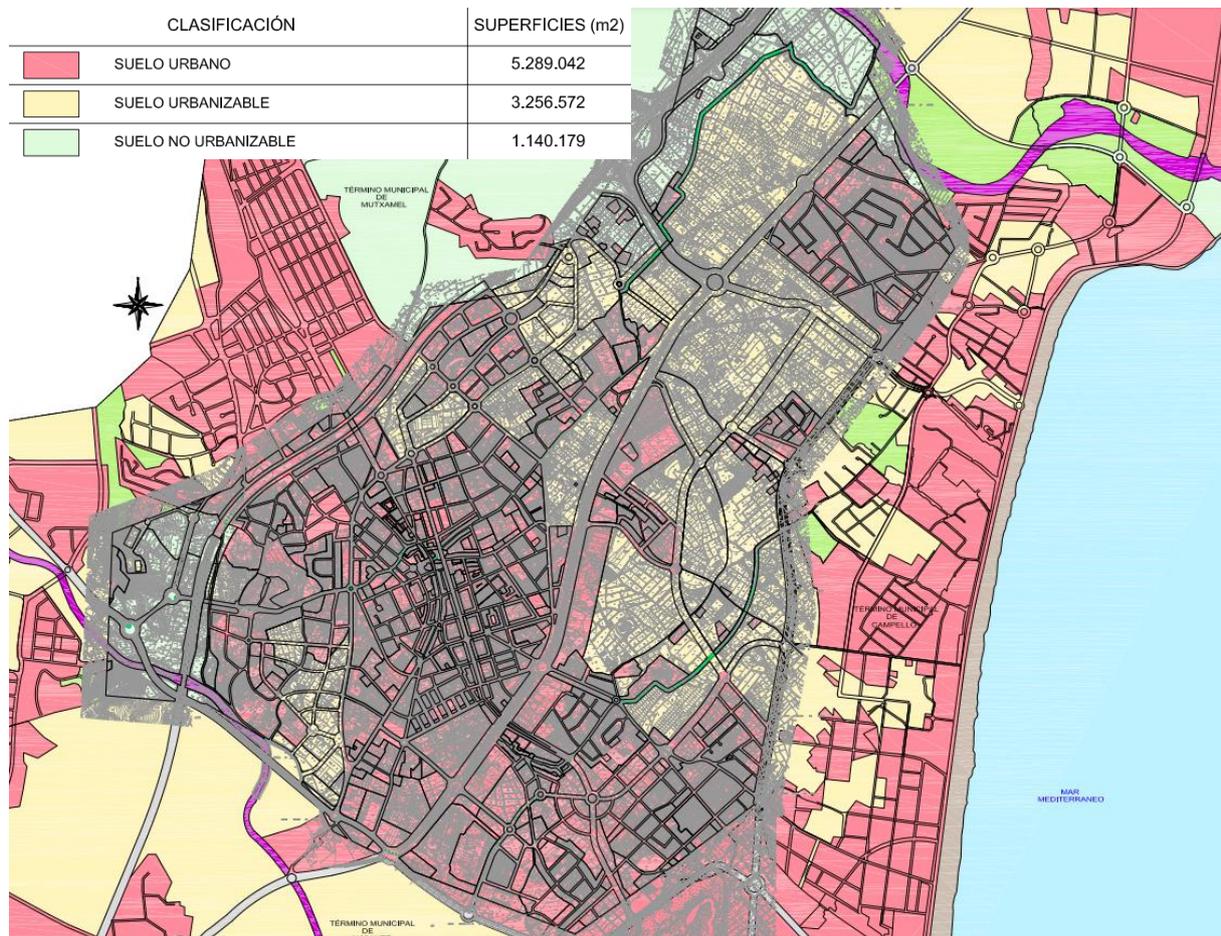
- **Suelo no urbanizable.** Aquellos terrenos que necesariamente deben ser preservados permanentemente del proceso urbanizador de acuerdo con la vigente Ley del Suelo, a la que se ajustará su régimen jurídico urbanístico, y aquellos no necesarios para un desarrollo urbano acordado y sostenible según el modelo territorial y urbano.

Tabla 4. Valores del suelo no urbanizable.

PROTEGIDO	ZONA A PRESERVAR DEL PROCESO URBANIZADOR (parque natural)	618.934 m ²
	CAUCES	55.523 m ²
	VIAS PECUARIAS	76.274 m ²
	TOTAL	750.731 m²
COMUN	INFRAESTRUCTURAS GENERALES	70.089 m ²
	VIARIOS	308.505 m ²
	AGRICOLA	10.854 m ²
	TOTAL	389.448 m²
TOTAL SUELO NO URBANIZABLE		1.140.179 m²

Fuente: Plan General del municipio de Sant Joan d'Alacant.

Gráfica 8. Ordenación estructural del municipio.



Fuente: Plan General del municipio de Sant Joan d'Alacant.

2.2.3. Núcleos urbanos

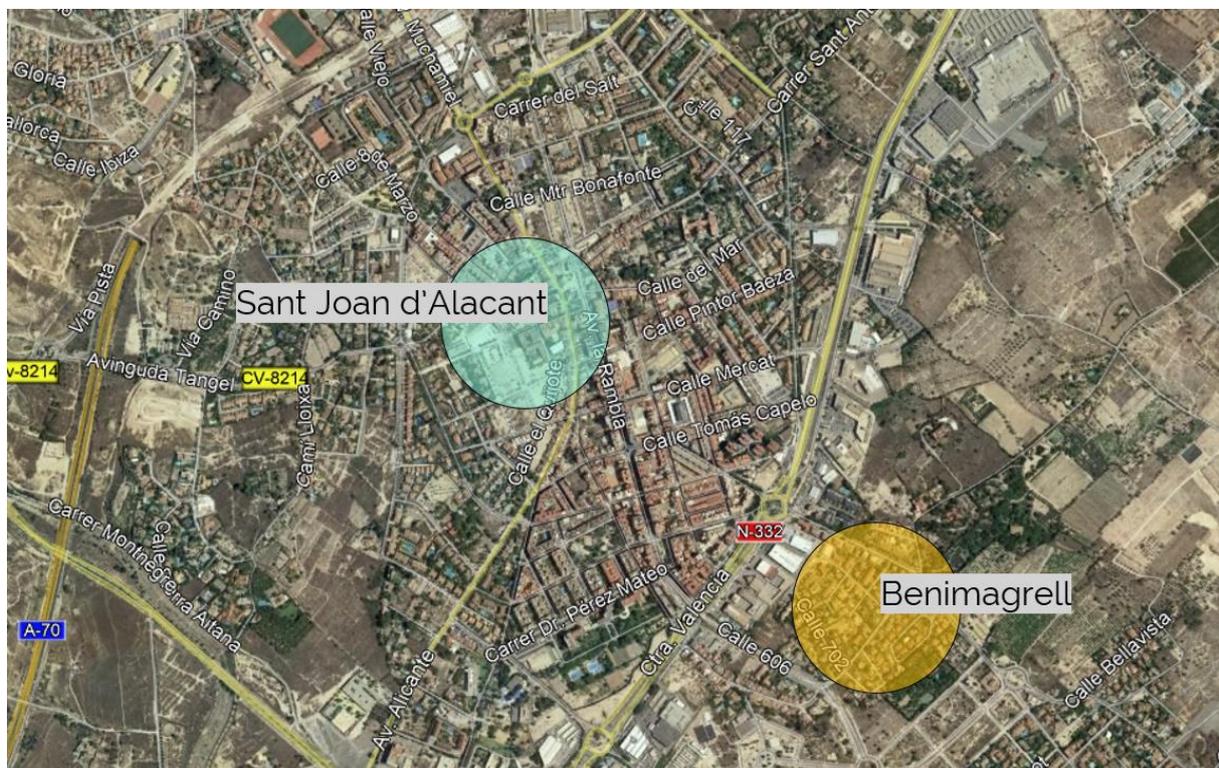
Se ha fijado el análisis de los usos y funciones del suelo a aquellas áreas cuya identificación se ajusta a la propia evolución y crecimiento característico de la época de desarrollo de cada una de ellas. Estas son:

- Casco histórico.
- Ensanche.
- Nuevas urbanizaciones.
- Zona comercial administrativa.

Casco histórico

Como se ha comentado anteriormente, en Sant Joan d'Alacant, a cause de la formación del municipio, existen dos cascos históricos, el del centro de Sant Joan d'Alacant y el de Benimagrell.

Gráfica 9. Cascos históricos.



Fuente: elaboración propia.

Respecto al casco histórico de Sant Joan d'Alacant, como la mayoría de los cascos antiguos, su estructura morfológica es irregular, con un trazado sinuoso y calles angostas. Debido a que se originó en torno al itinerario de conexión ente la localidad de Alicante y Alcoy, esta condición de antigua carretera ha influido directamente en las edificaciones que se emplazan en sus márgenes, formadas por viviendas de hasta dos plantas, fachadas estrechas y degradadas en algunos casos, pocos estacionamientos y espacio al peatón limitado.

Mayoritariamente el suelo del casco antiguo está dedicado a uso residencial y los principales centros atractores para la población de Sant Joan d'Alacant son las oficinas municipales del Ayuntamiento, la Parroquia de San Juan Bautista, y centros educativos.

Nuevas urbanizaciones

Las nuevas urbanizaciones son núcleos urbanos residenciales ubicadas en el extrarradio donde se desarrollan fincas particulares y viviendas unifamiliares aisladas. En estas urbanizaciones predominan las bajas densidades edificatorias produciendo el fenómeno de la dispersión.

Gráfica 11. Nuevas urbanizaciones.



Fuente: elaboración propia.

El planeamiento existente hace que las nuevas urbanizaciones crecieran de manera discontinua, en zonas donde las dotaciones y equipamientos de carácter terciario son prácticamente inexistentes, sin elementos de conexión entre ellas, fragmentando la ocupación del territorio e incrementando el tráfico entre las urbanizaciones y el centro urbano para la realización de actividades básicas como la compra, gestiones, ocio, etc.

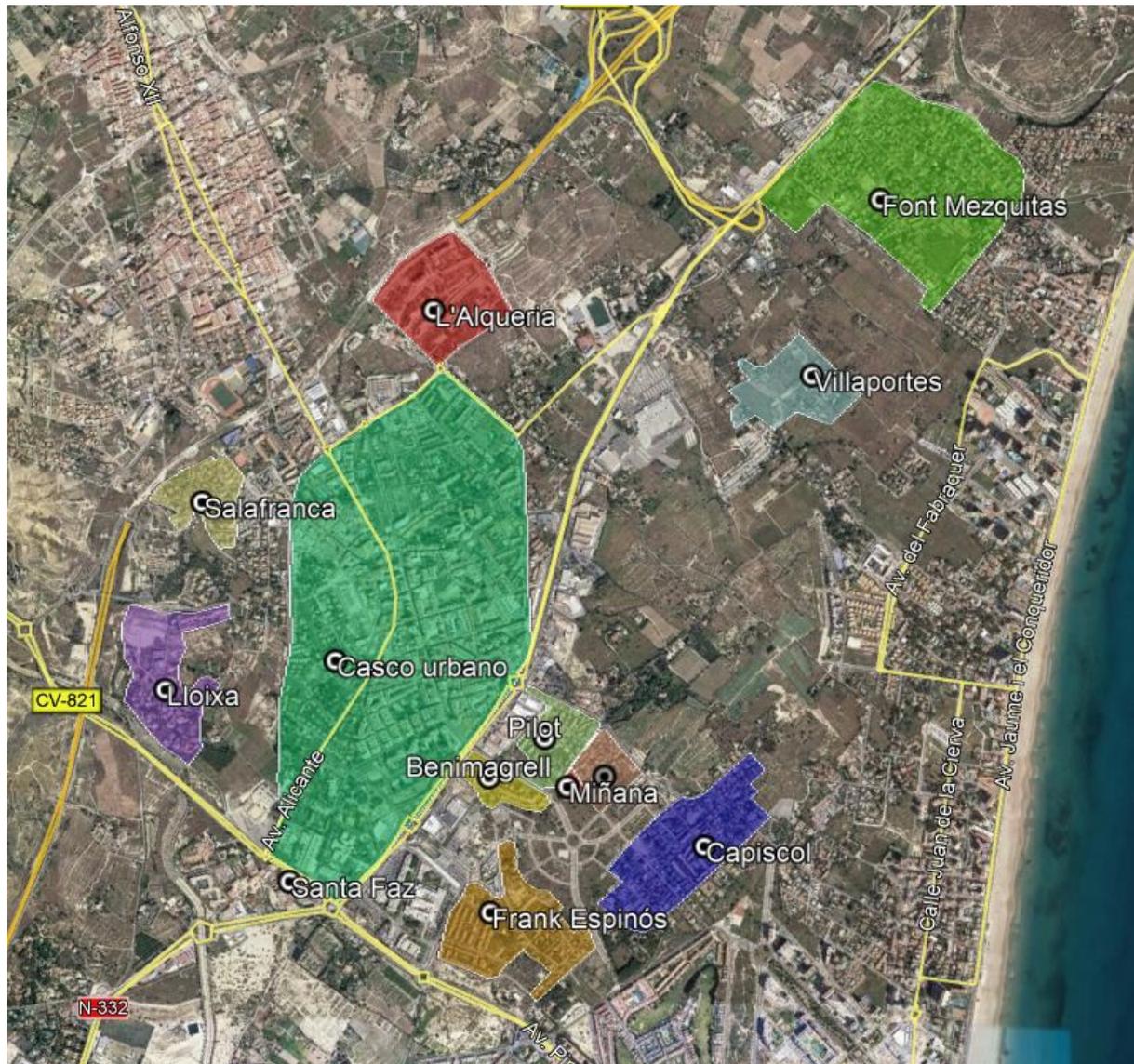
Zona comercial administrativa

En esta zona se concentran usos terciarios, establecimientos de ocio y comerciales mayoristas y de grandes superficies, en torno a la Avenida Miguel Hernández, transformando su histórico carácter agrícola por un punto de referencia comercial del área metropolitana de Alicante.

Los accesos a esta zona comercial administrativa se realizan principalmente en vehículo privado, pues se trata de una de las vías con más tráfico del término municipal. Además, su sensación y diseño de carretera de paso (antigua carretera a Valencia), impide o dificulta los desplazamientos en modos sostenibles.

Una de las líneas estratégicas marcadas por el Ayuntamiento de Sant Joan d'Alacant es transformar esta carretera en bulvar, donde se deberá disminuir la velocidad de circulación, transformar los cruces en plazas, mejorar los accesos peatonales y ciclistas, etc.

Gráfica 13. Núcleos de población.



Fuente: elaboración propia.

2.2.4. Infraestructura verde

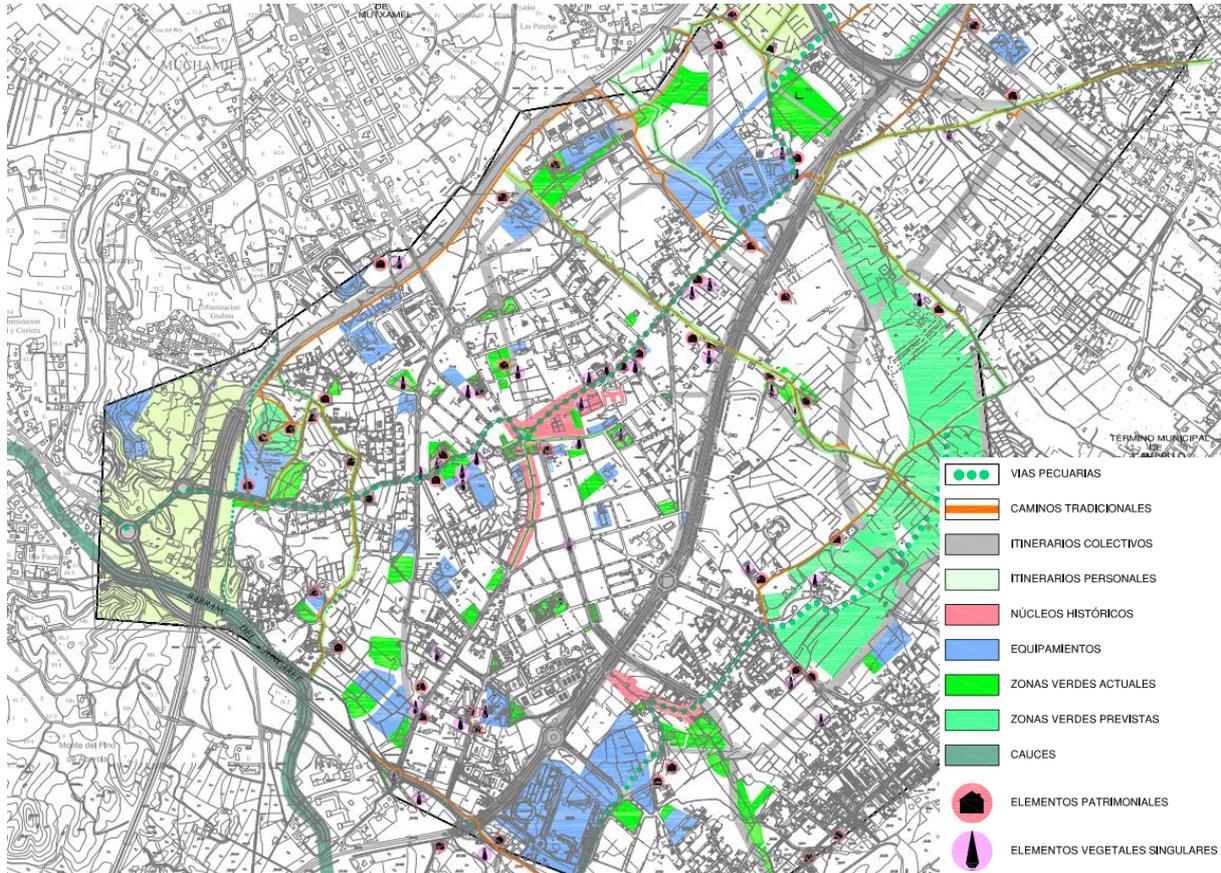
La infraestructura verde en Sant Joan d'Alacant se basa en una red de espacios públicos y rutas o itinerarios que motivan a la población a realizar actividades al aire libre que en general están acompañadas de formas de desplazamiento sostenibles y saludables, como es la bicicleta o ir a pie.

En este sentido, en Sant Joan d'Alacant, según recoge el Plan General Municipal se pueden diferenciar la siguiente infraestructura verde:

- **Itinerarios colectivos:** son aquellos viales que constituyen la red vial y posibilitan los desplazamientos cotidianos en modos motorizados y no motorizados. Por ejemplo: Avda. Rambla, Avda. Jaume I, Avda. Comtat de Fabraquer, etc.
- **Itinerarios peatonales:** son aquellas vías por donde circulan peatones y bicicletas sobre trazados tradicionales, acequias, calles peatonales o de tráfico lento o infraestructura ciclista.

- **Espacios públicos:** son aquellos terrenos de uso público que constituyen nodos o ejes vertebradores de los diferentes itinerarios por el municipio. Las plazas, parques de uso recreativo, jardines, zonas agrícolas son parte de los espacios públicos de Sant Joan d'Alacant. L'Alqueria, la Plaza de la Iglesia o el Parque Municipal de l'Ordana son algunos ejemplos de espacios públicos.

Gráfica 14. Infraestructura verde.



Fuente: Estudio de Paisaje de Sant Joan d'Alacant.

2.3. Centros atractores y equipamientos

Para este análisis se entiende como centros atractores la red de equipamientos y servicios que están constituidos por aquellas dotaciones e instalaciones al servicio de Sant Joan d'Alacant y que por su tamaño y destino se consideran al servicio de toda la población; y por ende presentan una elevada concentración de viajes.

Están considerados como grandes centro atractores los siguientes sistemas generales: las dotaciones educativas, asistenciales, religiosas, sanitarias, deportivas, etc., tanto de carácter público como privado.

Dotaciones educativas y culturales

Sant Joan d'Alacant dispone de numerosas dotaciones educativas y culturales a lo largo de su extensión, tanto fuera como dentro del núcleo consolidado de Sant Joan.

A continuación, se listan los distintos centros que pertenecen al municipio diferenciándolos si se encuentran en el interior del casco urbano o en el exterior:

En el exterior del núcleo urbano consolidado:

- Universidad Miguel Hernández.
- IES Luis García Berlanga.
- IES Lloixa.
- Colegio Rajoletes.
- Escuela Infantil Peques.
- Centro de Enseñanza Especial Infanta Elena.

En el interior del núcleo urbano consolidado:

- Biblioteca Pública.
- Casa de la Cultura.
- Centro de Mayores
- Centro preescolar Mar de Soles.
- CP Cristo de la Paz.
- Colegio Nuestra Señora del Carmen.
- CP L'Ordana.
- CP Lo Romero.
- Escola Infantil Niños.
- Escuela Infantil Mar de Soles.
- Centro de Enseñanzas Artísticas Profesionales de Música/ Escuela de Música.

Gráfica 16. Centros asistenciales y sanitarios.



Fuente: elaboración propia.

Zonas terciarias, deportivas y de ocio

En el exterior del núcleo urbano consolidado:

- Centro Comercial Carrefour.
- Zona Comercial Miguel Hernández.
- Polideportivo Municipal.
- Cines.
- Consum.
- Mercadona.

En el interior del núcleo urbano consolidado:

- Zona Comercial Rambla.
- Mercado Municipal.
- Supermercados.
- Zona Comercial Gibeller.

Gráfica 17. Zonas terciarias, deportivas y de ocio.



Fuente: elaboración propia.

Dotaciones administrativas

Las dotaciones administrativas o instituciones de Sant Joan d'Alacant son el Ayuntamiento y el Juzgado de Paz. Ambos se encuentran en el interior del casco urbano consolidado.

Gráfica 18. Dotaciones administrativas.



Fuente: elaboración propia.

Polígonos industriales

Sant Joan d'Alacant cuenta con dos terrenos de suelo industrial. Estos son el Polígono Industrial El Salt y el Polígono Industrial Fabraquer (de próxima construcción).

Gráfica 19. Polígonos industriales.



Fuente: elaboración propia.

2.4. Tendencias sociales

Para realizar este análisis se han utilizado cifras oficiales de población que proceden tanto del Instituto Nacional de Estadísticas (INE) como del Portal Estadístico de la Generalitat Valenciana, referidos a 1 de enero de 2019.

2.4.1. Características de la Población

Los cambios sociodemográficos producidos en las últimas décadas en el contexto de la sociedad española y alicantina han generado una serie de transformaciones en las dinámicas demográficas que tienen su reflejo en la estructura y composición poblacional (tamaño, estructura por edades o distribución territorial), y por consecuencia sobre los hábitos de movilidad cotidiana de las personas. Por ello es tan importante entender el panorama demográfico local y regional para el desarrollo y actualización del PMUS.

Distribución de la población

Para 2020 Sant Joan contaba con una población de 24.801 habitantes, un aumento de poco más del 1% respecto del Padrón Municipal de 2019.

En relación a la **distribución poblacional**, Sant Joan representa el cuarto municipio más poblado de L'Alicanti al **concentrar un 5% de la población comarcal**; estadísticamente, 5 de cada 100 personas que habitan la provincia reside en Sant Joan; y representa, en términos porcentuales, el 0.48% de la población de la Comunitat Valenciana.

Gráfica 20. Composición de la población por grupos de edad.

23.915 habitantes



Fuente: Padrón Municipal del Portal Estadístico de la Generalitat Valenciana.

En términos demográficos y urbanísticos **Sant Joan d'Alacant es un municipio con una alta tasa de densidad poblacional**, con 2480,81 habitantes por Km², valores muy superiores a la media comarcal (723,18), provincial (319,55) y regional (217,17) lo que explica una relación ponderada entre agrupación poblacional y un modelo territorial y urbano compacto, **indispensable para el desarrollo de redes e infraestructuras que permitan acceder a los servicios indispensables de forma rápida y sencilla**.

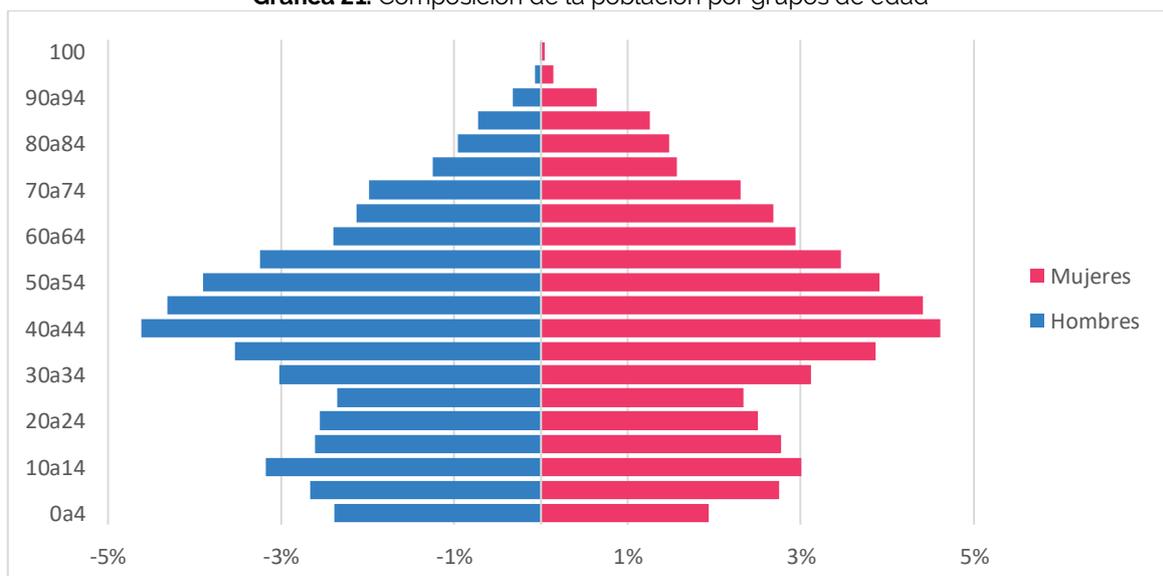
Al realizar algunas comparaciones necesarias entre género podemos apreciar que **las mujeres prevalecen sobre los hombres: un 52% de ante un 48% respectivamente**.

Por su parte, **el 40,43% de la población procede de otros lugares de España diferente a la Comunitat Valenciana o es originaria de otro país**. Un indicador al alza durante los dos últimos padrones municipales, similar a la media comarcal (40,59%), que supera la media provincial (39,78%) y regional (33,11%).

Estructura y composición

Al momento de analizar la población por tramos de edad, encontramos un número reducido en los primeros grupos quinquenales (Gráfica 21).

Gráfica 21. Composición de la población por grupos de edad



Fuente: Padrón Municipal del Portal Estadístico de la Generalitat Valenciana.

En la Gráfica 21 podemos apreciar, a la vez, una forma regresiva de la pirámide poblacional para 2019. Existe un estrechamiento de la base, mientras la parte media empieza a ensancharse, en grupos de edades mayores a 45 años, lo que a medio plazo puede resultar en cambios importantes en el modelo de movilidad local, la demanda de servicios y motivos de desplazamiento.

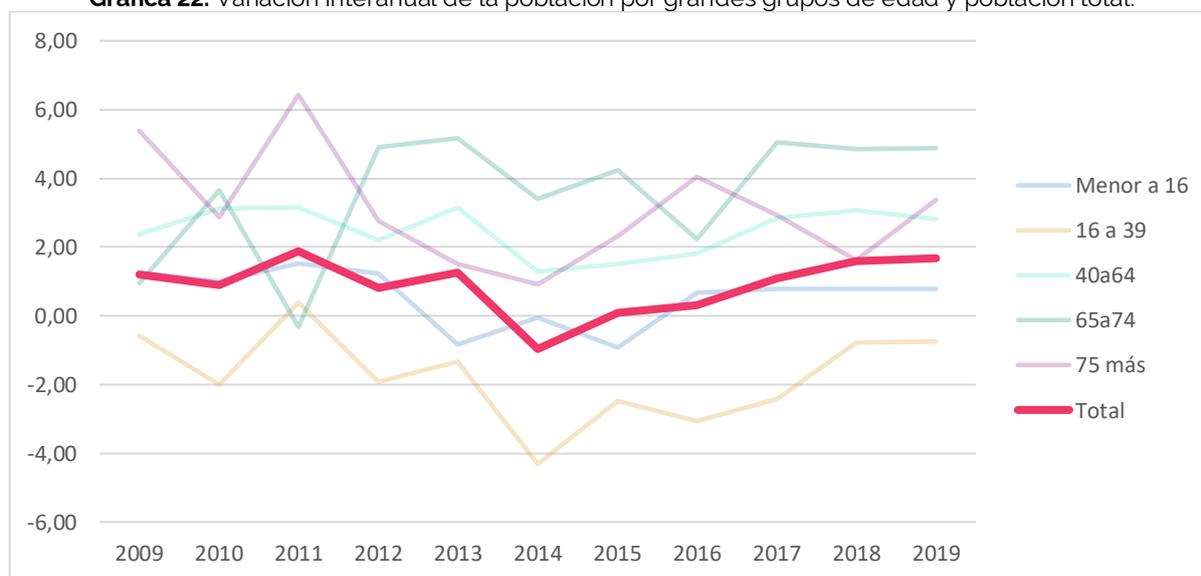
Del análisis realizado recogemos también la importancia de la población migrante, especialmente en las edades activas, tanto masculina como femenina, entre los 35 a 49 años de edad, donde ha jugado un importante papel la aportación de la población extranjera, que en su mayoría llegaron a Sant Joan en edad joven y han formado familia.

A su vez, el estudio con mirada de género contempla un escenario aún más enriquecedor. Observamos que las mujeres prevalecen sobre los hombres, especialmente a partir de los 55 años, mientras en el resto de grupos menores al rango de edad comentado no se observan diferencias significativas en términos porcentuales.

Evolución y variación poblacional

Al comparar el padrón municipal durante el último decenio, entre los años 2010-2020, observamos que el número de residentes aumentó en 1976 personas. Vale destacar el año 2014, ya que fue un punto de inflexión en la evolución de la población por diversos factores: al disminuir el número de habitantes respecto a periodos anteriores, al ralentizarse el crecimiento interanual total a valores medios por debajo del 1%, y ante la constante disminución poblacional de residentes en edades menores a los 39 años entre 2014-2019.

Gráfica 22. Variación interanual de la población por grandes grupos de edad y población total.

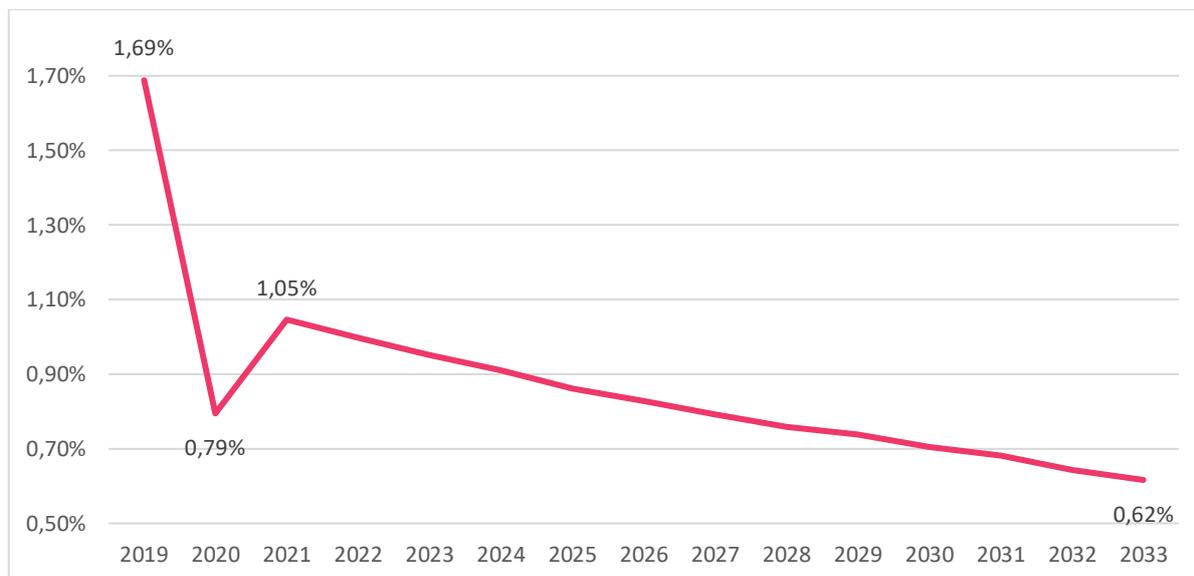


Fuente: Padrón Municipal del Portal Estadístico de la Generalitat Valenciana.

En cuanto a la **proyección de población**. El horizonte temporal asociado a la planificación, elaboración e implantación del PMUS se estructura en base a tres momentos: corto plazo (2 años), medio plazo (6 años) y largo plazo (10 años) para el diseño de medidas que satisfagan a la población actual y futura del municipio.

Del análisis de la proyección de población realizada por la Generalitat Valenciana se puede destacar que la población de **Sant Joan crecerá prácticamente en 3.000 habitantes en los próximos 10 años, hasta alcanzar los 26.770 habitantes**. Un ritmo de crecimiento mucho más acusado que el período 2009-2019, anteriormente descrito, pero **sigue siendo a un ritmo lento y desacelerado tal y como muestra la Gráfica 23**.

Gráfica 23. Proyección de variación de crecimiento interanual 2020-2030



Fuente: Portal Estadístico de la Generalitat Valenciana.

No obstante, **la población mayor de 45 años es la que teóricamente crecerá en los próximos 10 años**, en los restantes tramos de edad se prevé un crecimiento a un ritmo mucho más lento cuanto menor es la edad, teniendo como consecuencia un proceso continuo de envejecimiento.

El **municipio va perdiendo población joven paulatinamente** y no de forma homogénea: **el número de mujeres desciende a menor ritmo que el de hombres** y, de igual manera, **las mujeres son más longevas que los hombres, por tanto la feminización del envejecimiento seguirá creciendo en las próximas décadas**, la esperanza de vida de las mujeres superará el umbral de los 89 años para 2030, 5 años más que los hombres, a nivel regional y nacional.

Tanto para la evolución como la proyección de la población, el incremento de la población viene propiciado no tanto por un saldo vegetativo, diferencia entre el número de nacimientos y el número de defunciones, sino más bien **por un saldo migratorio positivo en momentos puntales de los tramos analizados**, tanto de población originaria de España como extranjera.

En función a este panorama poblacional descrito, el PMUS deberá fijar medidas orientadas tanto a la atracción de grupos de personas más jóvenes, como medidas necesarias para atender las necesidades de las nuevas familias y nuestros mayores.

2.4.2. Variables sociodemográficas

A continuación se resumen las variables e indicadores sociodemográficos más importantes para el análisis de la movilidad local.

Tabla 5. Variables e indicadores demográficos comparativos entre Sant Joan y área funcional.

Variables e indicadores demográficos	Sant Joan d'Alacant	Sant Vicent del Raspeig	Alacant	Comarca L'Alicantí
Índice de Infancia (%)	17.10	17,88	15.82	16.16
Índice de Juventud (%)	13.97	15,25	14.56	14.52
Índice de Vejez(%)	17.57	14,35	18.86	18.24
Índice de dependencia (%)	53.08	47,57	53.09	52.44

Fuente: Portal Estadístico de la Generalitat Valenciana

De la Tabla 5 podemos destacar los siguientes factores relevantes para la correlación entre población y movilidad de Sant Joan:

- En términos generales, los indicadores demográficos revelan la representatividad de las personas de 0 a 14 años respecto al total de la población municipal. A pesar de la disminución constante de este grupo de población durante los últimos 5 años, el indicador revela que, en términos generales, Sant Joan manifiesta una población joven, especialmente en el segundo grupo decenal, al compararlo con medias de Alacant capital y media comarcal.
- También observamos como disminuye la media de personas de 16 a 29 años, en edad activa (índice de juventud) respecto a las medias del área funcional. Hecho importante al momento de impulsar nuevos modelos de movilidad en función a los múltiples motivos de desplazamiento que realizan a lo largo del día (trabajo, estudio, compra, ocio, etc.) y distancias recorridas.
- Finalmente, observamos que la tasa de dependencia es la mayor del área metropolitana y comarcal. La disminución de grupos de edad entre los 15 y 45 años, en conjunto a un aumento de la población mayor a los 65, y cierta representatividad de población menor a 15 años, consolida este índice respecto a las poblaciones aledañas. Ante este escenario es aconsejable fomentar la autonomía de movilidad de las personas menores de 15 años y mayores de 65, facilitando el diseño universal del entorno y los servicios de transporte para motivar los desplazamientos cotidianos y aumentar la calidad de vida de estos dos grupos de población.

Más adelante en este documento, y a lo largo de todo el proceso de elaboración del PMUS, el análisis de indicadores y variables demográficas de la Tabla 5 permitirá diagnosticar el impacto y la relación de las tendencias demográficas y poblacionales con los hábitos de movilidad cotidiana y los modos de transporte utilizados.

2.5. Tendencias socioeconómicas

En este apartado se analizan las variables socioeconómicas que intervienen en el desarrollo económico del territorio y las personas, al definir relaciones y motivos que definen la movilidad local.

2.5.1. Características económicas y sectoriales

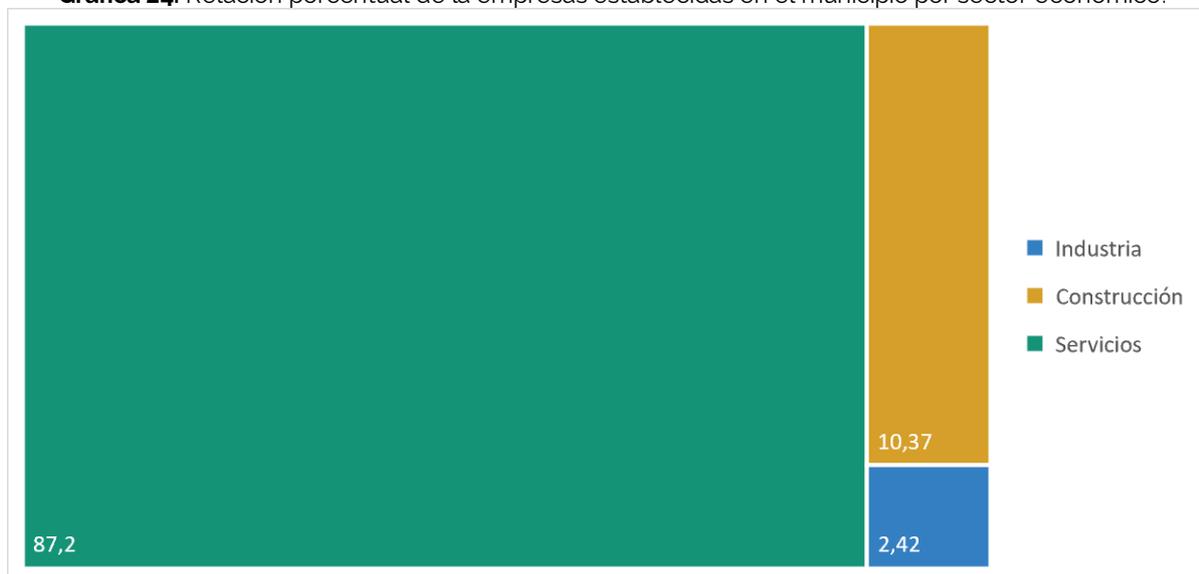
La relaciones entre economía y población son puestas en relieve, sobre todo, al analizar la incidencia de la movilidad por trabajo y/o estudio, así como el origen y destino de los desplazamientos cotidianos de las personas.

En la composición del desarrollo económico local, destaca el crecimiento del sector servicios, el cual concentra el 87,2% de las empresas municipales, con un crecimiento interanual del 0,5% de media desde registros del 2012.

- En este resultado es determinante el sector comercio, transporte y hostelería, si bien ha disminuido durante tres años seguidos, lo hace a una tasa inferior que el resto de actividades, concentra el 34,9% de las empresas del sector.
- Por su parte las actividades de información y comunicación se encuentran en un continuo crecimiento desde registro de 2017, con una variación media interanual de 7,7% durante los últimos tres años.
- Las actividades profesionales y técnicas se mantiene en valores similares de los últimos 4 años, en torno al 20% de la actividad servicios, creciendo durante el período 2018-2019 en un 2,5%.

La única sombra del ejercicio es la cierta ralentización de las actividades industriales y la construcción, con retrocesos durante el último año, rompiendo la dinámica de crecimiento registrada desde 2016.

Gráfica 24. Relación porcentual de la empresas establecidas en el municipio por sector económico.



Fuente: Porta de Información Argos

2.5.2. Contexto socioeconómico

La prevalencia del sector servicio se extiende a las principales magnitudes del mercado de trabajo local.

Los datos del Servicio Público de Empleo Estatal (SEPE) muestran que 2019 se cierra con 30% más contratos que las registradas en 2018 (promedio trimestral). En esta aproximación, un 88% de los contratos son de carácter temporal, afectando de manera similar tanto al colectivo masculino (52%) como femenino (48%).

La **tasa de paro** de la población residente en Sant Joan para 2019 es del 15,13% y supone un recorte de 0,4 puntos porcentuales menor con respecto de 2018 (15,53%). Se consolida la tendencia a la baja de la tasa de paro en el municipio, y se aleja de los valores registrados entre 2009 y 2017.

El comportamiento es algo más favorable para el colectivo masculino que femenino: 6 de cada 10 personas en paro son mujeres. Al analizar por grupos de edad, observamos que 5 de cada 10 personas desempleadas pertenecen a grupos de edad mayores a los 45 años, mientras un 7% del paro corresponde a personas menores de 25 años.

Finalmente, la prevalencia del sector servicio se extiende a las principales magnitudes del mercado de trabajo local:

- Un 80% del paro responde al sector servicios.
- El 64% de los contratos realizados durante el último trimestre de 2019 corresponden al sector servicios, seguido de la Agricultura (19%) y la construcción (16%).

La temporalidad de los contratos y la brecha generacional en la ocupación laboral sientan precedentes y efectos por analizar más adelante sobre los hábitos de movilidad local.

En la actualidad, la situación es bien distinta, debido a la crisis de la COVID-19, que ha obligado al cierre de muchos establecimientos y comercios, perdiendo cerca de 2.000 puestos de trabajo, lo que supone cerca de un 22,5% de la tasa del paro en los primeros meses de pandemia, según datos de la Seguridad Social.

2.6. Movilidad General

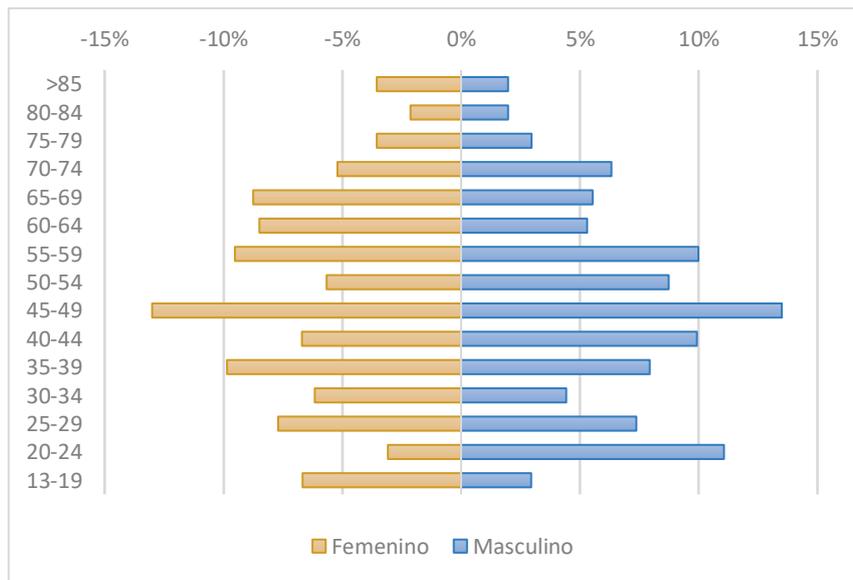
Como se ha comentado en la introducción a este documento, para la recolección de datos sobre la movilidad de la población que reside y convive en Sant Joan d'Alacant, se ha realizado una campaña de encuestas de movilidad con un alcance amplio y exhaustivo que atiende a la caracterización de los desplazamientos cotidianos de las personas antes y después del conocimiento y restricciones de movilidad relacionadas a la pandemia COVID-19.

Para ello, se han tomado los datos recopilados durante la primera fase de los trabajos (Lote 1), y se han expandidos los datos para toda la población de Sant Joan d'Alacant.

2.6.1. Distribución sociodemográfica

El 52,40% de las personas encuestadas residentes en Sant Joan d'Alacant son del género femenino, frente a un 47,60% del género masculino, representando a la mayoría de los grupos de edad, destacando, tal y como se muestra en el gráfico adjunto, la participación de la población adulta. En general puede afirmarse que las personas de mediana edad (40 a 54 años) son las que mayor representación han mostrado en el estudio.

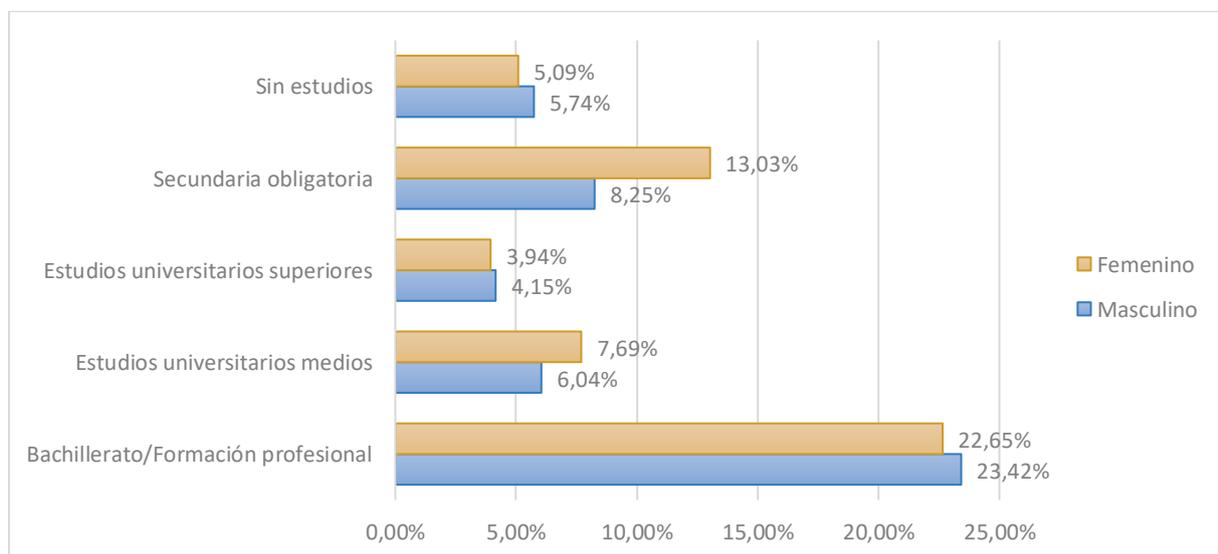
Gráfica 25. Distribución de grupos de edad según género.



Fuente: elaboración propia

Respecto al nivel de estudios de los residentes de Sant Joan d'Alacant se obtiene que el rango más representado es la población con estudios de Bachillera o Formación profesional obligatoria (46,07%) de los cuales más el 23,42% corresponde a personas de género masculino y 22,65% al femenino. En segundo lugar, los que disponen de un nivel de estudios de Educación Secundaria Obligatoria representan el 21,27% (8,25% de personas de género masculino y 13,03% del femenino).

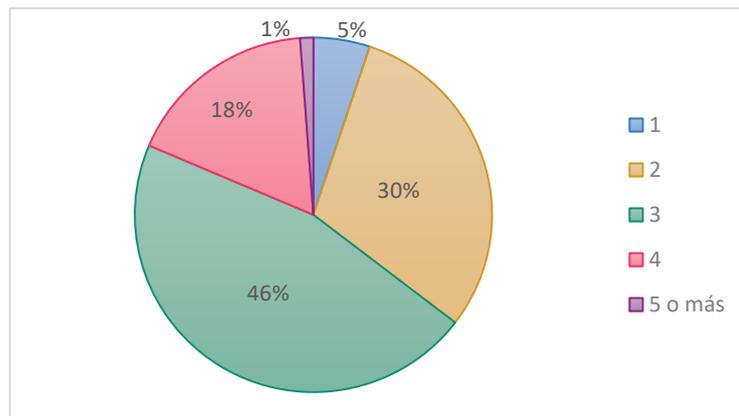
Gráfica 26. Nivel de estudios.



Fuente: elaboración propia

Respecto al tamaño de los hogares, se observa una mayoría de grupos familiares de 3 personas (46%), 30% de 2 personas y un 18% de hasta 4 personas. La media de personas por hogar en Sant Joan d'Alacant es de 2,79 personas por hogar.

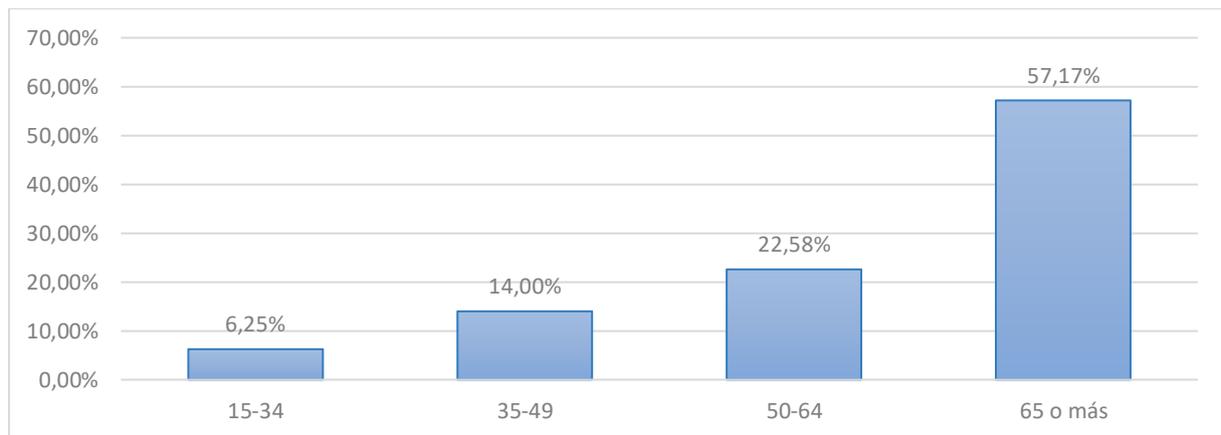
Gráfica 27. N° de personas en el hogar.



Fuente: elaboración propia

Por otro lado, de la encuesta de movilidad se obtiene que el 4,26% de la población se encuentra condicionada a la utilización de un medio de transporte debido a limitaciones físicas. La siguiente gráfica muestra el porcentaje de la población con movilidad reducida según los siguientes grupos de edad: menos de 34 años, entre 35 y 49 años, entre 50 y 64, y de 65 o más años. Cerca del 60% de los residentes de Sant Joan d'Alacant con movilidad reducida son mayores de 65 años.

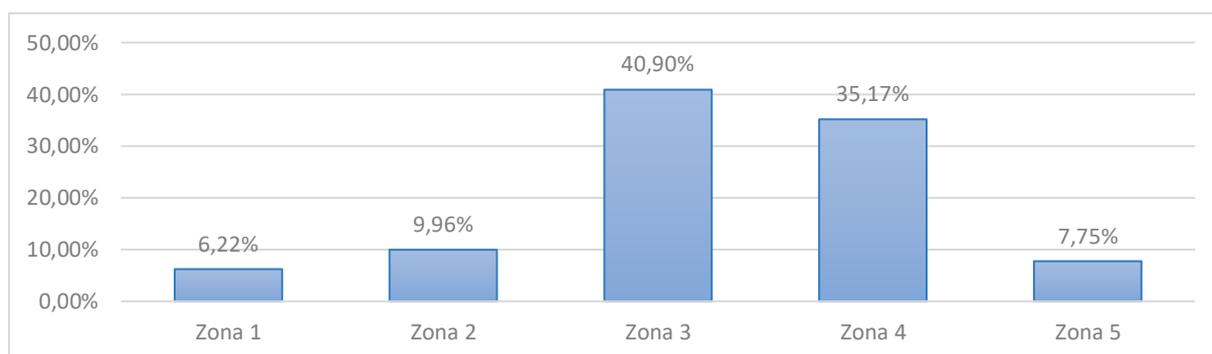
Gráfica 28. Población con movilidad reducida según grupos de edad.



Fuente: elaboración propia

Por último, se muestra la distribución de los lugares de residencia de las personas encuestadas según la zonificación. Destaca una alta presencia en las zonas 3 y 4, con un 76% de cuota (40,90% para la zona 3 y 35,17% para la zona 4), que se tratan de las zonas ubicadas en el entorno de la Av. De la Rambla y Jaume I, desde Av. Comtat de Fabraquer y C/ Dr. Pérez Mateo.

Gráfica 29. Zona de residencia.



Fuente: elaboración propia

2.6.2. Generación de viajes

En el ámbito de la movilidad se denominan viajes a aquellos desplazamientos que realiza una persona con una duración de más de 5 minutos. El resto de los viajes, aquellos de menos de 5 minutos de duración, tienen una incidencia menor en la movilidad general, por lo que no se computan para su análisis.

Uno de los indicadores más característicos de la movilidad es el término viajes/persona, ya que recoge las relaciones de movilidad con las actividades que realiza diariamente cada individuo, ya sea por estudios o trabajo (movilidad obligada) o de carácter discrecional (compras, médico, etc.).

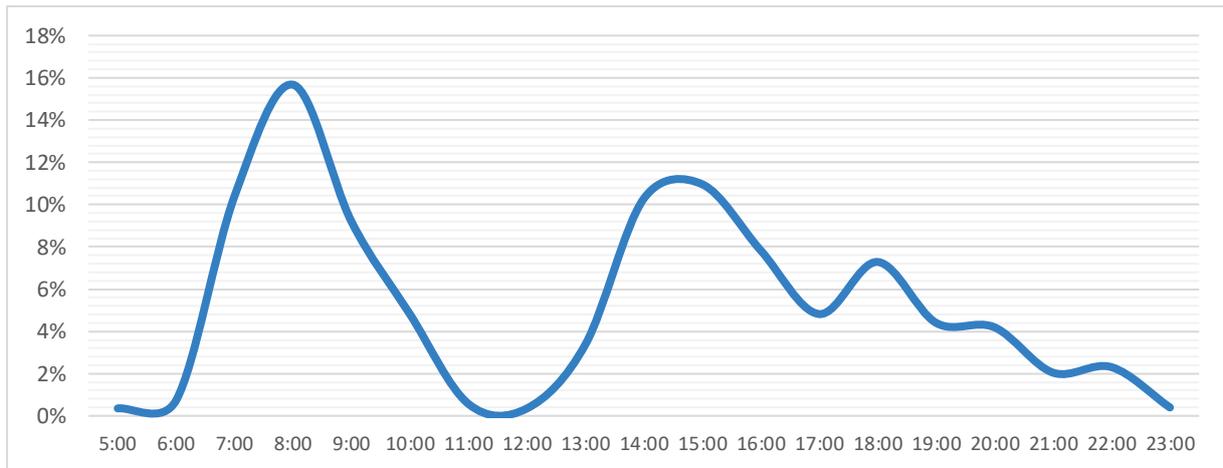
En zona de estudio, según datos recogidos de las encuestas de movilidad general, se ha obtenido la movilidad antes del estado de alarma y en la actualidad, obteniendo una media de **2,65 viajes por persona antes del estado de alarma y 1,72 en la actualidad**. Esta cifra es ligeramente inferior al de la media de del **Área Metropolitana de Alacant-Elx**, que está en torno a **los 2,59 viajes por habitante y día**. Cabe destacar que los datos de movilidad del Plan de Movilidad del Área Metropolitana de Alacant-Elx se recabaron con fecha anterior al estado de alarma, de ahí que, en la actualidad, el número de desplazamientos haya reducido.

Si extrapolamos a la población mayor de 14 años, edad en la que un individuo goza de autonomía personal para los desplazamientos, en **Sant Joan d'Alacant se realizan en la actualidad 34.568 viajes diarios**.

2.6.3. Distribución horaria de los desplazamientos

Otro factor que define la movilidad es la **distribución temporal de los desplazamientos**. La franja horaria donde se produce **mayor número de desplazamiento es desde las 07:00 de la mañana hasta las 9:00**, coincidiendo con las horas de entrada a los trabajos y centros educativos. En los viajes de regreso, se observan dos picos uno localizado al medio día, entre las 13:00 y las 15:00, y un segundo pico (menos acusado) entre las 18:00 y las 19:00. Los datos son similares en el resto de los municipios del área metropolitana de Alacant-Elx.

Gráfica 30. Distribución horaria de los desplazamientos.

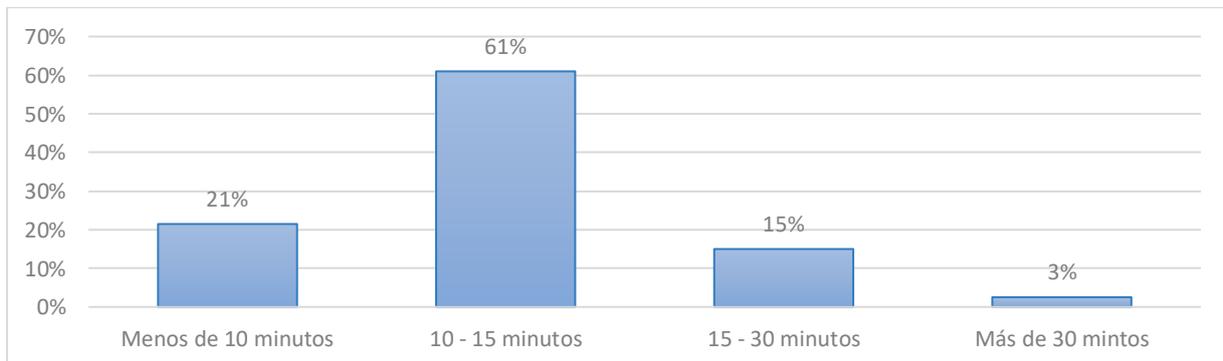


Fuente: elaboración propia

2.6.4. Duración de los desplazamientos

Respecto a la duración de los desplazamientos, los datos muestran que la mayoría de los viajes son de corta duración. Hasta el 82% de los desplazamientos son inferiores a los 15 minutos y tan sólo el 15% de los viajes superan los 15 minutos de duración, siendo **13,7 minutos** el promedio de todos los desplazamientos.

Gráfica 31. Duración de los desplazamientos.



Fuente: elaboración propia

Si atendemos a la duración de los desplazamientos por modo de transporte, obtenemos lo siguiente:

Tabla 6. Duración de los desplazamientos según modo de transporte

Modo de transporte	Tiempo medio de los desplazamientos según modo de transporte
A pie	15,2
Vehículo privado	13,2
Bicicleta o patinete	13,8
Autobús	17,5

Fuente: Elaboración propia.

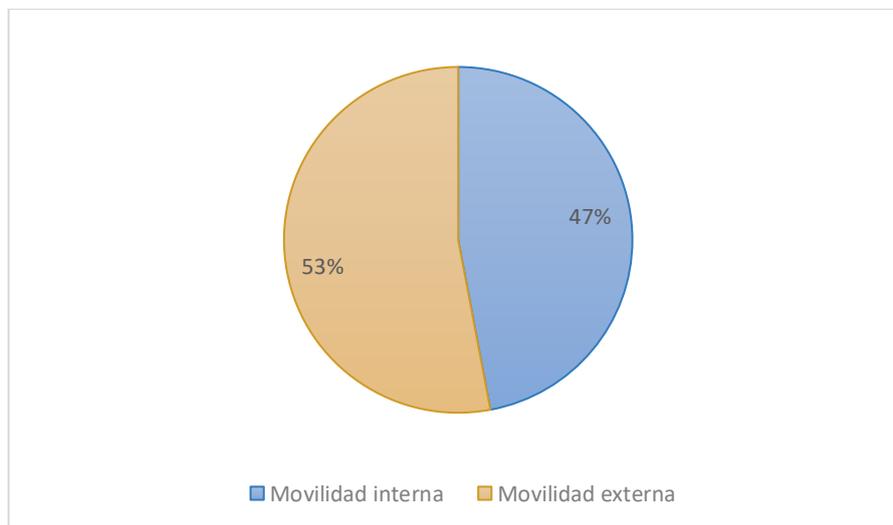
Se observa que las duraciones de los desplazamientos son inferiores a los 15 minutos en todos los casos, salvo en el transporte público (autobús interurbano). Los viajes en vehículo privado son los más cortos, con una media de 13,2 minutos por desplazamiento, similares a los 13,8 de la bicicleta o el patinete, y ligeramente inferior que los viajes a pie, con 15,2 minutos de duración.

2.6.5. Distribución espacial

Se han analizado las relaciones de **origen-destino de los desplazamientos por movilidad obligada** que se realizan en Sant Joan d'Alacant, diferenciando entre los viajes dentro del término municipal (movilidad interna) y fuera del municipio (movilidad externa).

De los datos obtenidos, el 47% de las personas residentes de Sant Joan d'Alacant realizan sus viajes con origen y destino dentro del propio municipio, correspondiendo el 53% restante a los desplazamientos hacia otras localidades cercanas, destacando las conexiones con Alicante y otros municipios del Área Metropolitana de Alicante, como Mutxamel o San Vicente del Raspeig. El elevado número de desplazamientos externos se debe a la proximidad con la capital de provincia y una de las más importantes de la Comunidad Valenciana.

Gráfica 32. Distribución de los viajes.



Fuente: elaboración propia.

En la siguiente tabla se muestran los principales destinos y su cuota de desplazamientos desagregados en función de su movilidad.

Tabla 7. Distribución espacial de los desplazamientos habituales

<i>Tipo de movilidad</i>	Destino	% viajes
Movilidad interna	Sant Joan d'Alacant	47%
Movilidad externa	Alicante	38%
	Mutxamel	5%
	San Vicente del Raspeig	2%
	Elche	2%
	Otras localidades (El Campello, Villajoyosa...)	7%

Fuente: Elaboración propia.

La mayoría de los residentes de Sant Joan d'Alacant que se dirigen a Alicante por motivo trabajo se desplazan en vehículo privado (92%), por un 8% que utiliza el autobús interurbano. Por otro lado, de los que se quedan en el término municipal de Sant Joan d'Alacant a trabajar, tan sólo el 11% se dirige a su centro de trabajo a pie, por un 83% que utiliza el vehículo privado. El resto de los modos de transporte, como bicicleta, patinete o autobús, representan valores inferiores al 5%.

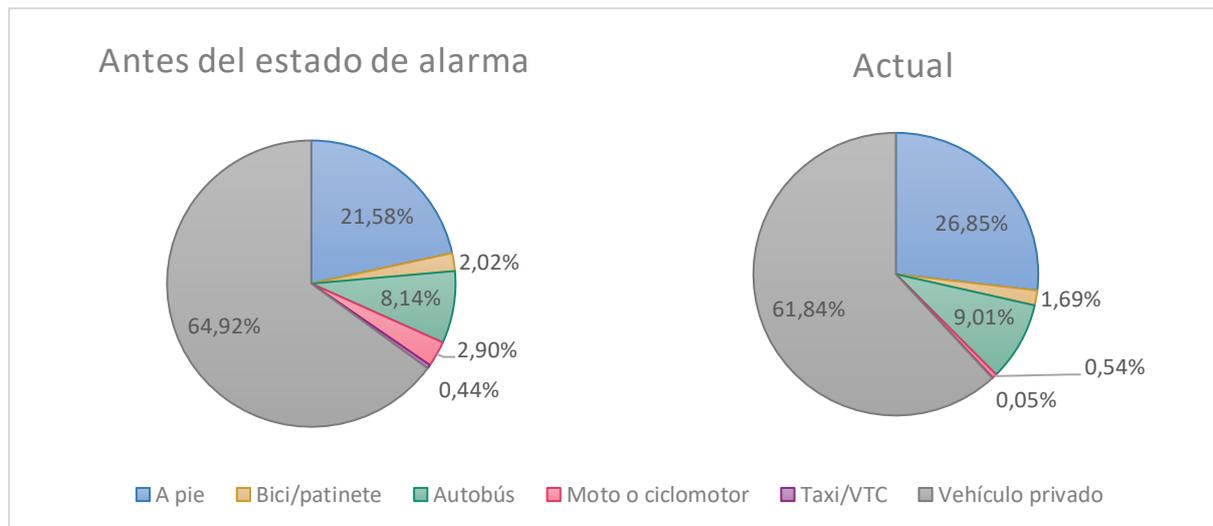
Antes del covid el 46% de los estudiantes universitarios o de otros ciclos formativos que se dirigían a los centros de enseñanza de Sant Joan d'Alacant utilizaban el servicio de autobús (escolar o interurbano), por un 41% que iba en vehículo privado y un 13% a pie. Para los desplazamientos por estudios universitarios fuera de Sant Joan d'Alacant, cerca del 80% utiliza el coche y aproximadamente el 20% es usuario del autobús interurbano.

2.6.6. Reparto modal

Una vez analizadas las características de los viajes, es primordial conocer cómo se realizan esos desplazamientos. La distribución de los viajes según los modos de transporte es un indicador de la calidad de la movilidad, y tiene una clara relación, entre otros, con los niveles de contaminación atmosférica, al ser el tráfico una de las principales causas de este fenómeno. Por ello su estudio es esencial para la adecuada planificación de las políticas de transporte.

La distribución modal revela que más de la mitad de los desplazamientos, se realizan en vehículo privado (64,92% antes del estado de alarma y 61,84% en la actualidad), un porcentaje mayor que el de los desplazamientos a pie (21,58% y 26,85% respectivamente). El uso del autobús supone el 8,14% de los desplazamientos diarios para los viajes antes de la crisis del COVID. En la actualidad, el uso del autobús urbano ha aumentado ligeramente (9,01%). Los desplazamientos en bicicleta/patinete, taxi/VTC y motocicleta/ciclomotor representan aproximadamente el 2% de los viajes totales.

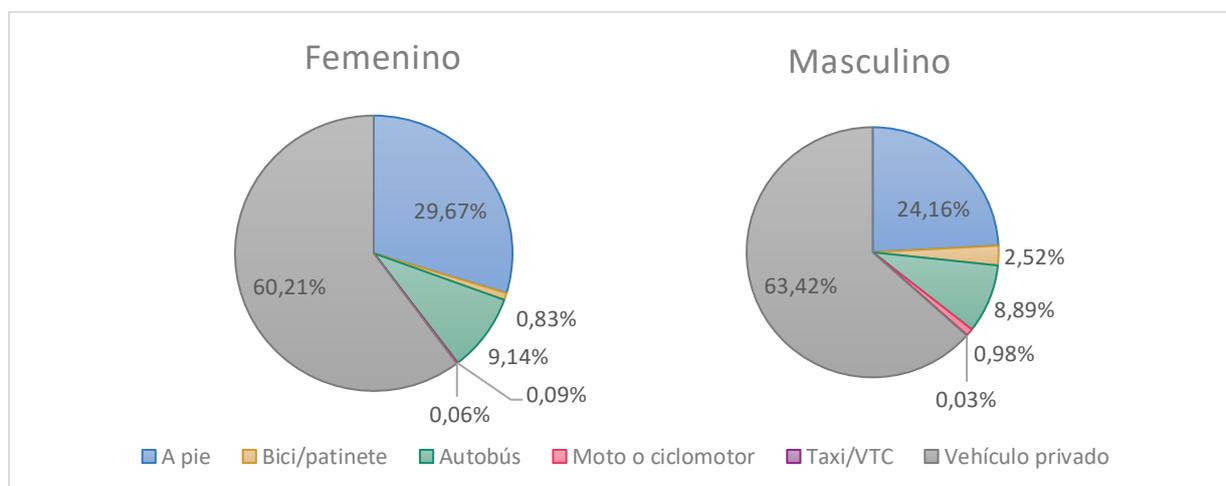
Gráfica 33. Reparto modal antes y después del estado de alarma.



Fuente: elaboración propia.

Si diferenciamos los desplazamientos según género se distinguen distintos comportamientos en la elección del modo de transporte. En el caso del género masculino, se utiliza más el vehículo privado y menos los desplazamientos a pie. el 41% utiliza el vehículo privado por el 28% del femenino. Además, las personas de género masculino son usuarios más habituales de la bicicleta, sin embargo, con una cuota casi despreciable.

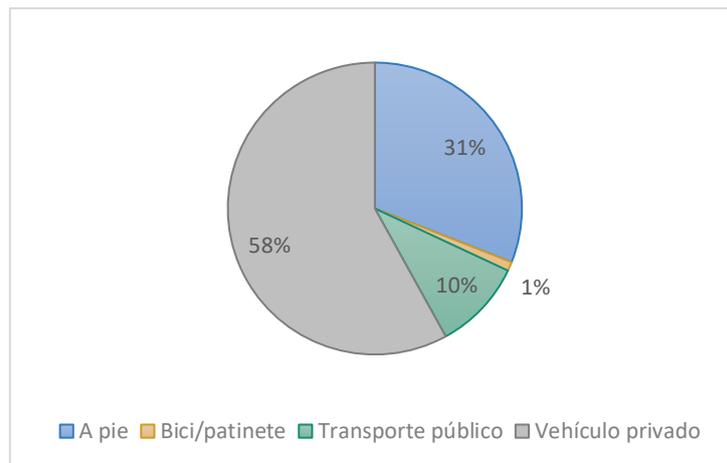
Gráfica 34. Reparto modal actual según género.



Fuente: elaboración propia.

Si comparamos estos datos con los del resto de municipios del área metropolitana de Alacant-Elx, los hábitos de movilidad son muy similares. Cerca del 60% de los residentes de toda el área metropolitana se desplazan en vehículo privado y el 10% en transporte público. La diferencia más acusada se observa en los viajes a pie, donde Sant Joan d'Alacant es un municipio que camina menos que la media de los municipios del entorno, con un 24% frente a un 31% de viajes a pie.

Gráfica 35. Reparto modal del área metropolitana de Alacant-Elx.



Fuente: elaboración propia.

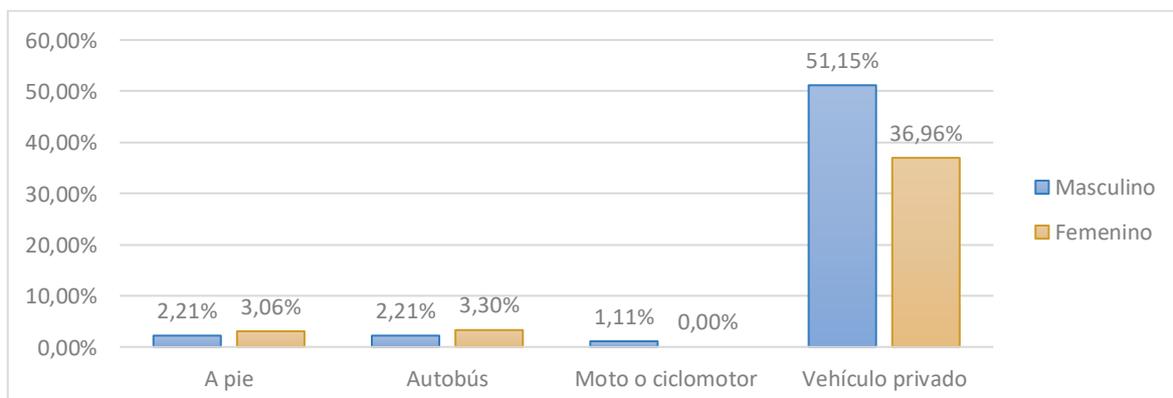
Perspectiva de género

En las siguientes líneas se analiza el reparto modal en función del motivo de los desplazamientos según el género, diferenciando en desplazamientos obligados o habituales y desplazamientos discrecionales:

- **Desplazamientos obligados o habituales:**

- **Motivos laborales,** en estos viajes se observa un modo de transporte prioritario, el vehículo privado. El 88,11% de la población trabajadora (51,15% del género masculino y 36,96% del femenino) se desplaza en este modo de transporte por motivo trabajo. El nuevo modelo de movilidad que está adoptando la mayoría de las ciudades busca, entre otros retos, potenciar la movilidad al trabajo en modos sostenibles, con distintas estrategias que fomenten la movilidad compartida, el uso del transporte público u otros modos sostenibles.

Gráfica 36. Modo de los viajes por motivo trabajo según género.

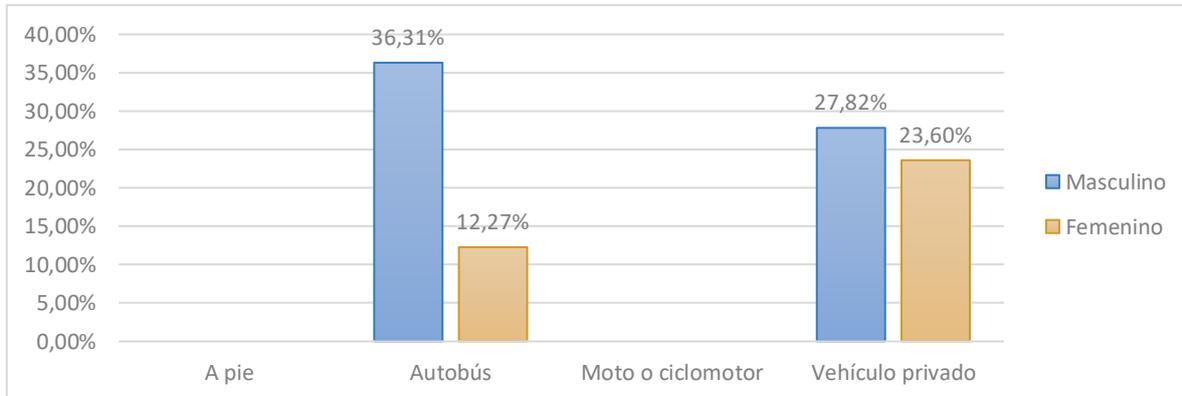


Fuente: elaboración propia.

- **Por estudios,** se observan dos modos prioritarios, el autobús y el vehículo privado. Además, existe una gran diferencia entre géneros, pues el porcentaje de desplazamientos a los centros educativos es

significativamente mayor para las personas de género masculino, con un 36% de viajes en autobús y un 27,82% en vehículo privado, por un 12,27% y 23,60% respectivamente para las personas de género femenino.

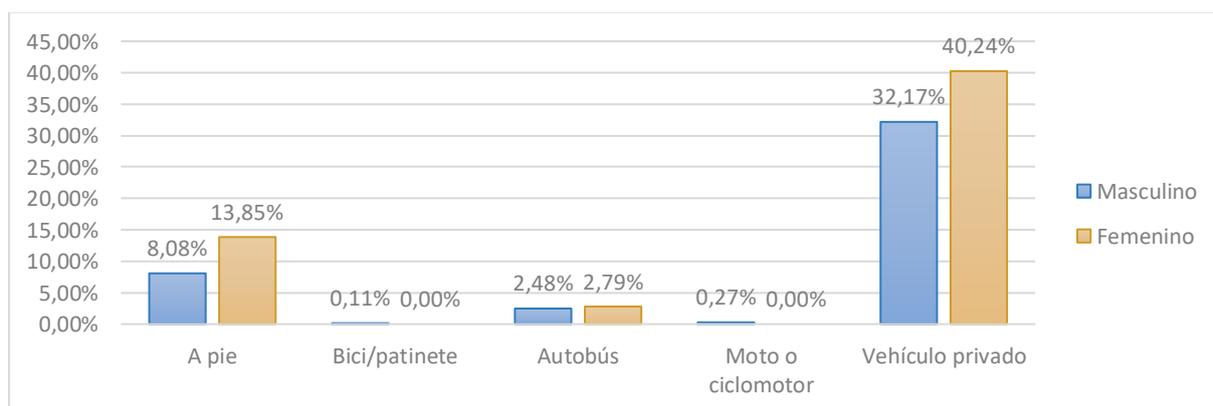
Gráfica 37. Modo de los viajes por motivo estudios según género.



Fuente: elaboración propia.

- **Otros desplazamientos discrecionales:** Respecto los desplazamientos no obligados o discrecionales, se ha analizado el reparto modal para los viajes a las compras, médico, visitas de amigos o familiares, ocio, gestiones y deporte
 - **Por motivo compras,** el reparto modal presenta una apariencia similar indistintamente del género de la persona que se desplaza. Existe un mayor número desplazamientos por compras para las mujeres. El modo mayoritario, tanto para las mujeres como hombres es el vehículo privado, utilizado por 1 de cada 3 personas aproximadamente. El ir a pie representa el segundo modo de transporte más utilizado, con un 13,85% para las personas de género femenino y 4 puntos menos para las personas de género masculino.

Gráfica 38. Modo de los viajes por motivo compras según género.

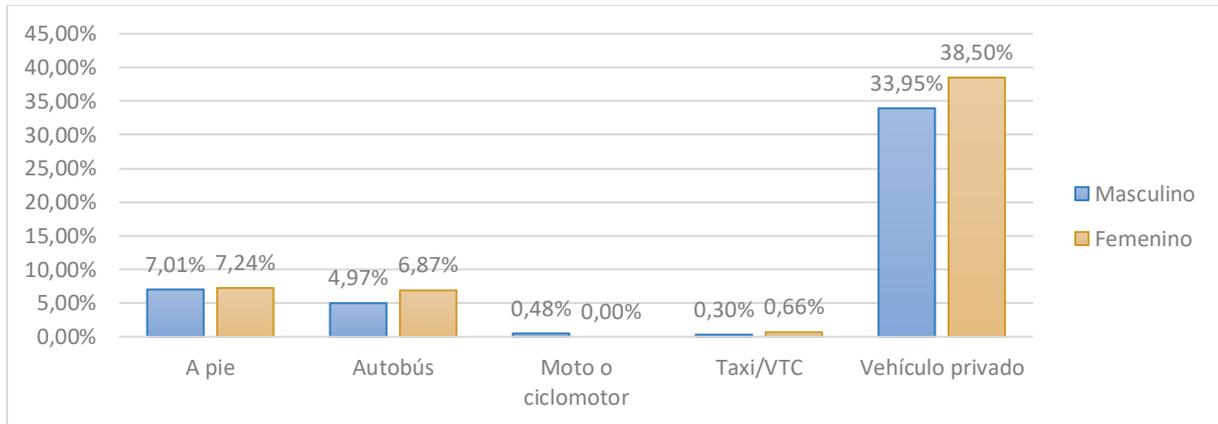


Fuente: elaboración propia.

- **En el caso de los viajes por motivo médico,** la mayoría de los desplazamientos se reparten entre el vehículo privado y, muy por debajo, ir a pie y el autobús. El Hospital Universitario se encuentra a más de 1 km del centro de Sant Joan d'Alacant y el Centro de Salud a poco más de 500

metros, sin embargo, 3 de cada 10 personas utilizan el vehículo privado para acudir a estos centros asistenciales. El autobús, a pesar de disponer de paradas cercanas a estos centros, representa sólo el 10% de los viajes (6,87% para mujeres y 4,97% para hombres).

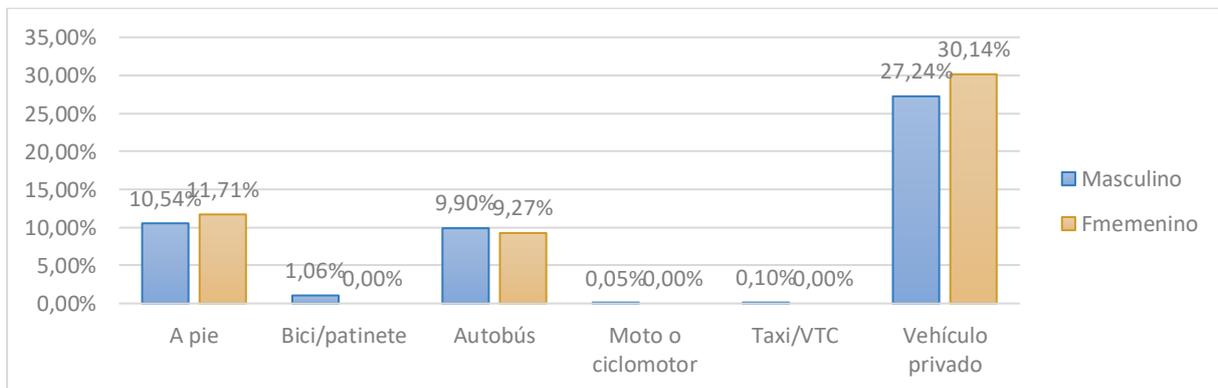
Gráfica 39. Modo de los viajes por motivo médico según género.



Fuente: elaboración propia.

- Los hábitos de **desplazamiento por visitas de amigos y familiares** son prácticamente idénticos para ambos géneros. El modo prioritario sigue siendo el vehículo privado, pero con una cuota inferior que el resto de los motivos. El autobús alcanza el 18% de los viajes (9,90% para el género masculino y 9,27% para el femenino). Cifras ligeramente superiores para los desplazamientos a pie.

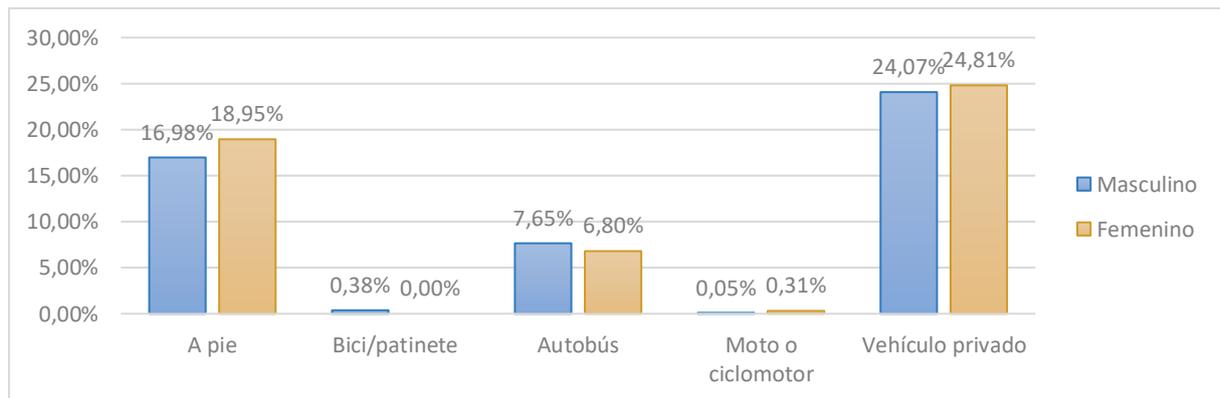
Gráfica 40. Modo de los viajes por motivo visitas a amigos y familiares según género.



Fuente: elaboración propia.

- Para los desplazamientos de ocio**, la dinámica es similar a la gráfica anterior. Tanto hombres como mujeres se desplazan de la misma manera, con una alta cuota de viajes en coche, seguido de ir andando y en autobús. La bicicleta, el patinete o la motocicleta no representa más del 1% de los desplazamientos.

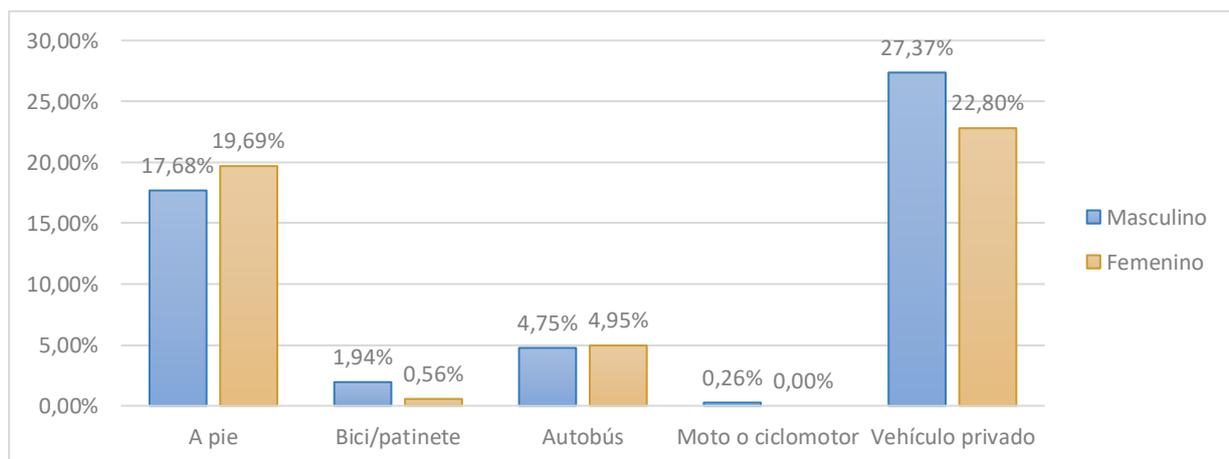
Gráfica 41. Modo de los viajes por motivo ocio según género.



Fuente: elaboración propia.

- **Por gestiones**, al igual que los viajes por motivo ocio, el modo de transporte principal es ir en vehículo privado seguido de ir a pie. Ir en vehículo privado representa en la actualidad el 27,37% de los desplazamientos para el género masculino y un 22,80% para el femenino frente al 17,68% y 19,69% de ir andando.

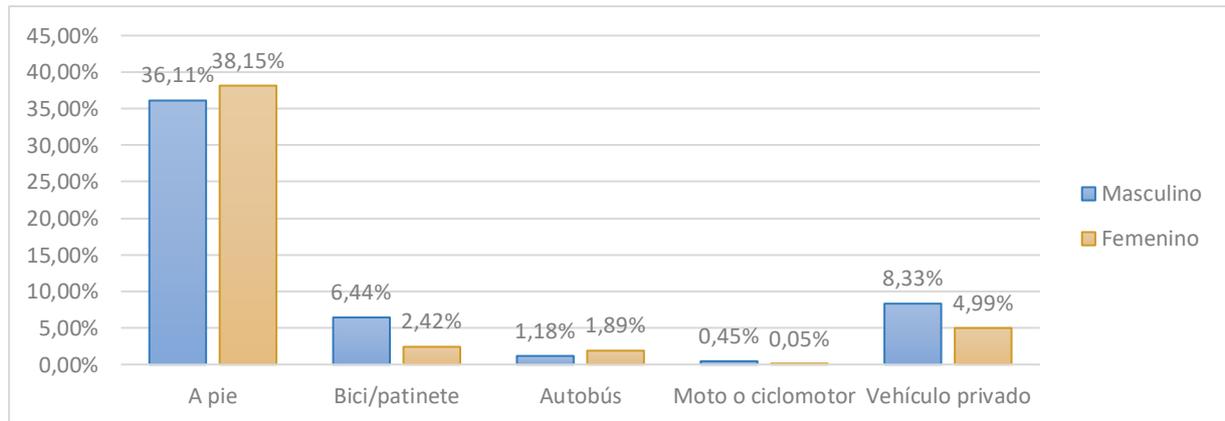
Gráfica 42. Modo de los viajes por motivo gestiones según género.



Fuente: elaboración propia.

- **Los viajes por motivo deporte**, son los que mayor cuota de viajes a pie representan, tanto para el género masculino como femenino, con un 74,26% de los desplazamientos.

Gráfica 43. Modo de los viajes por motivo deporte según género.



Fuente: elaboración propia.

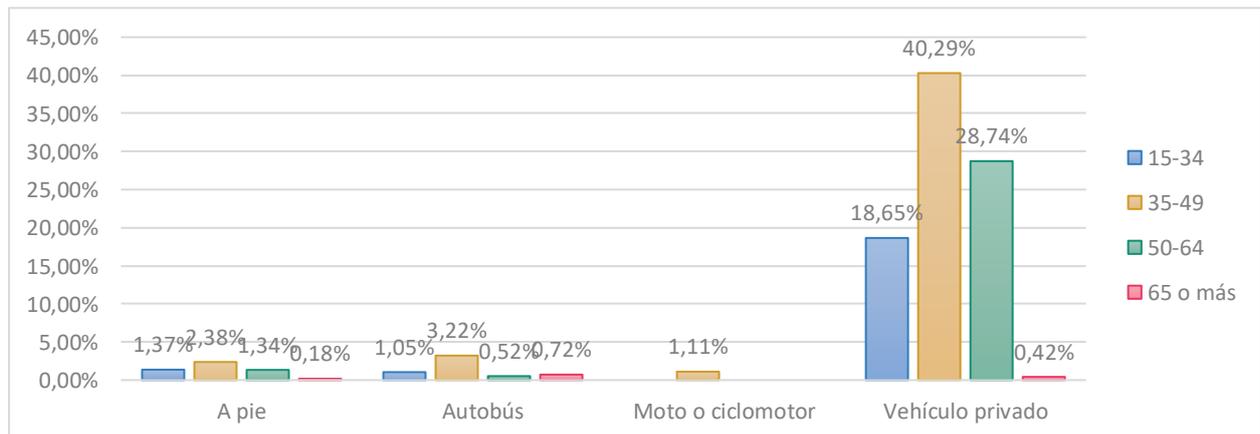
Enfoque generacional

A continuación, se analiza el reparto modal en función del motivo de los desplazamientos según edad. Se diferencian 4 grupos de edad, entre 15 y 34 años, entre 35 y 49, entre 50 y 64, y 65 o más años.

- **Desplazamientos obligados o habituales:**

- **Motivos laborales,** en estos viajes se puede observar que el vehículo privado es el transporte mayoritario para acudir al trabajo, en especial entre los trabajadores y trabajadoras de entre 35 y 48 años. El resto de los modos de transporte prácticamente no se utilizan, indistintamente de la edad del trabajador o trabajadora.

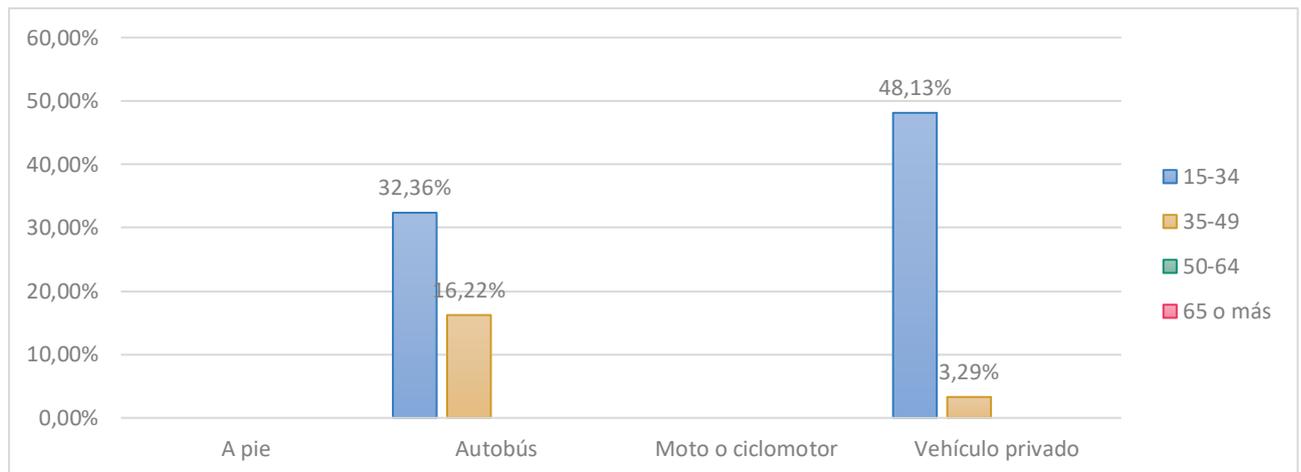
Gráfica 44. Modo de los viajes por motivo trabajo según grupos de edad.



Fuente: elaboración propia.

- **Por estudios,** se observa que los menores de 35 años representan la gran mayoría de los desplazamientos por estudios, siendo el modo de transporte mayoritario el uso del coche, con la mitad de los viajes.

Gráfica 45. Modo de los viajes por motivo estudios según grupos de edad.

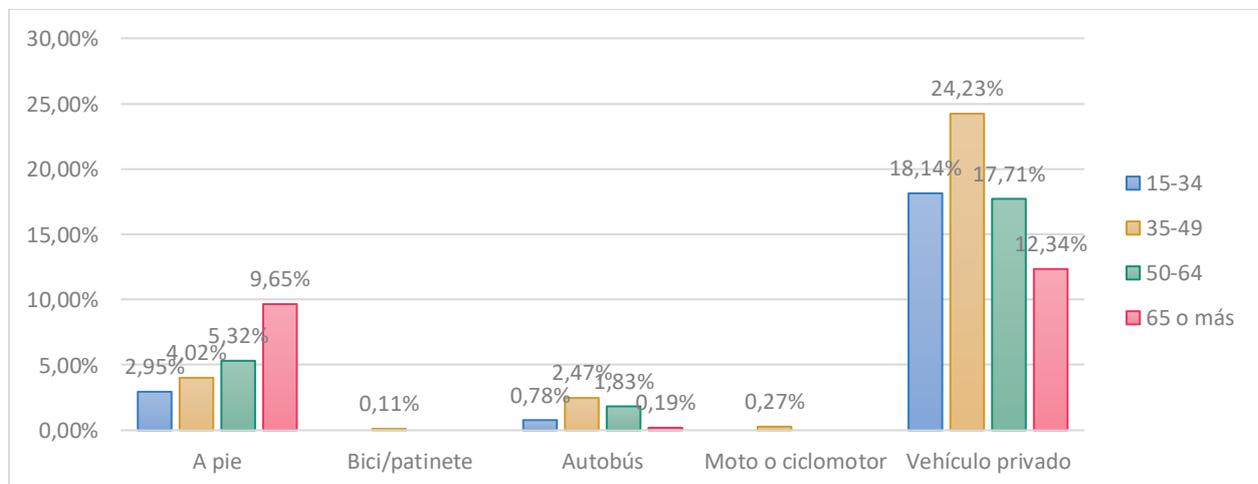


Fuente: elaboración propia.

• **Otros desplazamientos discrecionales:**

- **Por motivo compras,** el reparto modal muestra que los viajes en vehículo privado representan gran parte de los desplazamientos. Hasta el 24,23% de los residentes de Sant Joan d'Alacant que van de compras, tienen entre 35 y 49 años, seguido de los menores de 35 años y los adultos de entre 50 y 64 con años, con 18,14% y 17,71% respectivamente. De las personas que van andando, la mayoría son mayores de 65 años, representando un 9,65%.

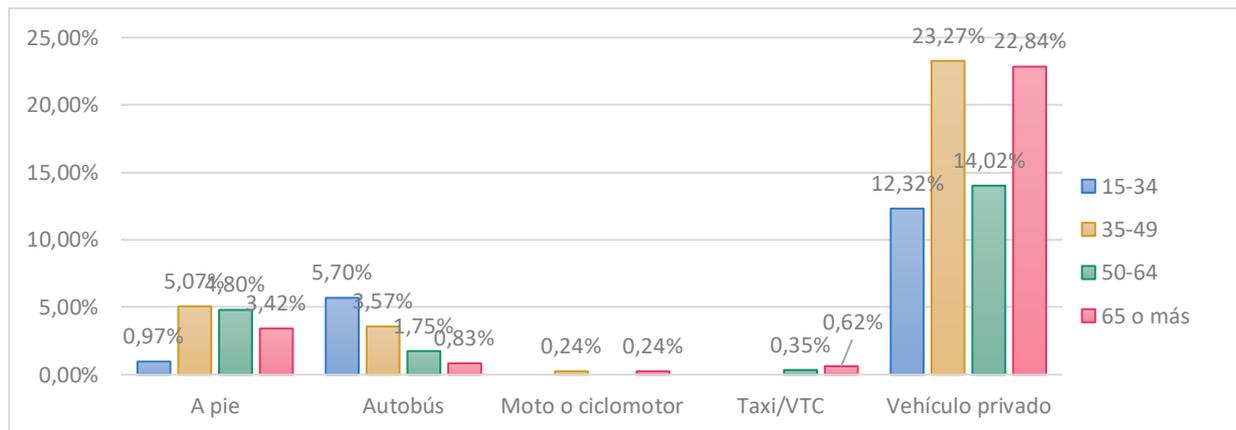
Gráfica 46. Modo de los viajes por motivo compras según grupos de edad.



Fuente: elaboración propia.

- **En el caso de los viajes por motivo médico,** la distribución es similar a los viajes por motivo compras, donde la mayoría de los desplazamientos se reparten entre el vehículo privado y el ir andando. El número de viajes a pie se reparten de manera más o menos uniforme, donde el grupo de edad más representado es el de entre 50 y 64 años con un 12,55% y el que menos el de 35-49 años, con un 7,86%. En los desplazamientos en vehículo privado destacan los mayores de 35 años mientras que en bus urbano e interurbano, la cuota es menor del 5% en cada grupo de edad.

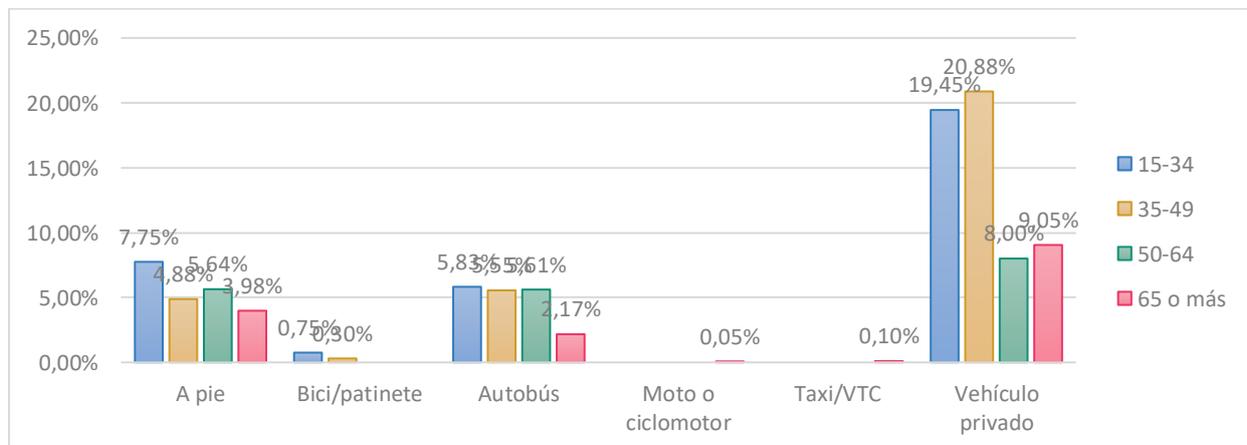
Gráfica 47. Modo de los viajes por motivo médico según grupos de edad.



Fuente: elaboración propia.

- Los hábitos de **desplazamiento por visitas de amigos y familiares** según grupo de edad son similares al del análisis realizado con perspectiva de género. La mayoría de la población realiza el desplazamiento a casas de amigos y familiares en coche, especialmente los menores de 49 años. En los mayores de 50 años los viajes se reparten entre el coche, el autobús y el ir andando.

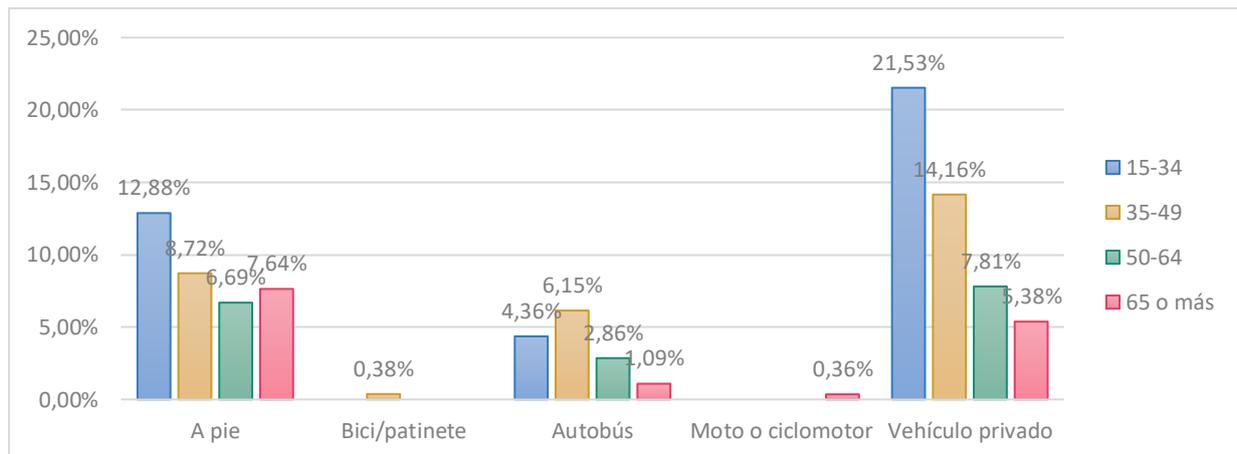
Gráfica 48. Modo de los viajes por motivo visita a amigos y familiares según grupos de edad.



Fuente: elaboración propia.

- Para los desplazamientos de ocio**, el modo principal es el vehículo privado seguido de ir a pie. El 21,53% de los que se desplazan en coche por motivo ocio son menores de 35 años, seguido de un 14,16% que pertenecen al grupo de edad 35-49. Además, un 12,88% de los menores de 34 años se mueven a pie para los viajes por ocio y un 7,64% son personas mayores de 65 años.

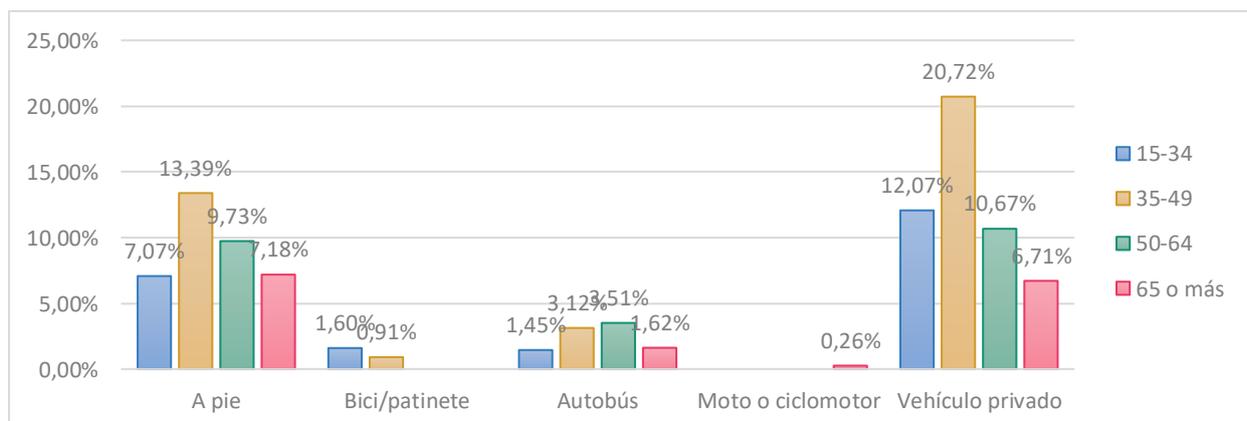
Gráfica 49. Modo de los viajes por motivo ocio según grupos de edad.



Fuente: elaboración propia.

- **Por gestiones**, en la misma línea que el resto de motivos, el vehículo privado y en menor medida el ir a pie, copan la mayoría de los viajes para todos los grupos de edad. Los desplazamientos a pie representan entre el 37% de los viajes aproximadamente, mientras que los viajes en vehículo privado, cerca del 50%.

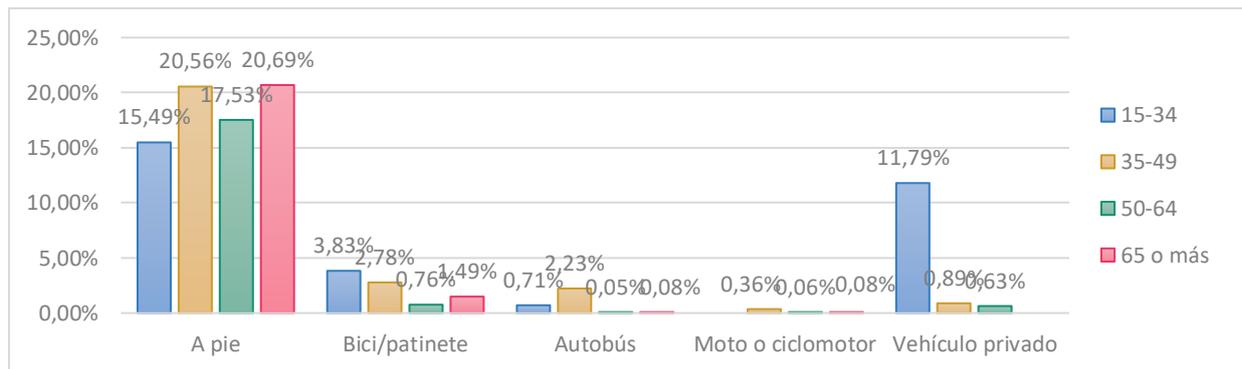
Gráfica 50. Modo de los viajes por motivo gestiones según grupos de edad.



Fuente: elaboración propia.

- **Por deporte**, al igual que los viajes por motivo ocio, el modo de transporte principal es ir a pie, con más del 70% de viajes en este modo. Como sucede en la mayoría del resto de motivos de desplazamiento, el autobús, motocicleta o bicicleta prácticamente no se utiliza.

Gráfica 51. Modo de los viajes por motivo deporte según grupos de edad.



Fuente: elaboración propia.

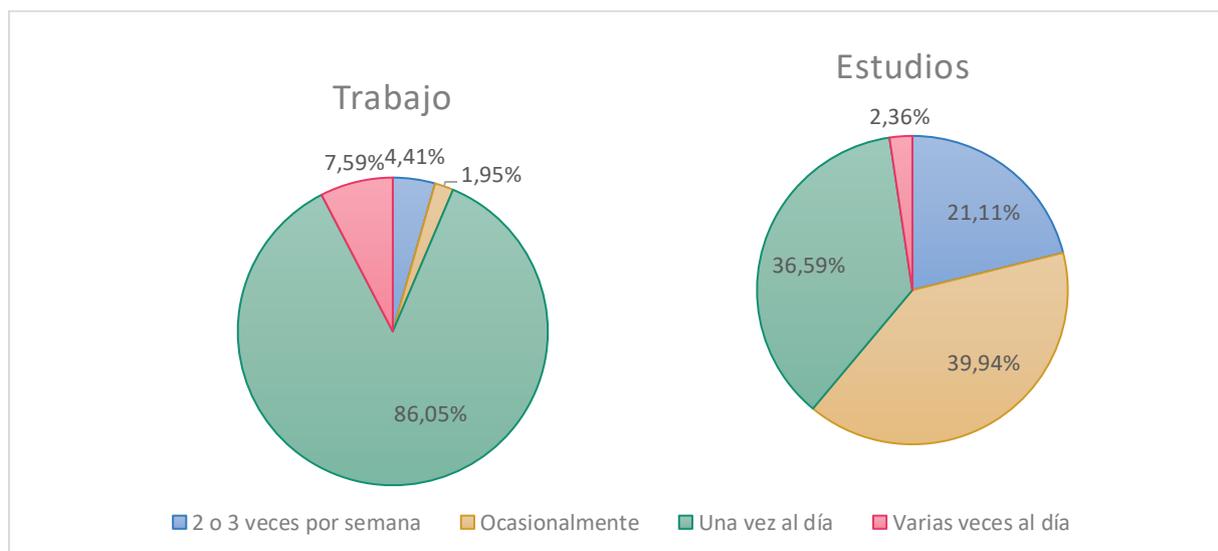
Tras analizar y comprar el reparto modal de los residentes de Sant Joan d'Alacant con perspectiva de género y con enfoque generacional, se puede apreciar que Sant Joan d'Alacant es un municipio en el que predomina claramente el vehículo privado para la mayoría de los viajes, independientemente del género o de la edad. Ir a pie también es una opción, aunque minoritario en muchos casos, a pesar de las óptimas condiciones para caminar que presenta Sant Joan d'Alacant, que se estudiará en el apartado de movilidad peatonal. Por último, el autobús o la bicicleta es prácticamente no se considera como modo de transporte para los desplazamientos cotidianos.

2.6.7. Motivos de los desplazamientos

Una vez analizado el reparto modal desde un enfoque de género y generacional, se procede a estudiar la frecuencia de estos desplazamientos según el motivo del viaje.

En primer lugar, se estudian los desplazamientos obligados al trabajo o al centro educativo. Se observa que la mayoría de los desplazamientos por trabajo se realizan diariamente o incluso varias veces al día. Los desplazamientos a los centros educativos son menos frecuentes que a los centros de trabajo, con un elevado porcentaje de los estudiantes que se desplazan sólo 2 o 3 veces por semana o de manera ocasional.

Gráfica 52. Frecuencia de los viajes obligados en la actualidad.

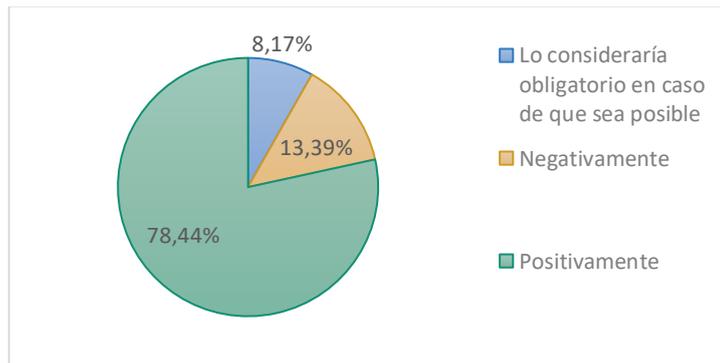


Fuente: elaboración propia.

La pandemia causada por el COVID ha cambiado ligeramente los hábitos de movilidad de las personas residentes de Sant Joan d'Alacant, especialmente para este tipo de desplazamientos habituales, como ir a trabajar o a estudiar, puesto que cada vez son menos frecuentes.

En este sentido, la encuesta de movilidad general recoge la valoración acerca del teletrabajo. Un 13,39% considera negativo el teletrabajo, por un 78,44% que opina lo contrario. Además, el 8,17% considera que debería ser obligatorio en caso de que sea posible.

Gráfica 53. ¿Cómo valora el teletrabajo?

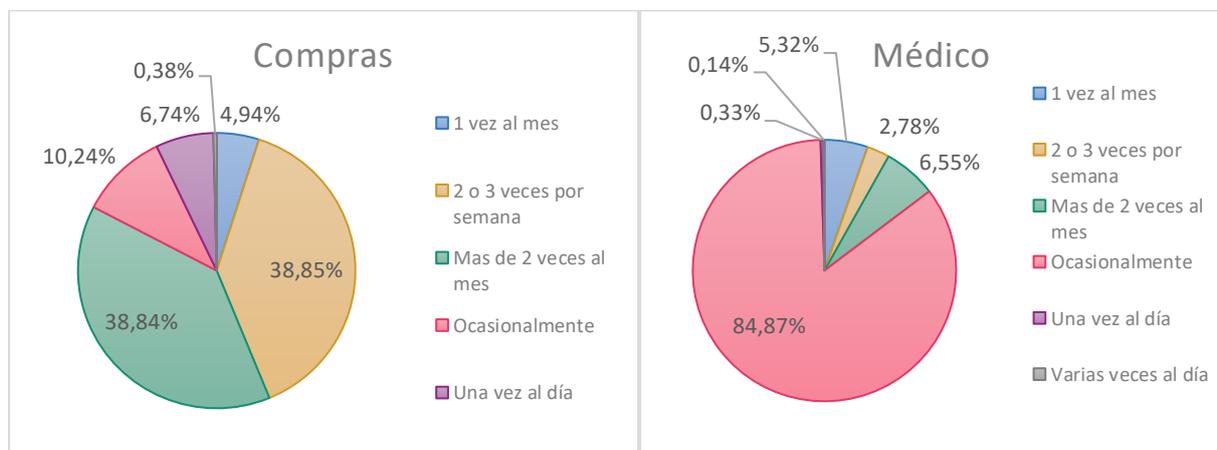


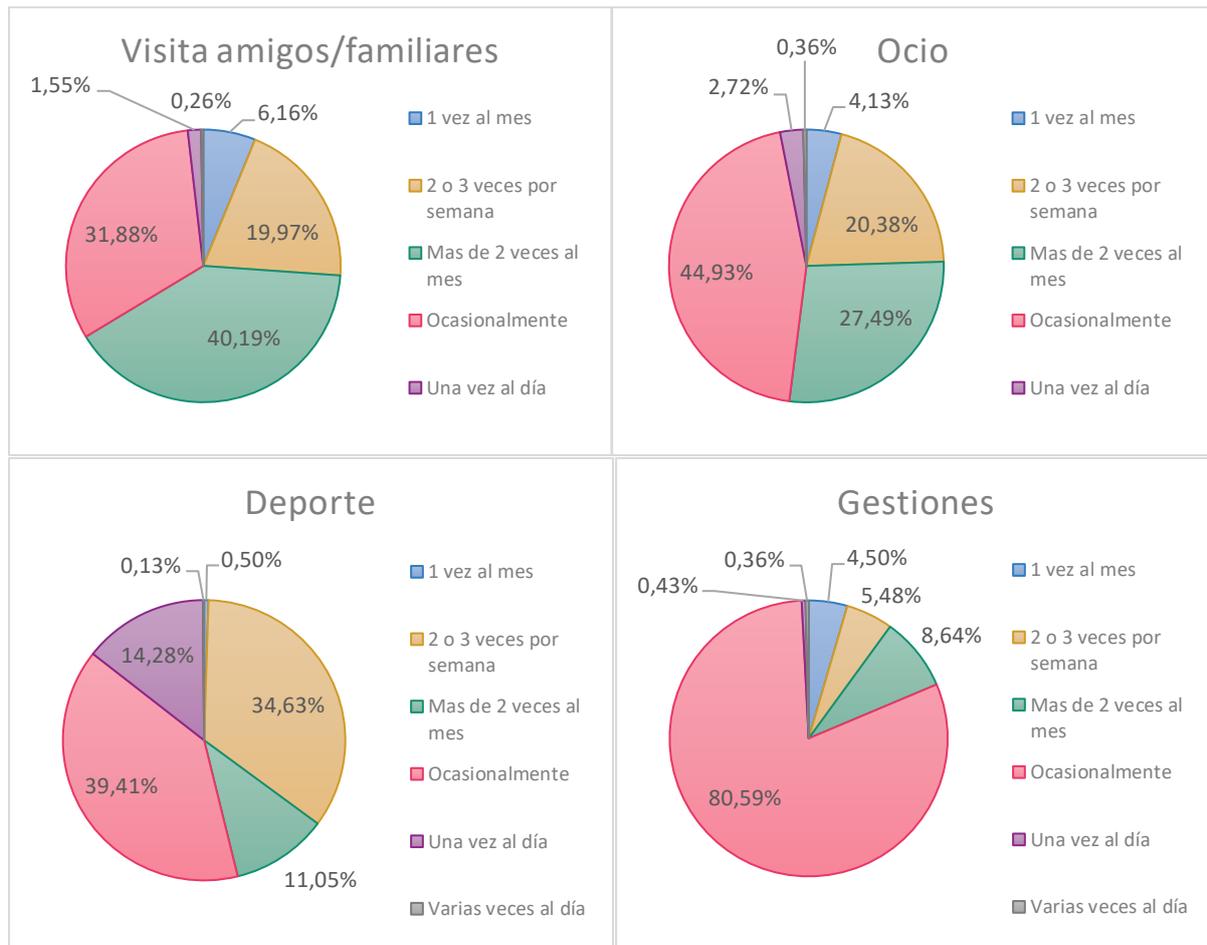
Fuente: elaboración propia.

Respecto de los viajes discrecionales o menos habituales, en las siguientes gráficas se muestran las frecuencias de los viajes en la actualidad. De manera general, la frecuencia de los viajes respecto antes del estado de alarma no han sufrido variaciones significativas, sin embargo, se ha reducido ligeramente la frecuencia de la mayoría de los desplazamientos, con viajes por ocio, gestiones o deporte de manera ocasional.

En el caso de los desplazamientos por compras, la dinámica es diferente respecto de os hábitos de movilidad antes del estado de alarma. El porcentaje de población que acude diariamente a las compras ha bajado de un 11% aproximadamente antes del estado de alarma a un 6,74%. La población cada vez acude menos veces a realizar sus compras, concentrado sus desplazamientos 2 o 3 veces por semana o un par de veces al mes, bien por el riesgo al contagio del COVID o por las restricciones de movilidad y cierre de tiendas y comercios.

Gráfica 54. Frecuencia de los viajes discrecionales en la actualidad.

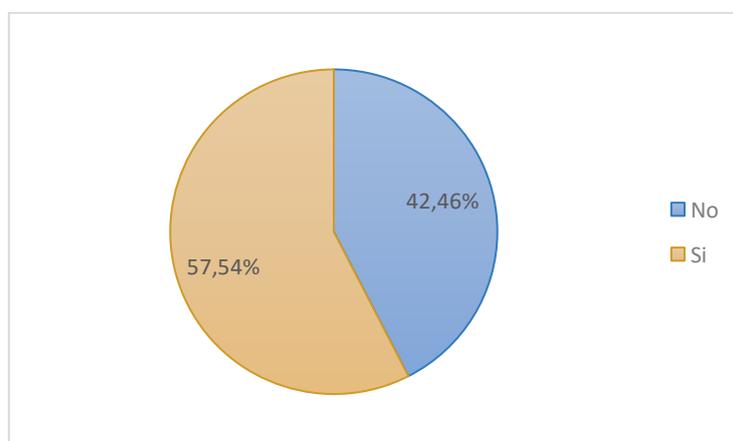




Fuente: elaboración propia.

En este sentido, la encuesta de movilidad ha permitido evaluar el impacto que tendrán las compras online a partir de ahora. A pesar de disminuir el número de desplazamientos por compras y de los cambios en los hábitos de consumo, tan sólo el 42,46% de los habitantes de Sant Joan d'Alacant consideran que las compras online o *ecommerce* tendrán mayor importancia a raíz de la pandemia.

Gráfica 55. ¿Considera que las compras online tendrán un mayor impacto debido a la pandemia?



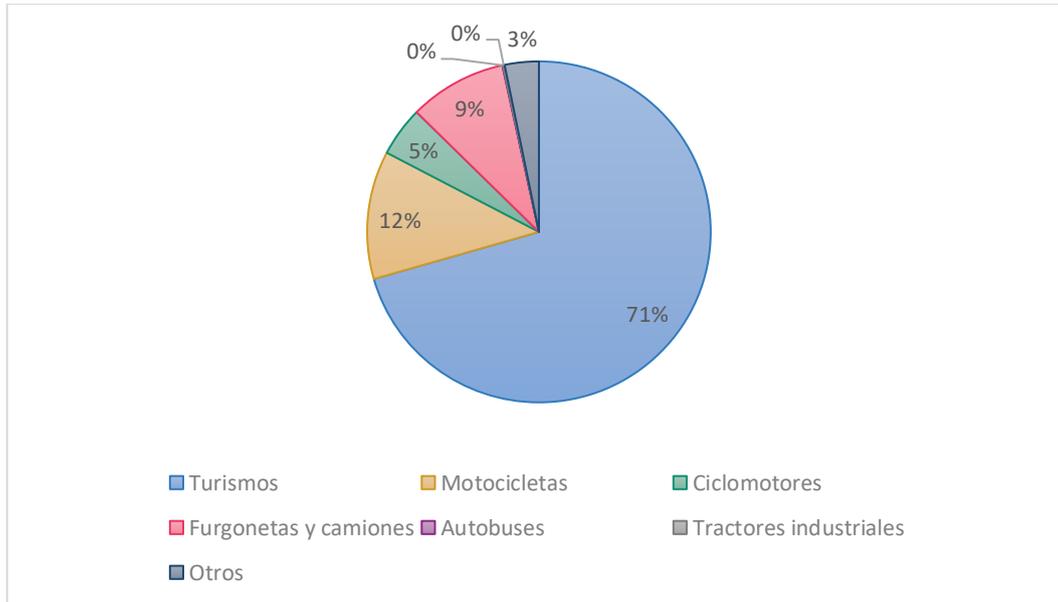
Fuente: elaboración propia.

2.7. Movilidad en vehículo privado

2.7.1. Parque automovilístico (índice de motorización)

En el año 2019 Sant Joan d'Alacant contaba con un total de 19.165 vehículos censados, la mayor parte (87%) destinado a uso particular (turismo, motocicletas y ciclomotores), y un 9% a actividades industriales (furgonetas, camiones, y tractores industriales).

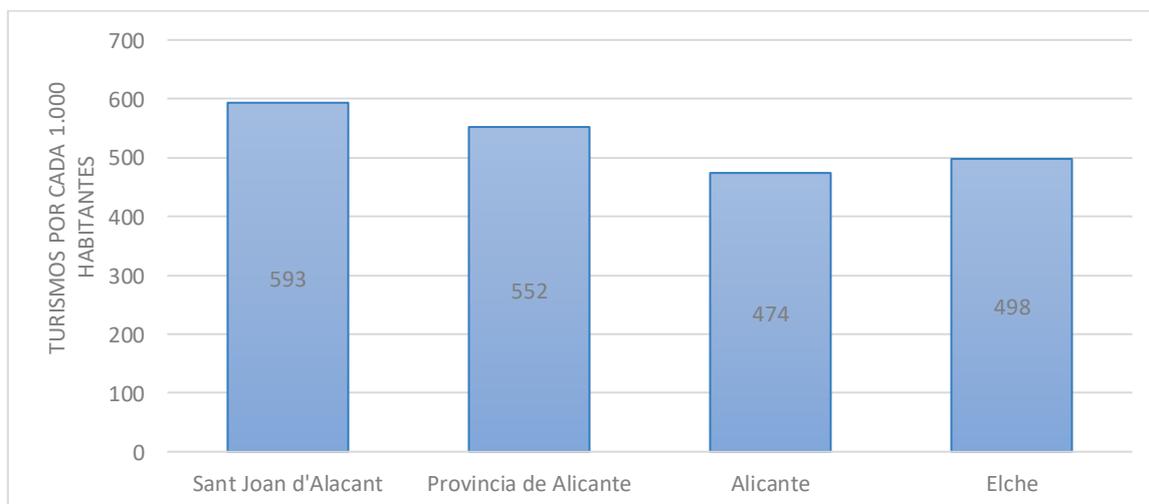
Gráfica 56. Composición del parque de vehículos (2019)



Fuente: Dirección general de tráfico (DGT)

Tomando los datos de 2019 se obtiene, para Sant Joan d'Alacant, un índice de motorización (turismos por cada 1.000 habitantes) de 593, dato superior al de la provincia (552) y al de municipios como Alicante (474) o Elche (498), lo cual indica, una elevada dependencia del vehículo privado.

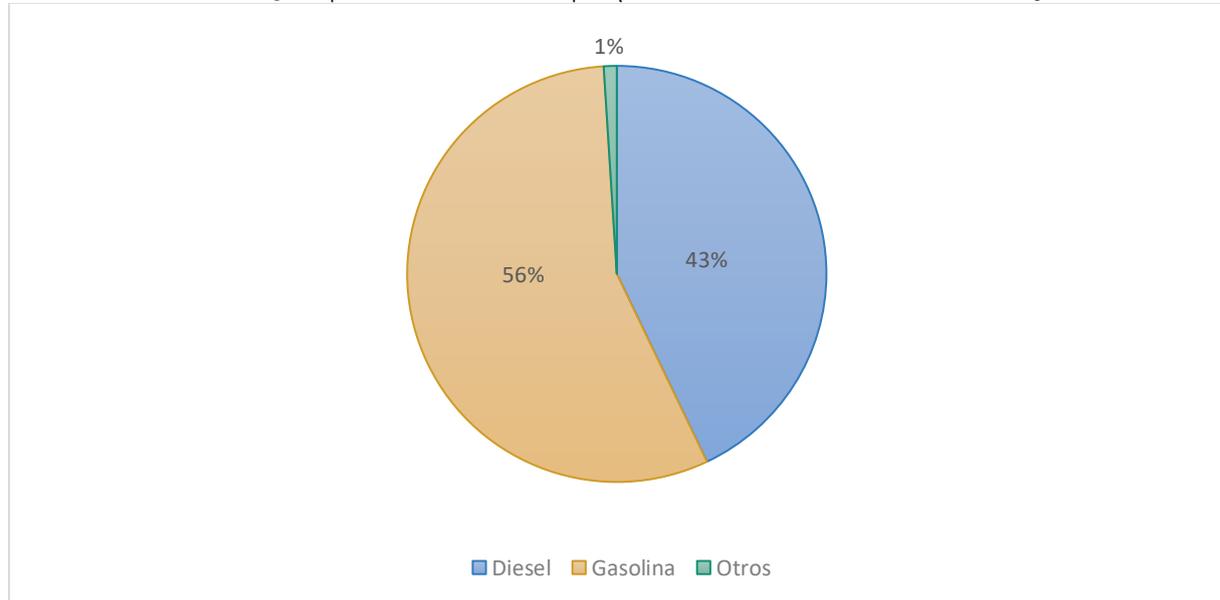
Gráfica 57. Índice de motorización de la ciudad de Alicante, Elche, Sant Joan d'Alacant y la provincia de Alicante (2019)



Fuente: INE y DGT

Los combustibles más utilizados en Sant Joan d'Alacant son el diésel (43%) y la gasolina (56%), resultando, por tanto, que un 99% de vehículos usan combustibles fósiles altamente contaminantes, siendo el porcentaje de otras fuentes de energía alternativas más sostenibles menos representativo (sólo un 0,11 % en el caso de vehículos eléctricos).

Gráfica 58. Tipo de carburante del parque móvil de Sant Joan d'Alacant (2019)



Fuente: DGT

2.7.2. Red e infraestructura viaria

El término municipal de Sant Joan d'Alacant se encuentra bordeado por los principales viales de comunicación interregional, por lo que tanto la distribución del tráfico hacia el resto de los municipios de la zona norte del área metropolitana de Alicante, así como el tráfico interno, se distribuyen, en función de la mayor o menor importancia de cada vía.

Dicha infraestructura viaria se estructura según su jerarquía sobre el resto de las vías. La jerarquización del viario consiste en establecer una clasificación de todos sus viales para poder gestionar la movilidad de manera correcta. En este sentido, es necesario definir cuál será la función de cada calle dentro de la red.

La jerarquización de la red viaria establece prioridades en el sistema viario de la ciudad desde un punto de vista del funcionamiento y la estructura de la ciudad. Dada esta clasificación, las vías tendrán un determinado diseño y función en consecuencia al nivel jerárquico al que pertenezcan.

La propuesta de jerarquía atiende a un conjunto de criterios de valoración tales como su condición funcional, la composición del tráfico y su magnitud.

Por ello, atendiendo a los criterios de funcionalidad y movilidad, en Sant Joan d'Alacant, el viario se puede clasificar en dos niveles:

- Viario principal o intermunicipal.
- Viario secundario o local.

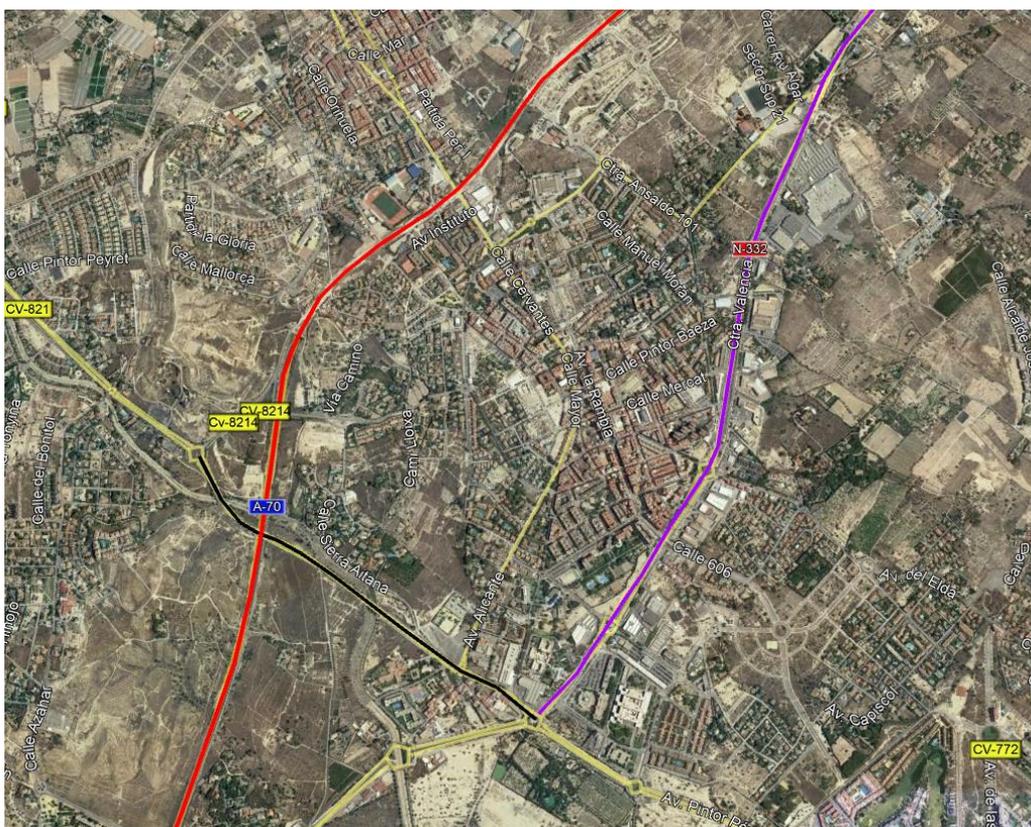
Con esta clasificación se pretende gestionar la movilidad de la ciudad definiendo qué papel tendrá cada calle dentro de la red urbana e interurbana. De esta forma, las vías que soporten mayores tráficos tendrán unas características diferentes a las que estén localizadas en barriadas o conecten el tráfico entre ellas.

Viario principal o intermunicipal

La red principal de carreteras es aquella que, por su funcionalidad, características de diseño, intensidad circulatoria o actividades asociadas, canalizan los movimientos de larga distancia. Cumplen funciones de conexión-distribución de los vehículos que acceden Sant Joan d'Alacant o la atraviesan sin detenerse. Estas son:

- La autovía **A-7** o Autovía del Mediterráneo (línea roja), inicia en Algeciras y finaliza en Barcelona.
- La antigua carretera nacional **N-332** (línea morada) discurre por el litoral del Mar Mediterráneo y conecta la provincia de Almería con Cartagena, Alicante y Valencia. A su paso por Sant Joan d'Alacant tiene un carácter urbano (Avenida Miguel Hernández) y de enlace con El Campello, Alicante y la A-7. Atraviesa el término municipal en dirección norte-sur, dividiendo el municipio en dos áreas bien diferenciadas. Supone una barrera física para la movilidad peatonal y ciclista entre ambas zonas.
- La **Ronda San Vicente - Sant Joan d'Alacant** (línea negra) posibilita las comunicaciones entre San Vicente del Raspeig, Alicante, Sant Joan d'Alacant, las playas, el Hospital Universitario y Mutxamel.

Gráfica 59. Red viaria principal o intermunicipal.



Fuente: elaboración propia

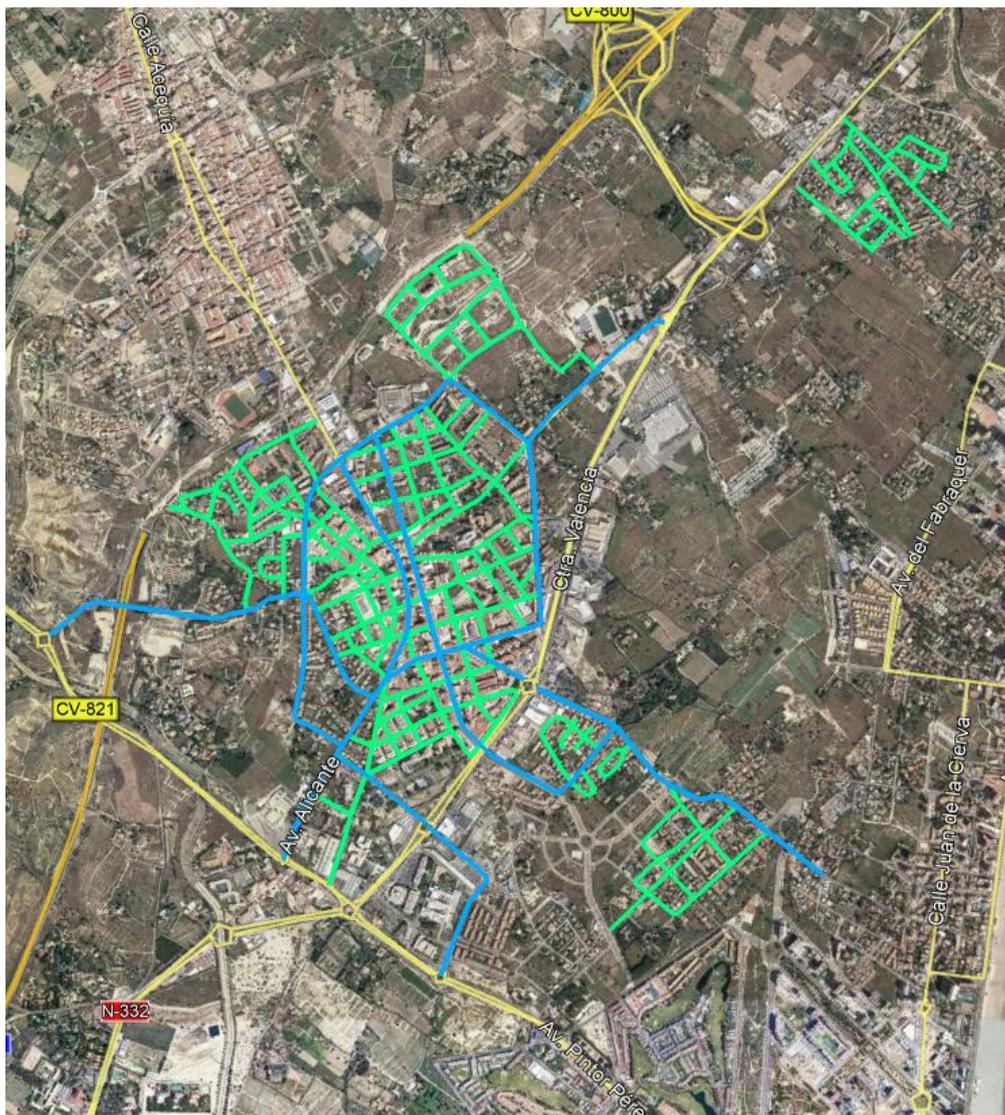
Viario secundario o local

El viario secundario tienen un carácter local y están compuestas por aquellas vías (calles) donde la función principal es la de acceso a los usos ubicados en sus márgenes. En las vías locales, los movimientos de larga distancia son de muy pequeña importancia frente al tráfico urbano y, dentro de éste, los movimientos de paso son minoritarios frente a los

movimientos de acceso a las actividades ubicadas en los márgenes de la vía. Existen dos tipos de viarios secundarios:

- **Vías locales colectoras o urbanas** (línea azul), conectan la red secundaria a la red principal. Se tratan de vías generalmente de sentido único de hasta 12 metros de ancho.
- **Vías locales de acceso** (línea verde), Se trata de vías estrechas, entre 4 y 5 metros, que aseguran el acceso rodado y peatonal a edificaciones, instalaciones u otros equipamientos.

Gráfica 60. Red viaria secundaria o local.



Fuente: elaboración propia.

Más adelante en este apartado se analizarán las características de la red viaria en función a sentidos de circulación, tráfico y señalización. De momento la tabla siguiente muestra una relación del callejero municipal en función a su jerarquía viaria.

Tabla 8. Callejero de Sant Joan d'Alacant.

<i>Identificador</i>	Viario principal	Viario local urbano	Viario local de acceso	<i>Identificador</i>	Viario principal	Viario local urbano	Viario local de acceso
<i>Avda. Alicante</i>				<i>Avda. Comunitat d'Andalusia</i>			
<i>Avda. Ansaldo</i>				<i>Avda. del Comtat de Fabraquer</i>			
<i>Avda. Benidorm</i>				<i>Avda. Jaume I</i>			
<i>Avda. Catedrático Sala Pérez</i>				<i>Avda. Rafael Altamira</i>			
<i>Avda. Creuetes</i>				<i>Blanco Hospital Sant Joan d'Alacant</i>			
<i>Avda. Elda</i>				<i>C/ 8 de Marzo</i>			
<i>Avda. Hospital</i>				<i>C/ Los Álamos</i>			
<i>Avda. Instituto</i>				<i>C/ Alcalde Emilio Urios</i>			
<i>Avda. Maignmo</i>				<i>C/ Alcalde Francisco Burillo</i>			
<i>Avda. Miguel Hernández</i>				<i>C/ Alcalde Juan Sevilla</i>			
<i>Avda. Mutxamel</i>				<i>C/ Alcalde Vicent Baeza</i>			
<i>Avda. Novelda</i>				<i>C/ Los Almendros</i>			
<i>Avda. de La Rambla</i>				<i>C/ Azorín</i>			
<i>Avda. Seis de Diciembre</i>				<i>C/ La Azucena</i>			
<i>Avda. Tangel</i>				<i>C/ Costablanca</i>			
<i>Avda. Ausias March</i>				<i>C/ Costa Brava</i>			
<i>Avda. Comunitat Castella – La Manxa</i>				<i>C/ Costa Dorada</i>			
<i>C/ Bellavista</i>				<i>C/ Cristo de la Paz</i>			
<i>C/ Benimagrell</i>				<i>C/ Cronista Sánchez Buades</i>			
<i>C/ Busot</i>				<i>C/ Cura Planelles</i>			
<i>C/ Calvario</i>				<i>C/ Don Antonio Sala</i>			

Identificador	Viario principal	Viario local urbano	Viario local de acceso	Identificador	Viario principal	Viario local urbano	Viario local de acceso
<i>C/ Cañaret</i>				<i>C/ Diagonal</i>			
<i>C/ Canónigo Federico Sala</i>				<i>C/ Doctor Fleming</i>			
<i>C/ Capitán Juan Martí</i>				<i>C/ Doctor Gadea</i>			
<i>C/ Carmen</i>				<i>C/ Doctor Ivorra</i>			
<i>C/ Cervantes</i>				<i>C/ Jiménez Díaz</i>			
<i>C/ Clara Campoamor</i>				<i>C/ Doctor Marañón</i>			
<i>C/ El Clavel</i>				<i>C/ Doctor Pedro Herrero</i>			
<i>C/ Colón</i>				<i>C/ Doctor Pérez Mateo</i>			
<i>C/ Comandante Seva</i>				<i>C/ Doctor San Miguel</i>			
<i>C/ Constantino de la Mora</i>				<i>C/ La Font del Arch</i>			
<i>C/ Costa Azuk</i>				<i>C/ La Font de la Zarza</i>			
<i>C/ Doctor Severo Ochoa</i>				<i>C/ La Font del Cantal</i>			
<i>C/ Doctor Van der Hofstadt</i>				<i>C/ La Font del Corbo</i>			
<i>C/ Elche</i>				<i>C/ Font del Forat</i>			
<i>C/ Enric Valor</i>				<i>C/ La Font del Llop</i>			
<i>C/ Ensenada</i>				<i>C/ Font del Pouet</i>			
<i>C/ La Ermita</i>				<i>C/ La Font del Realet</i>			
<i>C/ La Estrella</i>				<i>C/ Font del Romo</i>			
<i>C/ Federico García Lorca</i>				<i>C/ La Font del Salmitre</i>			
<i>C/ Foguerer José García</i>				<i>C/ La Font de Nuches</i>			
<i>C/ Font Alhambra</i>				<i>C/ La Font de Partagas</i>			
<i>C/ La Font Bugaya</i>				<i>C/ La Font</i>			
<i>C/ Font de la Banyà</i>				<i>C/ La Font Roja</i>			

Identificador	Viario principal	Viario local urbano	Viario local de acceso	Identificador	Viario principal	Viario local urbano	Viario local de acceso
<i>C/ La Font de la Cava</i>				<i>C/ Francisco Seva</i>			
<i>C/ La Font de la Cibeles</i>				<i>C/ Gloria Fuertes</i>			
<i>C/ La Font de la Favara</i>				<i>C/ Magallanes</i>			
<i>C/ Font del Algar</i>				<i>C/ Manolo Morán</i>			
<i>C/ Goya</i>				<i>C/ Manuel Amorós</i>			
<i>C/ Hermanos Machado</i>				<i>C/ María Zambrano</i>			
<i>C/ Hernán Cortés</i>				<i>C/ Mayor</i>			
<i>C/ Ibiza</i>				<i>C/ Menorca</i>			
<i>C/ El Jazmín</i>				<i>C/ Las Mezquitas</i>			
<i>Callejón Cervantes</i>				<i>C/ La Moleta</i>			
<i>Callejón Manolo Morán</i>				<i>C/Montnegre</i>			
<i>Callejón Torrebonanza II</i>				<i>C/Mosen Pedro Mena</i>			
<i>C/ José Lamaigniere</i>				<i>C/ Los Naranjos</i>			
<i>C/ Jose Pujalte</i>				<i>C/ Navarregui</i>			
<i>C/ Jose Rafael Soler</i>				<i>C/ Notario Salvador Montesinos</i>			
<i>C/ Juan Sebastián Elcano</i>				<i>C/La Ola</i>			
<i>C/ Lepanto</i>				<i>C/ Los Olmos</i>			
<i>C/ La Luna</i>				<i>C/La Orquídea</i>			
<i>C/ Madre Elisea Oliver</i>				<i>C/ Los Robles</i>			
<i>C/ Maestro Bonafonte</i>				<i>C/ La Rosa</i>			
<i>C/ Palau</i>				<i>C/ Salafranca</i>			
<i>C/ Pedro Iturralde</i>				<i>C/El Salt</i>			
<i>C/El pilar</i>				<i>C/ San Antonio</i>			

Identificador	Viario principal	Viario local urbano	Viario local de acceso	Identificador	Viario principal	Viario local urbano	Viario local de acceso
<i>C/ Pilot</i>				<i>C/ San José</i>			
<i>C/La Pinada</i>				<i>C/Santa Rosa</i>			
<i>C/ Pintor Dalí</i>				<i>C/ San Vicente</i>			
<i>C/ Pintor Manuel Baeza Gómez</i>				<i>C/ Secretario Basilio Sala</i>			
<i>C/ Pintor Miró</i>				<i>C/ Señores Maripino Roselló</i>			
<i>C/ Pintor Murillo</i>				<i>C/Sierra Mariola</i>			
<i>C/ Pintor Picasso</i>				<i>C/ El Sol</i>			
<i>C/ Pintor Ribera</i>				<i>C/ Tomás Capelo</i>			
<i>C/ Pintor Sorolla</i>				<i>C/ Velázquez</i>			
<i>C/ Pintor Zurbarán</i>				<i>C/ EL Vent</i>			
<i>C/ El Quijote</i>				<i>C/ Vicent Andres Estelles</i>			
<i>C/ Ramón de Campoamor</i>				<i>C/ Comunitat Castella i Lleo</i>			
<i>C/ Remero Llorca</i>				<i>C/ Comunitat de Cantabria</i>			
<i>C/ El Vi</i>				<i>C/ Eivissa</i>			
<i>C/ Vistalmar</i>				<i>C/ El Brassal</i>			
<i>Camino Marco</i>				<i>C/ El de Pagan</i>			
<i>Camino Benimagrekk</i>				<i>C/ El Martaver</i>			
<i>El Camino Campet</i>				<i>C/ L'Era</i>			
<i>Camino Lloixa</i>				<i>C/ Francisco de Orellana</i>			
<i>Camino Palmeretes</i>				<i>C/El Gat</i>			
<i>Camino Sereni</i>				<i>C/ La Gavina</i>			
<i>Cami real de la Vila Joiosa</i>				<i>C/ Hernando de soto</i>			
<i>C/ Aigues</i>				<i>C/ La Horta</i>			

<i>Identificador</i>	Viario principal	Viario local urbano	Viario local de acceso	<i>Identificador</i>	Viario principal	Viario local urbano	Viario local de acceso
<i>C/ Alcalde Ramón Planelles Gosalvez</i>				<i>C/ Illes Balears</i>			
<i>C/ Altea</i>				<i>C/ Illes Canaries</i>			
<i>C/ Arcadi Blasco</i>				<i>C/ La Mar</i>			
<i>C/ Cami Vell</i>				<i>C/ Sant Joan</i>			
<i>C/ El Cervol</i>				<i>C/ Serra d'Alfaro</i>			
<i>C/ Mercat</i>				<i>C/ Serra Grossa</i>			
<i>C/ Music Josep Serrano</i>				<i>C/ El Teuladi</i>			
<i>C/ Ondara</i>				<i>C/ Tirant Lo Blanc</i>			
<i>C/ L'Ordana</i>				<i>Paseo La Maigmona</i>			
<i>C/ L'Oroneta</i>				<i>Passatge Capiscol</i>			
<i>C/ Panta de Tibi</i>				<i>Passatge Climont</i>			
<i>C/ Parcent</i>				<i>Passatge Maisonnave</i>			
<i>C/ Pintor Antonio López</i>				<i>Passage L'Ordana</i>			
<i>C/ Pintor Fernando Soria</i>				<i>Passatge Psiquiátrico</i>			
<i>C/ Pintor Pablo o Lau</i>				<i>Passatge Sant LLuis</i>			
<i>C/ Pintor Roberto Mira</i>				<i>Travesía Jazmin</i>			
<i>C/ Quito Malena</i>				<i>C/ Sanchis Guarner</i>			
<i>C/ El Rossinyol</i>				<i>Travesía Benimagrell</i>			

Fuente: Elaboración propia.

Para analizar el estado del viario de Sant Joan d'Alacant, se ha cumplimentado una ficha de inventario vial acompañado de imágenes representativas las cuales contienen información cuantitativa y cualitativa del estado, continuidad, funcionalidad y diseño de la red.

En el **Anexo 1: Inventario de la red viaria** se muestran las fichas detalladas de las características del viario en cada tramo analizado

Tabla 9. Ficha modelo de inventario de la red viaria.

Nombre de la vía

(imagen)

<i>Caracterización del viario</i>			
<i>Longitud del tramo analizado (m)</i>		Nº carriles	
<i>Jerarquía del tramo</i>		Sentido	
<i>Actividad próxima</i>		Señalización velocidad máxima permitida	
<i>Centros atractores</i>		Mediana	
<i>Aceras</i>		Parada de autobús	
<i>Pasos peatonales</i>		Templado de tráfico	
<i>Aparcamiento</i>		Vía ciclista	
<i>Evaluación cualitativa (1: muy mal; 5: muy buena)</i>			
<i>Conservación del firme</i>		Permeabilidad de modos de transporte	
<i>Señalización viaria</i>		Seguridad vial percibida	

Fuente: Elaboración propia.

Del inventario vial se puede apreciar las numerosas calles con sentido único que, por un lado, aumentan la seguridad vial del peatón y, por otro, dificultan la circulación de los vehículos a motor.

El viario con mayor anchura, como se ha comentado anteriormente, son aquellas que distribuyen el tráfico hacia el viario principal. Estas son: Jaume I, Av. Rambla, Av. Comtat de Fabraquer o Av. Benidorm, entre otras. Por otro lado, respecto al estado de las vías, por lo general se encuentran en buen estado.

Accesos a Sant Joan d'Alacant

A continuación, se hace un análisis de los principales accesos al término municipal de Sant Joan d'Alacant:

- **N-332 (sur) - Avda. Pintor Pérez Gil** (glorieta Gibeller – Hospital): desde esta glorieta de 4 ramales se puede acceder a la zona sur del término municipal de Sant Joan d'Alacant desde Alicante. Conecta con en el Hospital Universitario de Sant Joan d'Alacant la Universidad, con la Avda. Miguel Hernández, a Santa Faz y centros educativos. Se trata de la principal vía para entrar y salir de Sant Joan d'Alacant desde el sur.

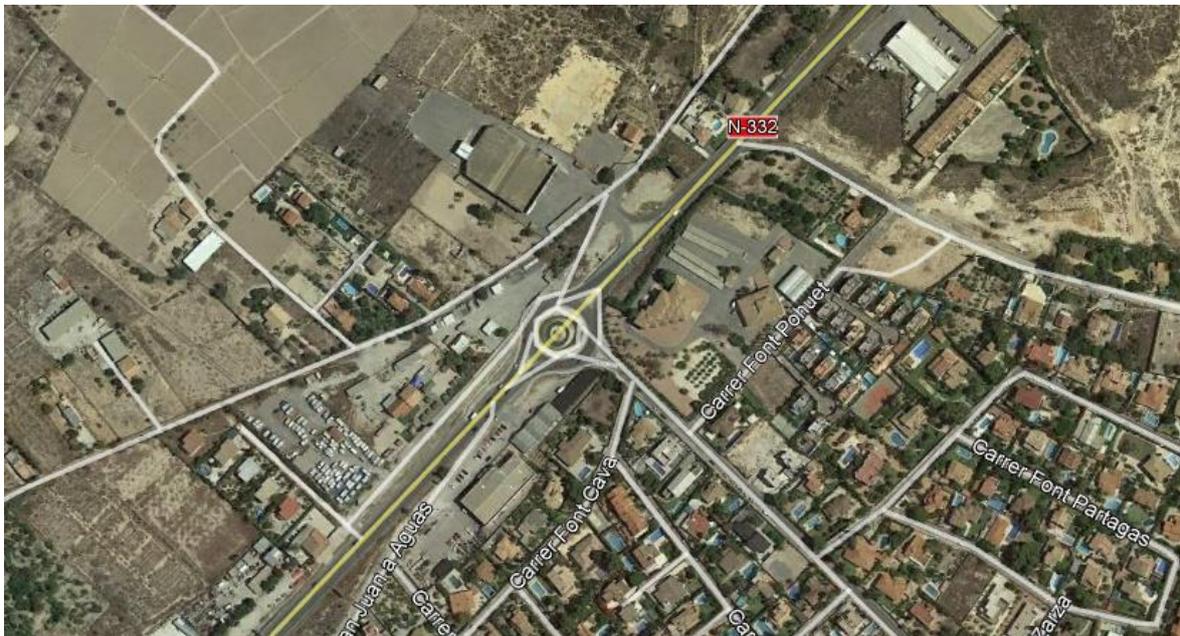
Gráfica 61. Intersección N-332 – Avda. Pintor Pérez Gil.



Fuente: Google Earth.

- **N-322 - Avda. Miguel Hernández (acceso norte):** desde esta vía se puede acceder por el norte del término municipal a la urbanización residencial La Font, y al municipio de El Campello. Recorriendo la avenida hacia el sur se accede al núcleo urbano de Sant Joan d'Alacant y a las grandes superficies ubicadas al margen de la vía.

Gráfica 62. N-332 – Avda. Miguel Hernández (acceso norte).



Fuente: Google Earth.

- **N-322 - Avda. Miguel Hernández – CV-800:** este enlace permite acceder a Sant Joan d'Alacant desde Mutxamel, Xixona o La Sarga por la CV-800 y el resto de las localidades del corredor Mediterráneo por la A-7.

Gráfica 63. N-322 – Avda. Miguel Hernández – CV-800.



Fuente: Google Earth.

- **Avda. Mutxamel:** la avenida Mutxamel conecta Sant Joan d'Alacant con el municipio de Mutxamel.

Gráfica 64. Avda. Mutxamel.



Fuente: Google Earth.

2.7.3. Circulación y análisis del tráfico

Una vez estudiado el viario existente en términos de jerarquía vial, se procede a analizar el tráfico que soportan dichas vías. Así, en primer lugar, se analiza el tráfico de las vías exteriores (de competencias estatales y autonómicas), continuando con el tráfico de la red municipal.

Para realizar esta caracterización del tráfico, se procede a buscar la información pertinente en los lugares habilitados para ello por las diferentes administraciones, a saber: del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, de la Generalitat Valenciana y de aforos propios y datos de estudios realizados anteriormente por el Ayuntamiento de Sant Joan d'Alacant.

Tráfico procedente del exterior

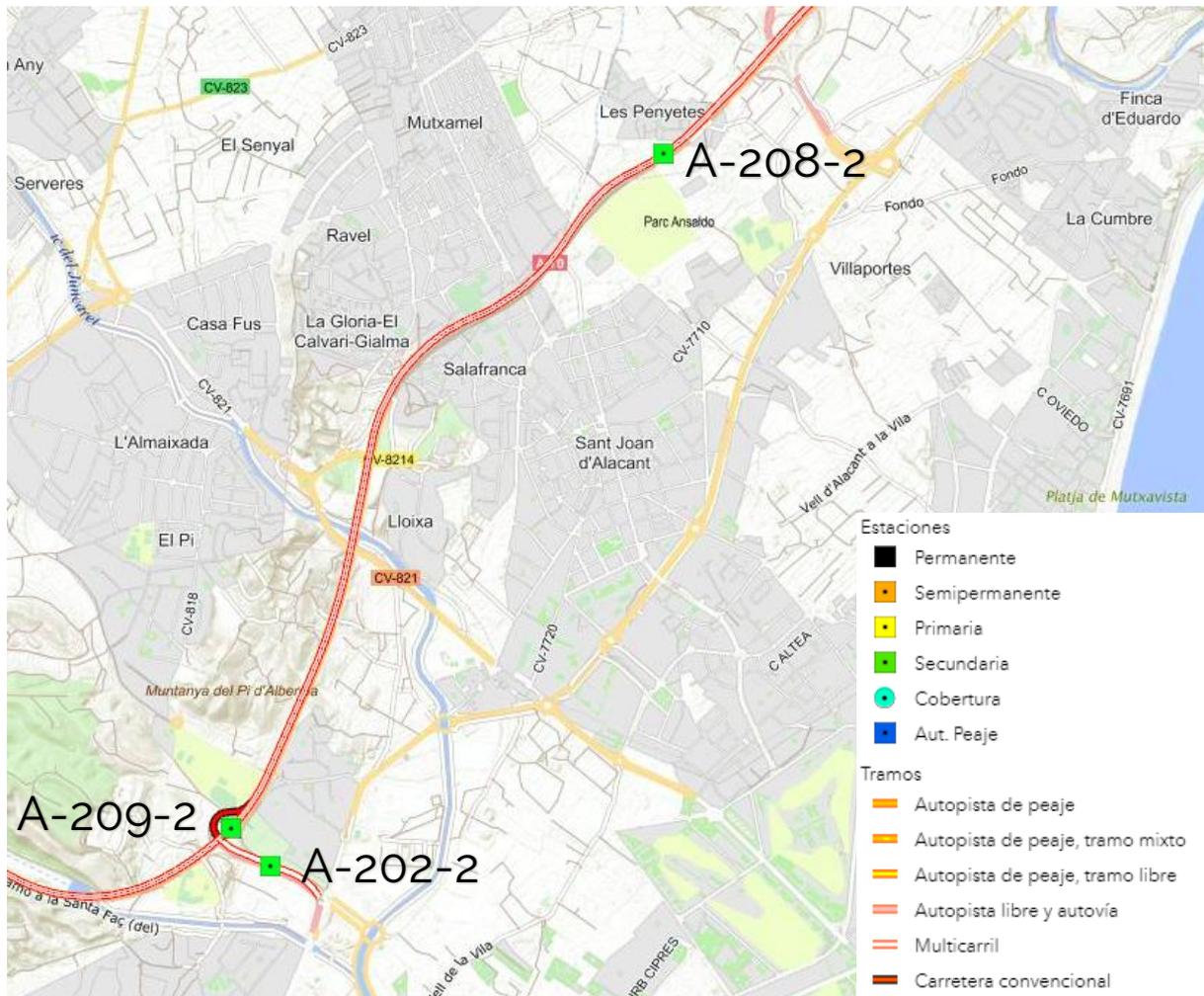
a) Vías principales de competencia nacional

El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agencia Urbana dispone de 2 aforos ubicados en el término municipal de Sant Joan d'Alacant y otro en Santa Faz.

Dichos aforos se han realizado con estaciones secundarias. Las estaciones secundarias son afines a estaciones primarias, es decir, necesitan apoyarse de los datos de una estación primaria para calcular la Intensidad Media Diaria (IMD), es decir, el número de vehículos que pasan por una sección durante un año, dividido por 365, o lo que es lo mismo, la intensidad de tráfico que corresponde al día medio del año. Estos datos se expanden de forma coherente, ya que sólo registran la variabilidad estacional de días laborables.

Por su parte, las estaciones primarias son capaces de representar el comportamiento del tráfico en días laborables y festivos, así como la evolución estacional. Recogen incluso las diferencias entre los distintos días laborables (el tráfico no es igual un lunes que un viernes, por ejemplo). Por ello, al contar todas las variaciones en la distribución del tráfico, las estaciones primarias pueden determinar la IMD, calculando la media diaria de tráfico registrada en los 42 días de toma de datos.

Gráfica 67. Mapa de tráfico de la Dirección General de Carreteras (DGC).



Fuente: Mapa de tráfico de la DGC (2018).

Los datos concretos de estas estaciones se detallan en la siguiente tabla:

Tabla 10. Información de las estaciones de aforo de competencia nacional.

Provincia	Alicante	Alicante	Alicante
Estación	A-208-2	A-209-2	A-202-2
Tipo de estación	Secundaria	Secundaria	Secundaria
Carretera	A-70	A-70	N-334
PK	2,44	7,20	0,50
Número de calzadas	2 calzadas	2 calzadas	2 calzadas
Configuración	2+2	2+2	2+2
Población	Sant Joan d'Alacant	Sant Joan d'Alacant	Santa Faz
IMD Total	69.967	80.749	55.168
IMD ligeros	65.976	76.405	53.570
IMD pesados	3.991	4.343	1.598
%VP	5,70	5,38	2,90
Días aforados	30	26	25

Fuente: Dirección General de Carreteras 2018.

Al observar los datos asignados a los tramos que pasan por Sant Joan d'Alacant de ambas vías, se obtiene lo siguiente:

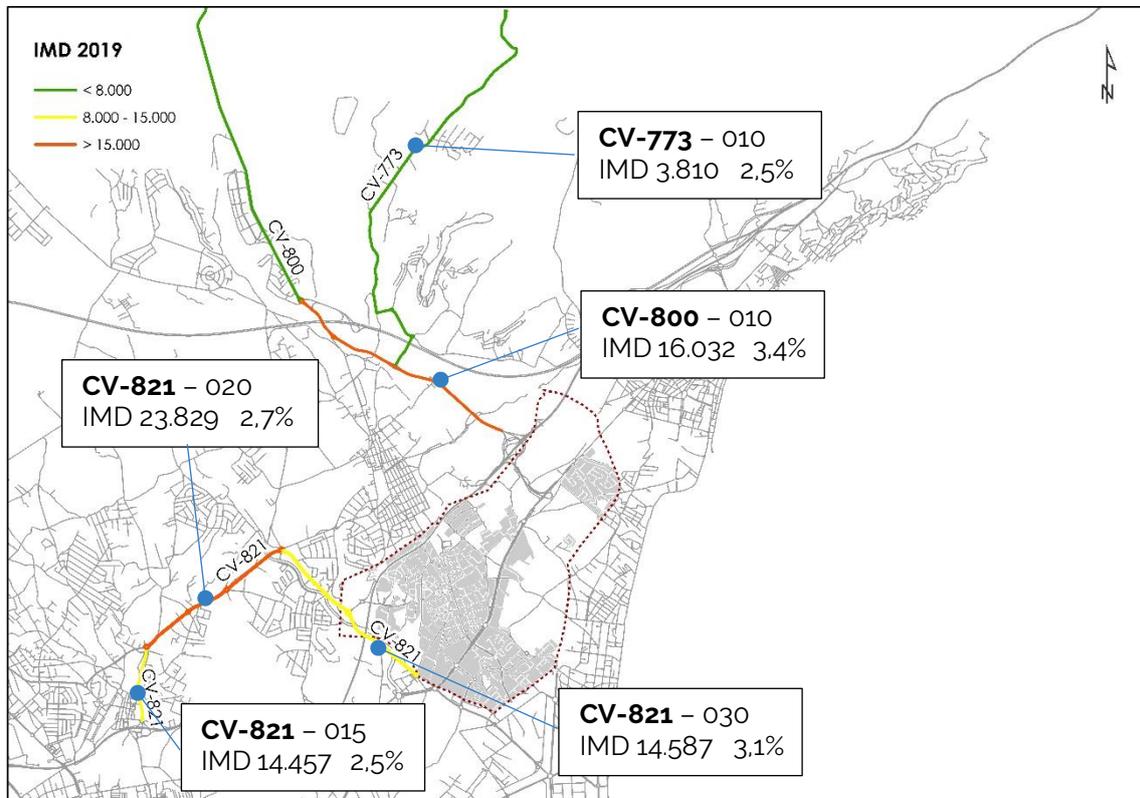
- **A-7:** esta autovía presenta a su paso por Sant Joan d'Alacant una Intensidad Media diaria (IMD) de más de 65 mil vehículos al día, con 5,70% de vehículos pesados.
- **N-334:** esta carretera nacional presenta a su paso por Sant Joan d'Alacant una IMD total de 55.168 veh/día, con un 2,90% de vehículos pesados.

b) Vías principales de competencia autonómica

En el entorno del término municipal de Sant Joan d'Alacant, la Generalitat Valenciana dispone de estaciones de aforos en las siguientes carreteras:

- 1 estación en la CV-773.
- 1 estación en la CV-800.
- 3 estaciones en la CV-821.

Gráfica 68. Mapa de tráfico de la Generalitat Valenciana.



Fuente: Mapa de tráfico de la Generalitat Valenciana 2019.

Los datos concretos de estas estaciones se detallan en la siguiente tabla:

Tabla 11. Información de las estaciones de aforo de competencia autonómica.

Carretera	CV-773 - 010	CV-800 - 010	CV-821 - 015	CV-821 - 020	CV-821 - 030
PK inicio	0+000	0+000	0+000	3+470	5+950
Desde	CV-800	A-70	A-70	Antigua CV-821	CV-819
PK fin	6+730	3+600	3+470	5+950	8+700
Hasta	CV-774	AP-7	Antigua CV-821	CV-819	Sant Joan d'Alacant
Calzada	Convencional	Convencional	Convencional	Desdoblada	Desdoblada
IMD Total	3.810	16.032	14.457	23.829	14.587
%VP	2,5	3,4	2,5	2,7	3,4

Fuente: Generalitat Valenciana 2019.

De los aforos de competencia autonómica se obtienen las siguientes conclusiones:

- **CV-773:** esta carretera autonómica es la que menor intensidad media diaria soporta, con cerca de 4 mil vehículos al día, de los cuales un 2,5% son vehículos pesados.
- **CV-800:** esta carretera presenta a su paso por Sant Joan d'Alacant una IMD total de 16 mil vehículos/día con un 3,4% de vehículos pesados.
- **CV-821:** al sur del término de Sant Joan d'Alacant, la carretera autonómica CV-821 soporta cerca de 15 mil vehículos diarios, superando los 20 mil automóviles en determinados puntos del viario.

Tráfico procedente del interior

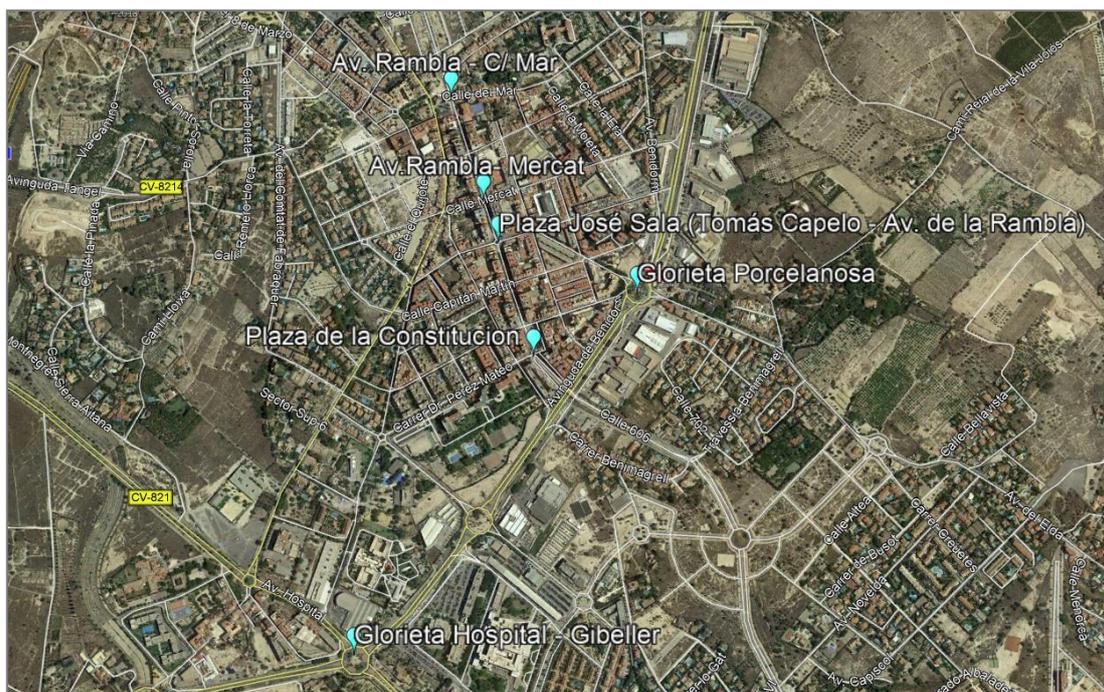
a) Aforos manuales de tráfico

Como parte del trabajo de campo se han realizado aforos manuales direccionales en 6 intersecciones del viario de Sant Joan d'Alacant durante las horas punta de un día laboral medio en horario de mañana, mediodía y tarde, clasificando los vehículos según las siguientes tipologías: turismo, furgoneta, autobús, moto, bicicleta o camión. El conteo de movimientos se ha realizado empleando un sistema automático de grabación angular 360°.

Además, se han obtenido dos estados de la variable intensidad en función del tiempo:

- **Intensidad Media Diaria (IMD):** número de vehículos que pasan por una sección durante un año, dividido por 365, es decir, la intensidad de tráfico que corresponde al día medio del año.
- La **Intensidad Horaria Punta (IHP):** número de vehículos que pasan por una sección durante la hora que se considera representativa de las condiciones de mayor circulación.

Gráfica 69. Localización de los aforos manuales de tráfico.



Fuente: elaboración propia.

En el documento del Lote 1 se incluyen los datos de todas las mediciones desagregadas. De manera general, se concluye que la Avenida Miguel Hernández es el vial perteneciente al municipio de Sant Joan d'Alacant con mayor capacidad y con mayor intensidad de tráfico, comprometiendo la fluidez de la circulación en las horas punta. Además, el porcentaje de vehículos pesados alcanza el 17%.

b) Vehículo flotante

Se ha realizado el vehículo flotante por aquellas avenidas y calles más concurridas del municipio (Av. Miguel Hernández, Avda. de la Rambla, Jaume I, Av. Alicante, Av. Del Comtat de Fabraquer, Tomás Capelo, Av. Diagonal, Av. Benidorm, etc.).

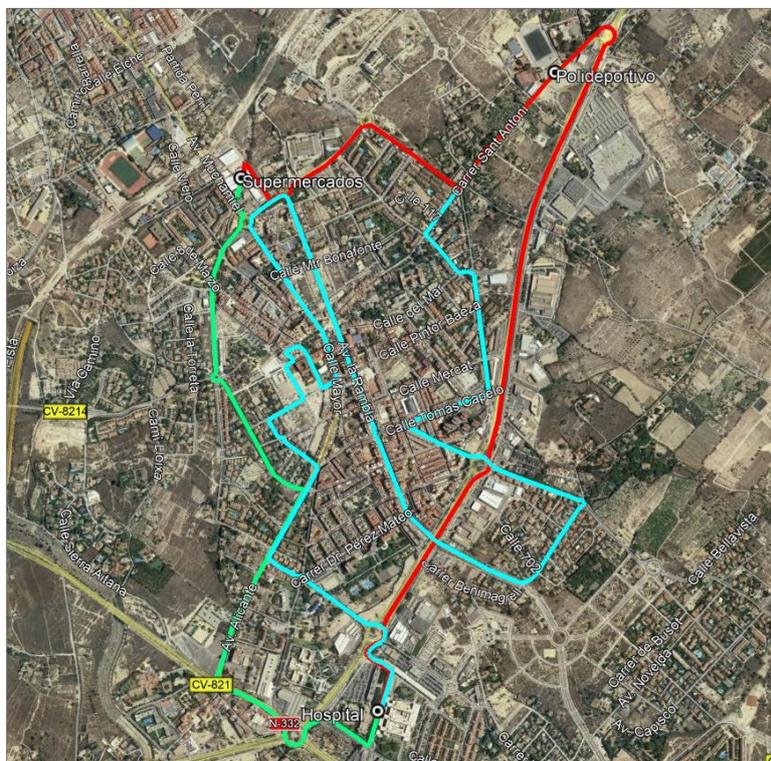
Las rutas realizadas son las siguientes:

Tabla 12. Recorridos realizados.

	Color	Distancia (km)	Tiempo (min)
Ruta 1	Rojo	4,76	11,46
Ruta 2	Verde	3,06	6,06
Ruta 3	Azul	7,1	18,81

Fuente: Elaboración propia.

Gráfica 70. Recorridos de las rutas.



Fuente: Elaboración propia.

Del estudio de velocidades se recogen velocidad medias acordes a las velocidades máximas permitidas en cada una de las vías, salvo en algunos puntos de las avenidas Comtat de Fabraquer o la Avda. Ansaldo principalmente. En las vías del interior de Sant Joan d'Alacant las velocidades de circulación se adaptan al valor máximo permitido.

2.7.4. Análisis de las pautas de movilidad

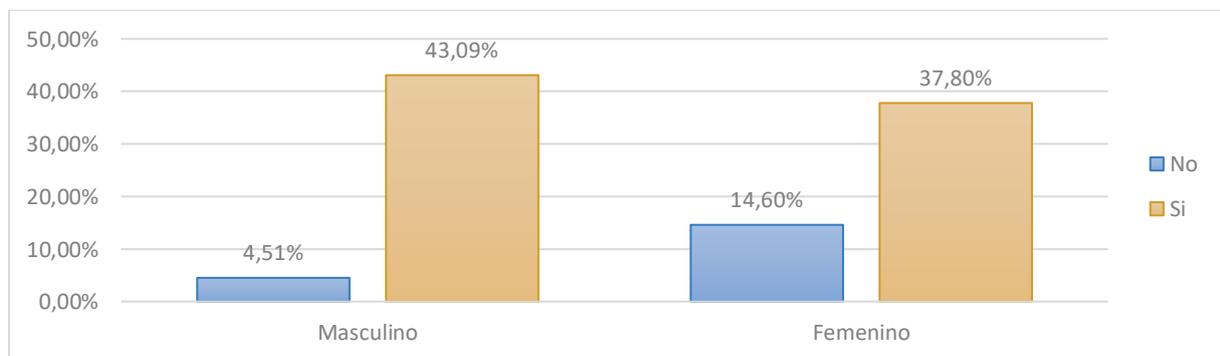
En este apartado se analizan los resultados obtenidos de la encuesta general de movilidad en lo referente al vehículo privado.

Debido a que en el momento de realización de este estudio los datos pueden verse modificados por la COVID-19, se han formulado preguntas en relación con la movilidad antes de la pandemia y en la actualidad, cuyos resultados se recogen a en este apartado.

Como datos generales de disponibilidad de vehículo privado en función del género y de la edad, se obtuvieron los siguientes resultados:

- El 43,09% de los hombres y el 37,80% de las mujeres disponen de carnet de conducir.

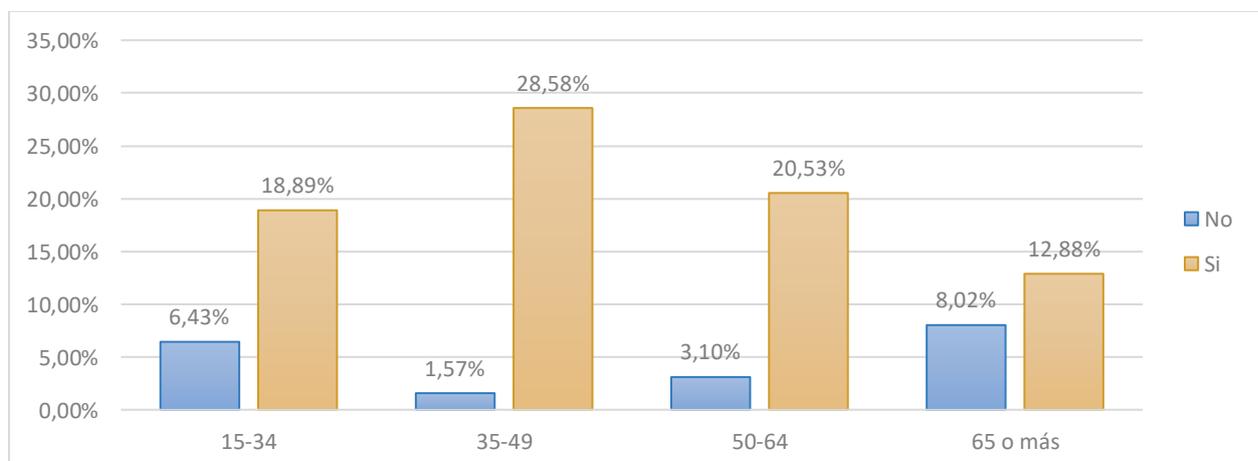
Gráfica 71. Personas con carnet de conducir según género.



Fuente: Elaboración propia.

- La disponibilidad del vehículo privado es mayor en la personas de entre 35 y 49 años..

Gráfica 72. Personas con carnet de conducir según grupos de edad.

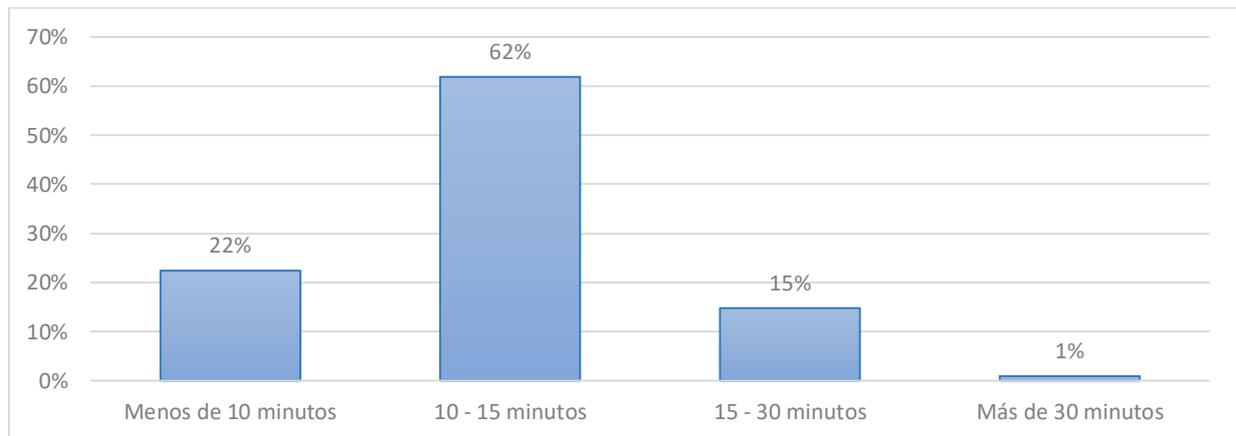


Fuente: Elaboración propia.

En Sant Joan d'Alacant se realizan en la actualidad aproximadamente 21.378 desplazamientos diarios en vehículo privado, lo que supone un 61,84% del total de los viajes que realizan los residentes de Sant Joan d'Alacant, siendo el modo con más demanda. Si comparamos estos datos con la movilidad antes de la pandemia, se observa que los desplazamientos en vehículo privado se han reducido hasta en 6 puntos porcentuales, pasando de un 67,82% a al 61,84% comentado anteriormente.

Los desplazamientos en vehículo privado tienen una duración media de 13, 2 minutos, donde el 62% de los desplazamientos oscilan entre los 10 y los 15 minutos de duración y un 22% de los viajes son inferiores a los 10 minutos.

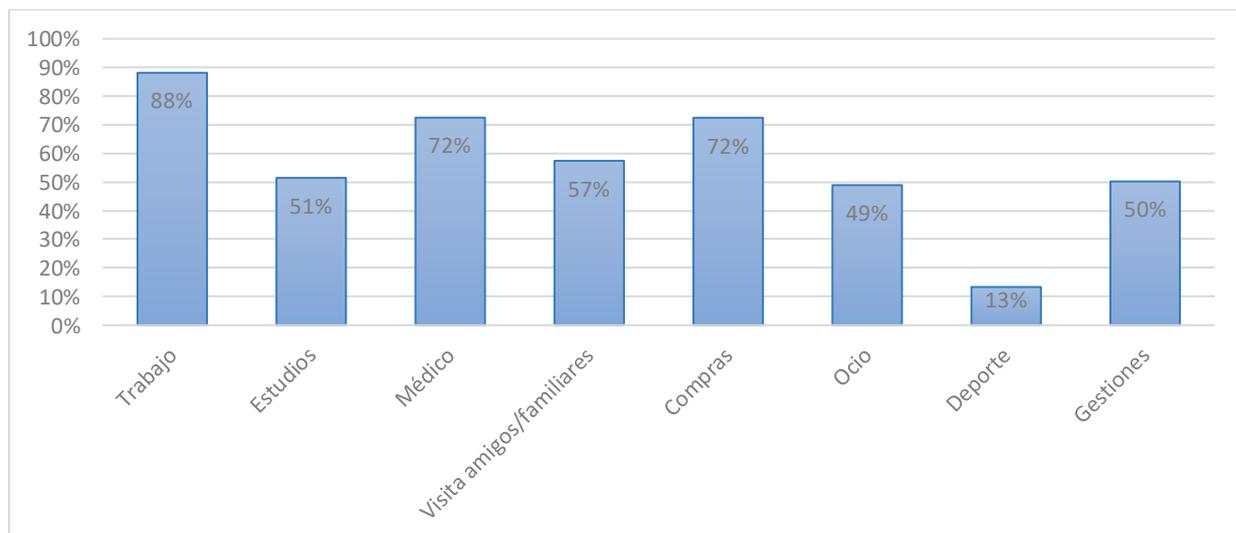
Gráfica 73. Duración de los desplazamientos de vehículo privado.



Fuente: Elaboración propia.

En cuanto al uso del vehículo privado según el motivo, se observa que su uso es el modo principal para todos los motivos, exceptuando el motivo deporte, donde predomina el andar. En los desplazamientos al trabajo, la cuota alcanza el 88% de los desplazamientos, y en los viajes por compras o médicos el vehículo privado representa el 72% de los desplazamientos. En el resto de los casos, su cuota ronda el 50%.

Gráfica 74. Porcentaje de uso del vehículo privado en desplazamiento según motivo.



Fuente: Elaboración propia.

2.8. Estacionamiento

2.8.1. Análisis de oferta y demanda

Oferta

El estacionamiento es una de las necesidades principales de las personas usuarias del vehículo privado, por lo que es un factor clave para conseguir disuadir el uso del automóvil y conseguir un modelo de ciudad sostenible. En este sentido, su ausencia o disponibilidad puede suponer un coste añadido a cada desplazamiento realizado en este modo de transporte.

Para una correcta gestión del estacionamiento en un núcleo urbano es fundamental conocer los factores clave que van a condicionar su uso. En primer lugar, la oferta de estacionamiento según tipología y uso: para residentes, para no residentes, para personas con movilidad reducida (PMR), de disuasión, etc. y, por otro lado, la demanda de estacionamiento.

Las tipologías de dichas plazas de aparcamiento se pueden clasificar de la siguiente manera:

- Aparcamiento libre en vía pública.
- Bolsas de aparcamiento.
- Otros aparcamientos

a) Aparcamiento libre en vía pública

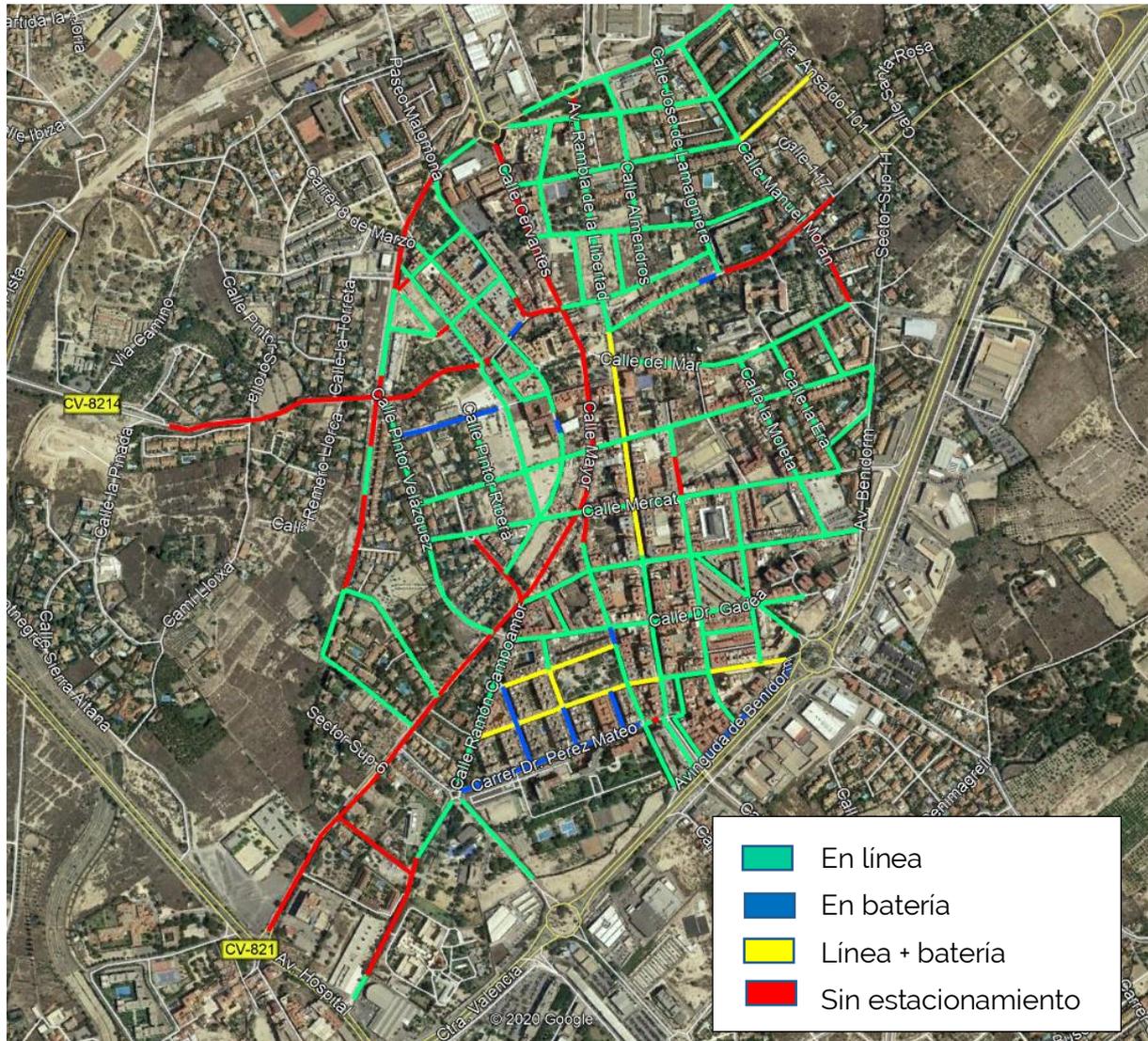
En la totalidad del término municipal de Sant Joan d'Alacant es posible estacionar de manera gratuita en la vía pública, en las zonas habilitadas para ella. En total, existen más de 2.700 plazas de estacionamientos en la vía pública distribuidas en todo el término municipal.

En la vía pública se distinguen dos tipos de aparcamientos:

- En línea, 1 plaza cada 5 metros.
- En batería, 1 plaza cada 2,5 metros (90°) u oblicuo, 1 plaza cada 3,5 metros (45°).

En la siguiente imagen se muestra la distribución de las plazas de estacionamiento en la vía pública en el núcleo de Sant Joan d'Alacant según la tipología de aparcamientos y una estimación del número aproximado de plazas en el centro urbano de Sant Joan d'Alacant.

Gráfica 75. Tipología de estacionamientos en la vía pública en el centro de Sant Joan d'Alacant.



Fuente: Elaboración propia.

Tabla 13. Estacionamientos libres en vía pública.

Calle	Nº plazas	Calle	Nº plazas
<i>C/ Notario Salvador Montesinos</i>	71	<i>C/ Mosen Pedro Mena</i>	23
<i>Plaza Constitución</i>	17	<i>C/ Tomás Capelo</i>	88
<i>Av. Jaume I</i>	45	<i>C/ Constancia de la Mora</i>	7
<i>C/ Dr. Severo Ochoa</i>	64	<i>C/ Mercat</i>	88
<i>C/ Dr. Pérez Mateos</i>	4	<i>C/ Federico Sala</i>	4
<i>C/ del Carmen</i>	79	<i>C/ Manuel Baeza Gómez</i>	40
<i>C/ Pablo Picasso</i>	16	<i>C/ María Zambrano</i>	6
<i>C/ Dr. Pedro Hierro</i>	29	<i>C/ L'Ordana</i>	22
<i>C/ Dr. Marañón</i>	81	<i>C/ Cristo de la Paz</i>	40
<i>C/ Capitán Juan Martín</i>	73	<i>C/ La Moleta</i>	94
<i>C/ Dr. Gadea</i>	43	<i>C/ Madre Elisea Oliver</i>	122
<i>C/ Dr. Ivorra</i>	26	<i>C/ Colón</i>	9
<i>C/ Cura Planelles</i>	17	<i>C/ Sant Joan</i>	17
<i>C/ Manuel Amoros</i>	27	<i>C/ La Mar</i>	38
<i>C/ Dr. Fleming</i>	29	<i>C/ Franciso Seva</i>	12
<i>Av. Diagonal</i>	45	<i>Av. Rambla de la Llibertat</i>	21
<i>C/ Navarregui</i>	24	<i>Av. Rambla</i>	111

Fuente: Elaboración propia.

Gráfica 76. Estacionamiento libre en la vía pública en c/ Mercat.



Fuente: Elaboración propia.

Gráfica 77. Estacionamiento libre en la vía pública en c/ Notario Salvador Montesinos.



Fuente: Elaboración propia.

Del análisis del número de plazas de estacionamiento en vía pública según la zonificación, se obtiene que las zonas 3 y 4 son las que disponen de un menor número de plazas por edificación residencial. Cada 100 m² o fracción de edificabilidad residencial, es necesaria la disposición de 0,5 plazas de estacionamiento de uso público en el viario.

En suelos de uso terciario, la reserva mínima de plazas de estacionamiento públicas es de 1 plaza por edificación terciaria o fracción.

Polideportivo	30	Paseo Maigmona	170
Polideportivo 2	200	Avda. Miguel Hernández (Zona Música)	50
C/ Passió	30	Hospital (Av. Cadena)	204
Comtat Fabraquer	22		

Fuente: Elaboración propia.

Gráfica 79. Ubicaciones de las bolsas de estacionamiento.



Fuente: Elaboración propia.

En general, las áreas de estacionamiento ubicados en solares de tierra, especialmente el parking no vigilado de calle La Moleta, el que se sitúa junto a la petanca y el de Av. Comtat de Fabraquer, necesitan acondicionamiento (pintura, señalización de las plazas, señalización de entrada y salida del parking para peatones y vehículos, nivelación del

terreno, mantenimiento, etc) y una mejora de la accesibilidad para su uso para personas con movilidad reducida o acompañantes de PMR.

A continuación, se muestran algunas imágenes de las bolsas de aparcamiento que dispone Sant Joan d'Alacant.

Gráfica 80. Bolsa de aparcamiento ubicado en avenida de la Cadena (junto al Hospital).



Fuente: Elaboración propia.

Gráfica 81. Bolsas de aparcamiento ubicado en c/ La Moleta.



Fuente: Elaboración propia.

c) Otros aparcamientos

En Sant Joan d'Alacant existen una serie de aparcamientos destinados a un uso específico, por ejemplo, el parking exclusivo para los trabajadores del Hospital, el aparcamiento subterráneo del Hospital con capacidad para 351 vehículos, el aparcamiento de la Facultad de Medicina o de Farmacia de la Universidad Miguel Hernández, que alivian en parte el grado de ocupación de los estacionamientos en la vía pública. Sin embargo, estos aparcamientos no son capaces de reducir la presión del vehículo privado sobre el vial.

Además, existe un parking subterráneo en el Pasaje L'Ordana, con capacidad para 288 plazas, que actualmente se encuentra fuera de servicio.

Gráfica 82. Parking subterráneo junto al hospital.



Fuente: Elaboración propia.

Gráfica 83. Estacionamiento exclusivo para personal del Hospital (izq.) y para la Universidad (derecha).



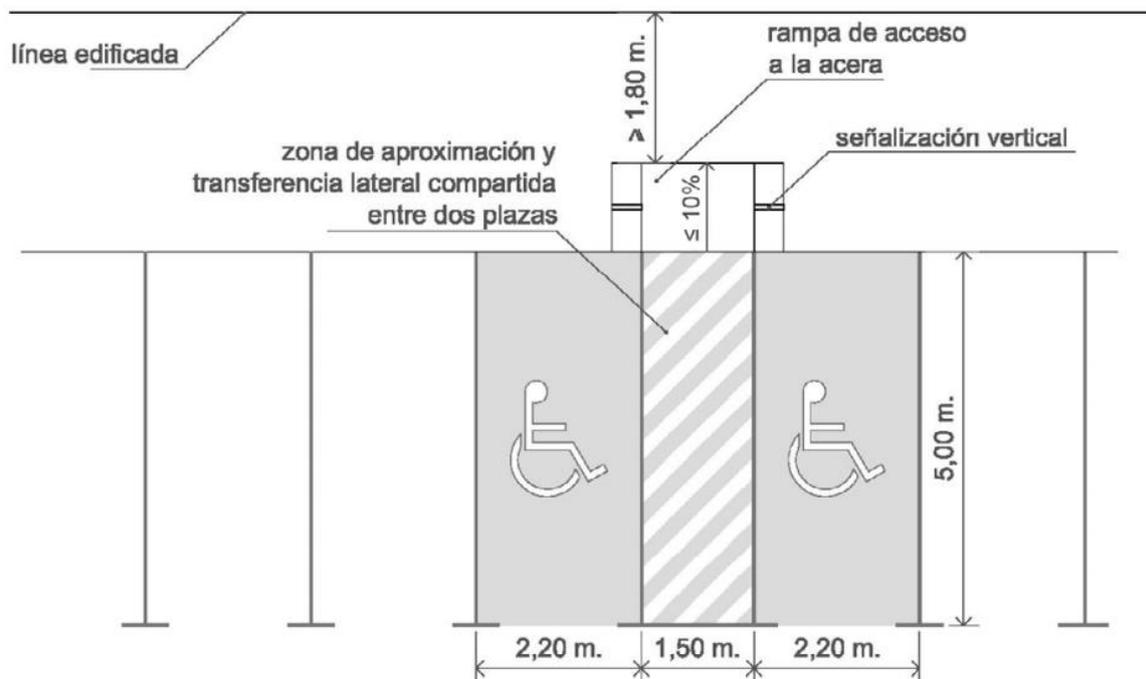
Fuente: Elaboración propia.

d) Plazas reservadas para Personas con Movilidad Reducida (PMR)

Los estacionamientos reservados para PMR, deben seguir las directrices de la Orden VIV/561/2010, de 1 de febrero, por la que se desarrolla el documento técnico de condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los espacios públicos urbanizados; y de la Orden de 9 de junio de 2004, de la Conselleria de Territorio y Vivienda, por la que se desarrolla el decreto 39/2004, de 5 de marzo, del Consell de la Generalitat, en materia de accesibilidad en el medio urbano. Estas son:

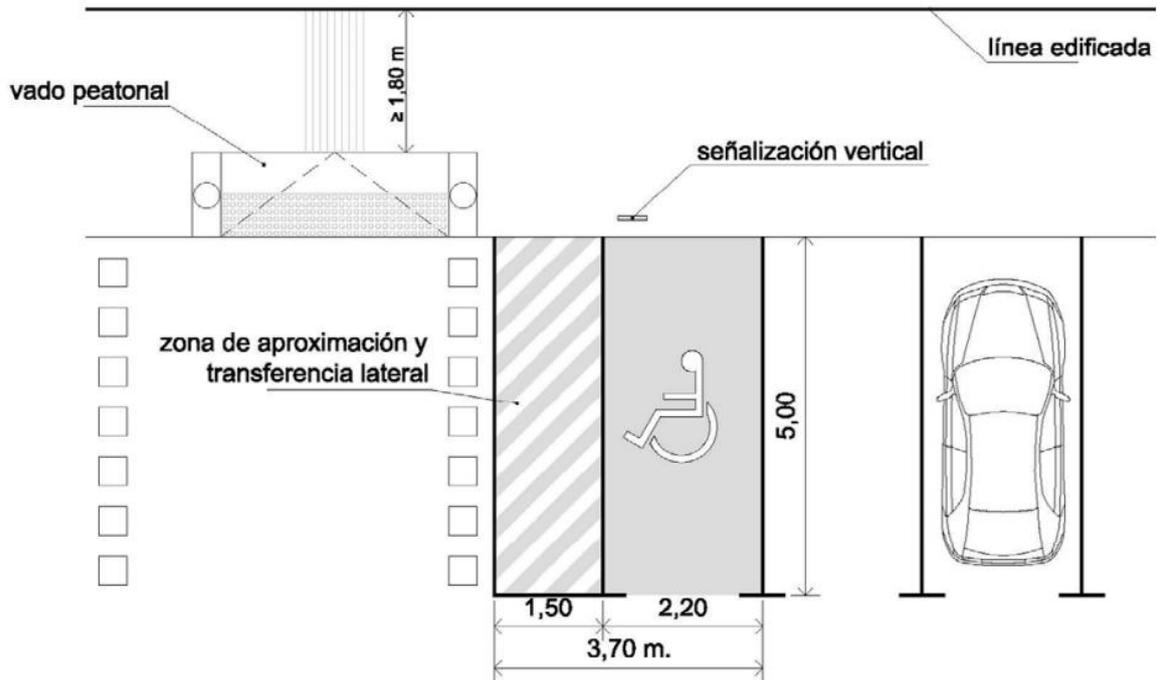
1. *Los principales centros de actividad de las ciudades deberán disponer de plazas de aparcamiento reservadas y diseñadas para su uso por personas con movilidad reducida. Como mínimo una de cada cuarenta plazas o fracción, independientemente de las plazas destinadas a residencia o lugares de trabajo, será reservada y cumplirá con los requisitos dispuestos en este artículo.*
2. *Deberán ubicarse lo más próximas posible a los puntos de cruce entre los itinerarios peatonales accesibles y los itinerarios vehiculares, garantizando el acceso desde la zona de transferencia hasta el itinerario peatonal accesible de forma autónoma y segura. Aquellas plazas que no cumplan con el requisito anterior deberán incorporar un vado que cumpla con lo establecido en el artículo 20, para permitir el acceso al itinerario peatonal accesible desde la zona de transferencia de la plaza.*
3. *Tanto las plazas dispuestas en perpendicular, como en diagonal a la acera, deberán tener una dimensión mínima de 5,00 m de longitud x 2,20 m de ancho y además dispondrán de una zona de aproximación y transferencia lateral de una longitud igual a la de la plaza y un ancho mínimo de 1,50 m. Entre dos plazas contiguas se permitirán zonas de transferencia lateral compartidas manteniendo las dimensiones mínimas descritas anteriormente.*

Gráfica 84. Plazas de aparcamiento reservadas dispuestas en perpendicular a la acera y con acceso compartido



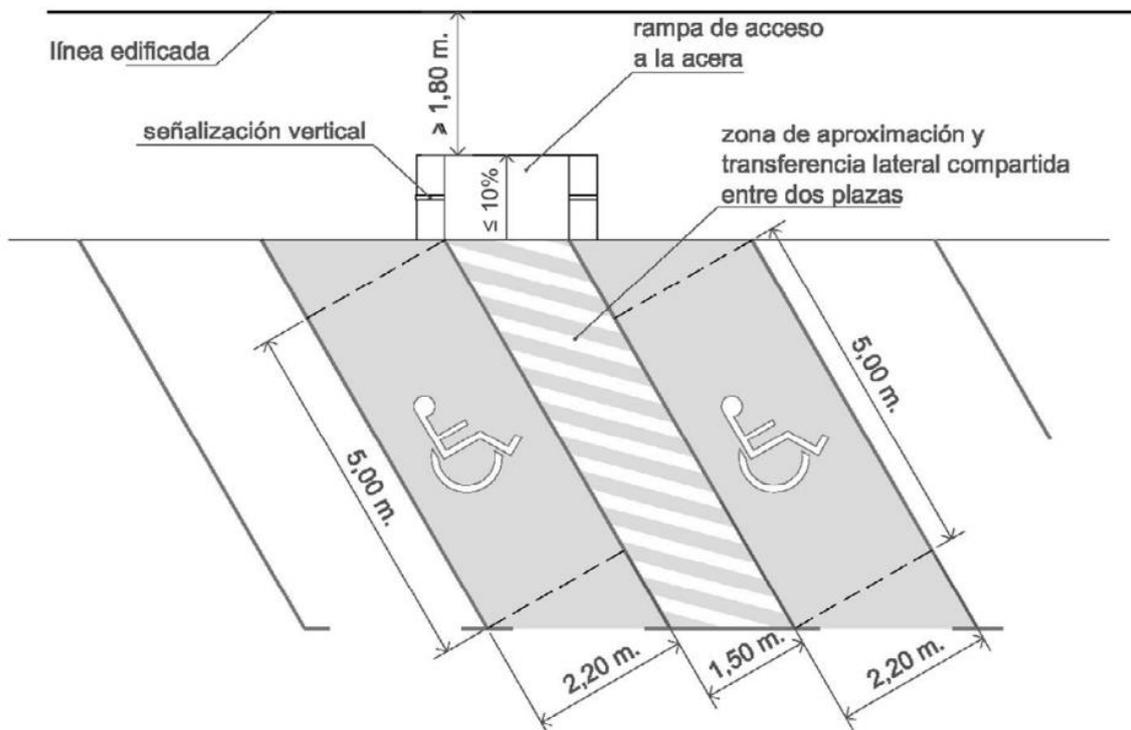
Fuente: Orden VIV/561/2010.

Gráfica 85. Plazas de aparcamiento reservadas con acceso desde paso de peatones.



Fuente: Orden VIV/561/2010.

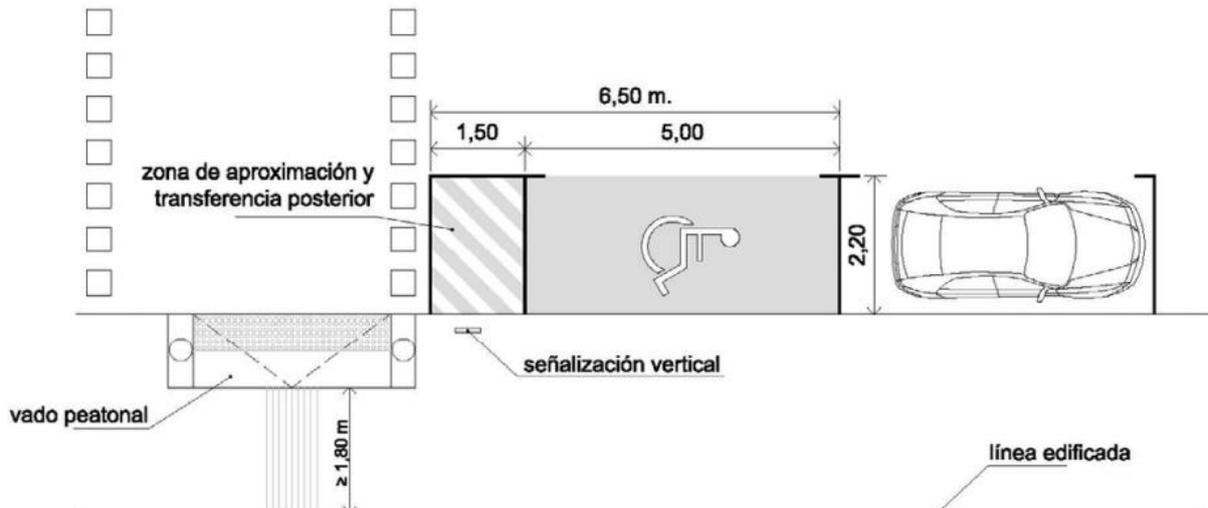
Gráfica 86. Plazas de aparcamiento reservadas dispuestas en diagonal a la acera y con acceso compartido.



Fuente: Orden VIV/561/2010.

4. Las plazas dispuestas en línea tendrán una dimensión mínima de 5,00 m de longitud \times 2,20 m de ancho y además dispondrán de una zona de aproximación y transferencia posterior de una anchura igual a la de la plaza y una longitud mínima de 1,50 m.

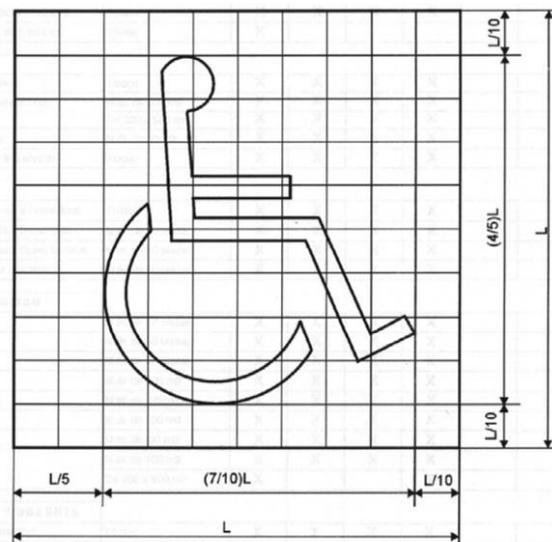
Gráfica 87. Plazas de aparcamiento en línea con acceso desde paso de peatones.



Fuente: Orden VIV/561/2010.

5. Las plazas de aparcamiento reservadas para personas con movilidad reducida estarán señalizadas horizontal y verticalmente con el Símbolo Internacional de Accesibilidad, cumpliendo lo establecido en el artículo 43.

Gráfica 88. Símbolo Internacional de Accesibilidad.



Color

Fondo: azul Pantone Reflex Blue

Símbolo: blanco

Fuente: Orden VIV/561/2010.

En este sentido, existen numerosas plazas reservadas para PMR a lo largo del término municipal de Sant Joan d'Alacant, tanto en de los centros atractores como en los principales ejes viarios, sin embargo, se consideran insuficientes para cumplir con la normativa, que establece un mínimo de una cada cuatro plazas destinadas a personas con movilidad reducida.

Algunas zonas escolares, culturales y sociales como el IES La Lloixa, IES Luis García Berlanga, Colegio Lo Romero, Colegio l'Ordana, Centro Cultural o la Residencia de Pensionistas Ferroviarios, no disponen de plazas reservadas.

Respecto al diseño de las plazas, se encuentran señalizadas horizontal y verticalmente, sin embargo, no todas cumplen con vados cercanos de acceso a las aceras o zonas de aproximación, tal y como recoge la normativa. Por ello, se recomienda la revisión de todas las plazas para ejecutar las intervenciones necesarias.

Gráfica 89. Plaza reservada para PMR en c/ Mercat.



Fuente: elaboración propia.

Demanda

Para caracterizar la demanda de estacionamiento, se realizaron aforos de rotación mediante un procedimiento manual de anotación de las matrículas de los vehículos en 3 momentos del día (mañana, tarde y noche). De esta forma conocemos el índice de rotación y cómo se distribuyen los estacionamientos a lo largo de un día laboral medio.

Además, con este estudio, se podrá obtener la tasa de ocupación de las plazas de aparcamiento. Con la primera pasada, se contabilizarán las plazas de aparcamiento disponibles, y, junto con los datos de rotación, se podrá obtener el porcentaje de plazas ocupadas a lo largo del tramo de estudio.

- Aparcamiento en isla C/Moleta.
- Aparcamiento no vigilado en C/la Moleta.
- Aparcamiento en C/Cañaret.
- C/Pedro Herrero – C/ Dr. Marañón - C/del Carmen – C/ Dr. Pérez Mateos.
- Av. De la Rambla – Av. Jaume I.

Gráfica 90. Ubicación de los aforos de rotación y ocupación.



Fuente: Elaboración propia.

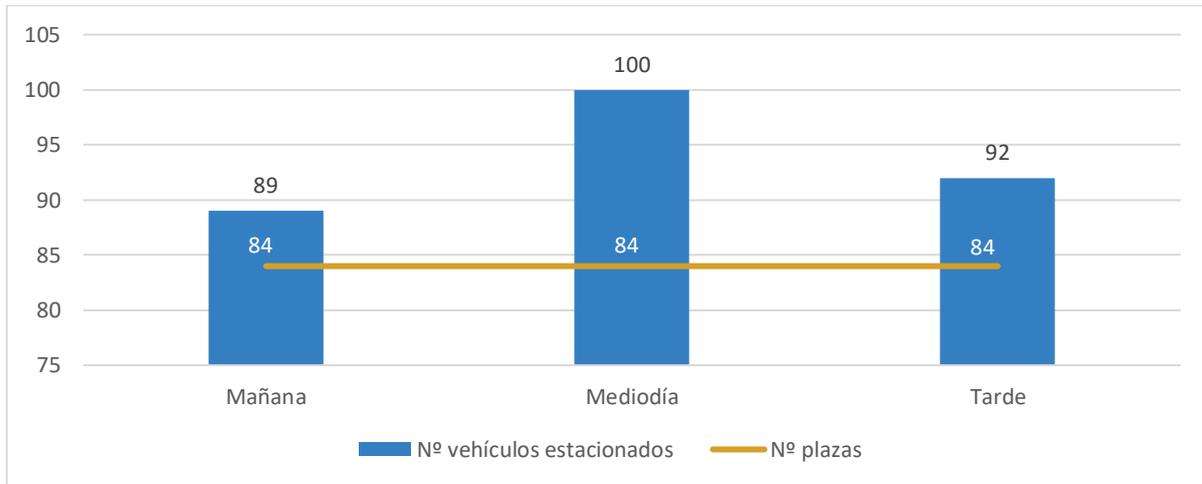
- **Aparcamiento en isla C/Moleta.**

Gráfica 91. Aparcamiento en isla C/ la Moleta.



Fuente: Elaboración propia.

Gráfica 92. Ocupación estacionamiento público en isla C/ la Moleta.



Fuente: Elaboración propia.

Tabla 15. Ficha de aforo de ocupación de estacionamiento en C/ la Moleta.

	Mañana	Mediodía	Tarde
Plazas ocupadas	89	100	92
Plazas libres	0 (5 ilegales)	0 (16 ilegales)	0 (8 ilegales)
Total plazas aforadas	84	84	84
% total de ocupación	106%	119%	110%

Fuente: Elaboración propia.

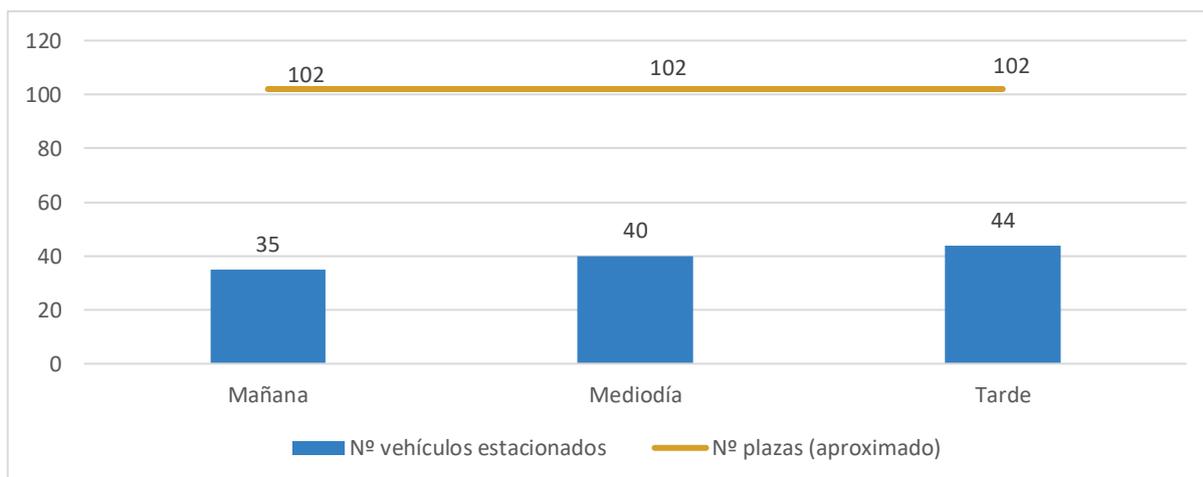
- **Aparcamiento no vigilado en C/la Moleta.**

Gráfica 93. Aparcamiento no vigilado en C/ la Moleta.



Fuente: Elaboración propia.

Gráfica 94. Ocupación aparcamiento no vigilado en C/ la Moleta.



Fuente: Elaboración propia.

Tabla 16. Ficha de aforo de ocupación de aparcamiento no vigilado en C/ la Moleta.

	Mañana	Mediodía	Tarde
Plazas ocupadas	35	40	44
Plazas libres	67	62	58
Total plazas aforadas	102	102	102
% total de ocupación	34%	39%	43%

Fuente: Elaboración propia.

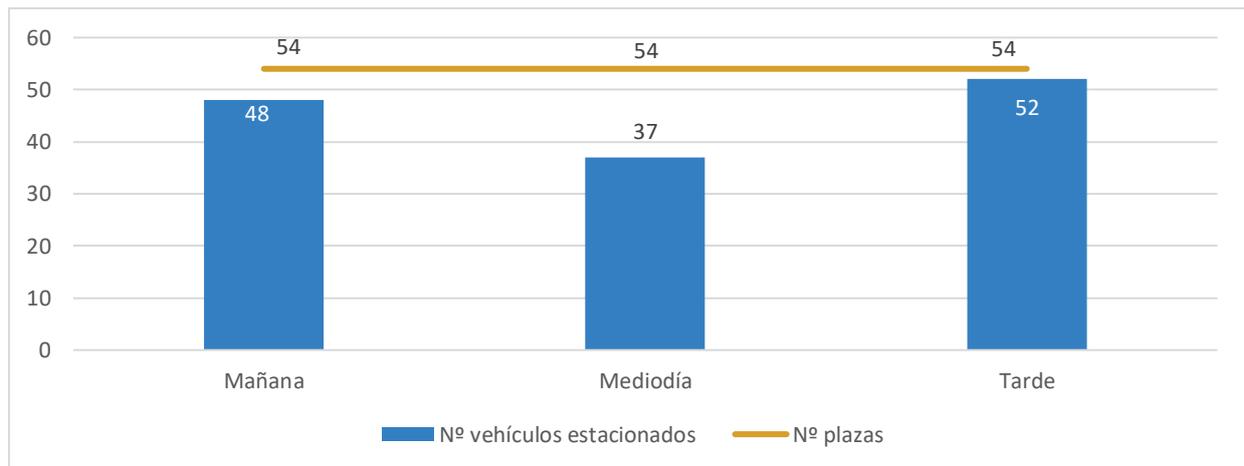
- **Aparcamiento en C/Cañaret.**

Gráfica 95. Aparcamiento en C/ Cañaret.



Fuente: Elaboración propia.

Gráfica 96. Ocupación aparcamiento en C/ Cañaret.



Fuente: Elaboración propia.

Tabla 17. Ficha de aforo de ocupación de estacionamiento en C/ Cañaret.

	Mañana	Mediodía	Tarde
Plazas ocupadas	48	37	52
Plazas libres	6	17	2
Total plazas aforadas	54	54	54
% total de ocupación	89%	59%	96%

Fuente: Elaboración propia.

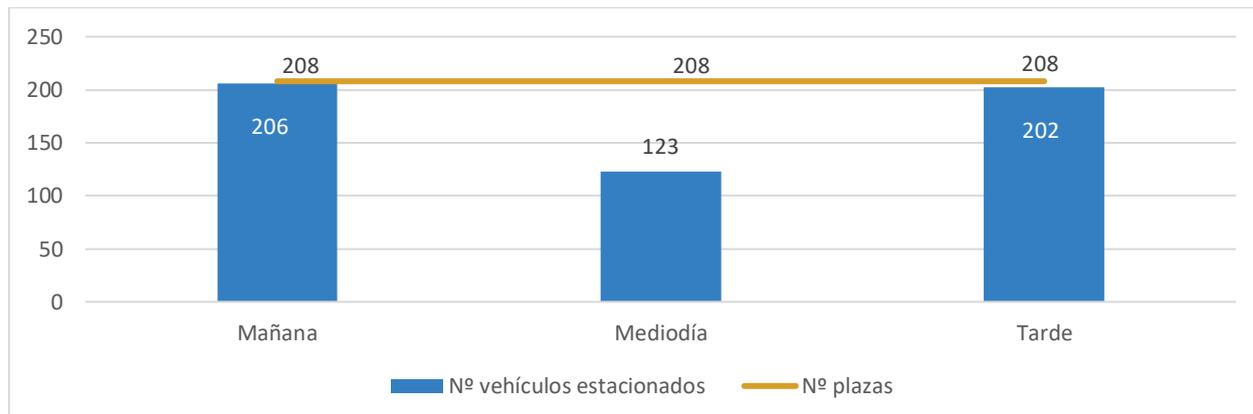
- C/Pedro Herrero – C/ Dr. Marañón - C/del Carmen – C/ Dr. Pérez Mateos.

Gráfica 97. Aparcamiento en C/del Carmen.



Fuente: Elaboración propia.

Gráfica 98. Ocupación aparcamiento en C/ Pedro Herrero – C/Dr. Marañón – C/del Carmen – C/Dr. Pérez Mateos.



Fuente: Elaboración propia.

Tabla 18. Ficha de aforo de ocupación de estacionamiento en C/ Cañaret.

	Mañana	Mediodía	Tarde
Plazas ocupadas	206	123	202
Plazas libres	2	85	6
Total plazas aforadas	208	208	208
% total de ocupación	99%	59%	97%

Fuente: Elaboración propia.

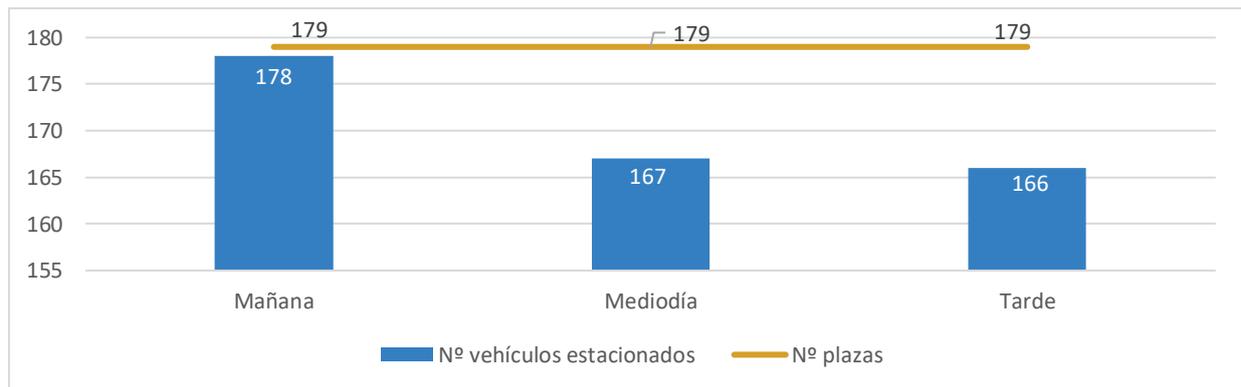
- Avda. De la Rambla – Av. Jaume I.

Gráfica 99. Aparcamiento en Avda. de la Rambla.



Fuente: Elaboración propia.

Gráfica 100. Ocupación aparcamiento en Av. Rambla – Jaume I.



Fuente: Elaboración propia.

Tabla 19. Ficha de aforo de ocupación y rotación de estacionamiento en Av. Rambla – Jaume I.

	Mañana	Mediodía	Tarde
Nº plazas aforadas	179	179	179
Nº vehículos estacionados	178	167	166
% total de ocupación	99%	93%	93%
Vehículos repetidos	-	127	54
Vehículos nuevos	-	47	82
% rotación	46%		

Fuente: Elaboración propia.

Del análisis de los aforos de estacionamiento se concluye lo siguiente:

- Ocupación elevada durante todo del día en los estacionamientos en vía pública, especialmente en zonas céntricas.
- Rotación del 46% en Av. Rambla y Jaume I, debido en gran medida, a la ausencia de estacionamientos de pago que fomenten la rotación de vehículos.
- La bolsa del aparcamiento no vigilado de calle Moleta es la que menor ocupación presenta, sin embargo, la isla de estacionamiento acondicionada junto a ésta presenta valores de ocupación de hasta el 119%, con un gran número de vehículos estacionados de manera irregular.
- En las bolsas de estacionamiento más alejadas del centro, la ocupación desciende al 60% aproximadamente, para volver al máximo a última hora de la tarde.
- Los estacionamientos ocupan más del 75% del espacio público urbano.
- Teniendo en cuenta el número de plazas de estacionamiento en vía pública, en bolsas de aparcamiento y garajes privados, la oferta de estacionamiento en Sant Joan d'Alacant satisface las necesidades de la ciudadanía.

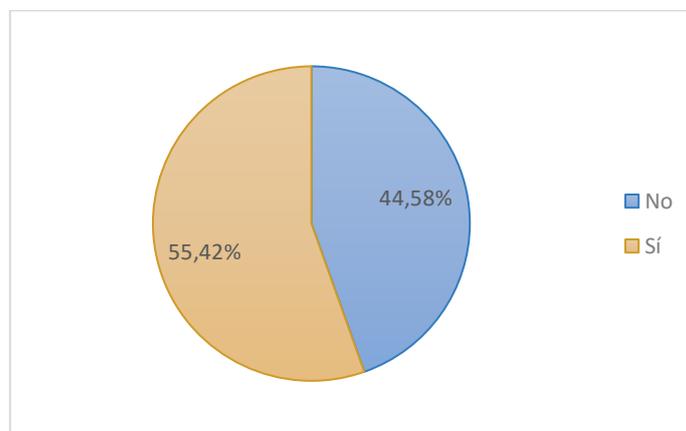
2.8.2. Hábitos y percepción ciudadana

De los datos extraídos de las encuestas realizadas a la población de Sant Joan d'Alacant se obtiene información sobre los hábitos de aparcamiento y percepciones de la ciudadanía.

De acuerdo con los datos recogidos, el 55,42% de los residentes de Sant Joan d'Alacant dispone de garaje privado en el hogar por un 44,58% que no. Las áreas con más estacionamiento en el lugar de residencia son las zonas 5 y 1, con un 83,66% y un 73,67% respectivamente. Estas áreas corresponden a las urbanizaciones La Font, en el extremo norte del término municipal y Salafranca, en el margen de la avenida Comtat de Fabraquer.

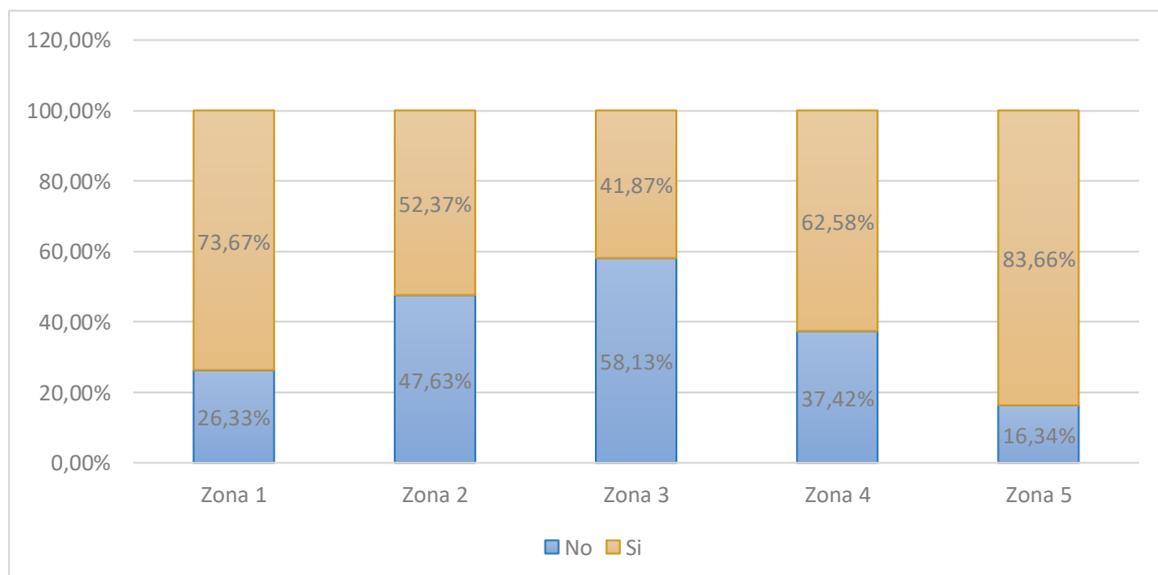
Por otro lado, las áreas con menor estacionamiento en el hogar son las zonas 3 y 2, con un 41,87% y un 52,37%, respectivamente, es decir, en el entorno de Jaume I y Benimagrell.

Gráfica 101. Disponibilidad de garaje en el hogar.



Fuente: Elaboración propia.

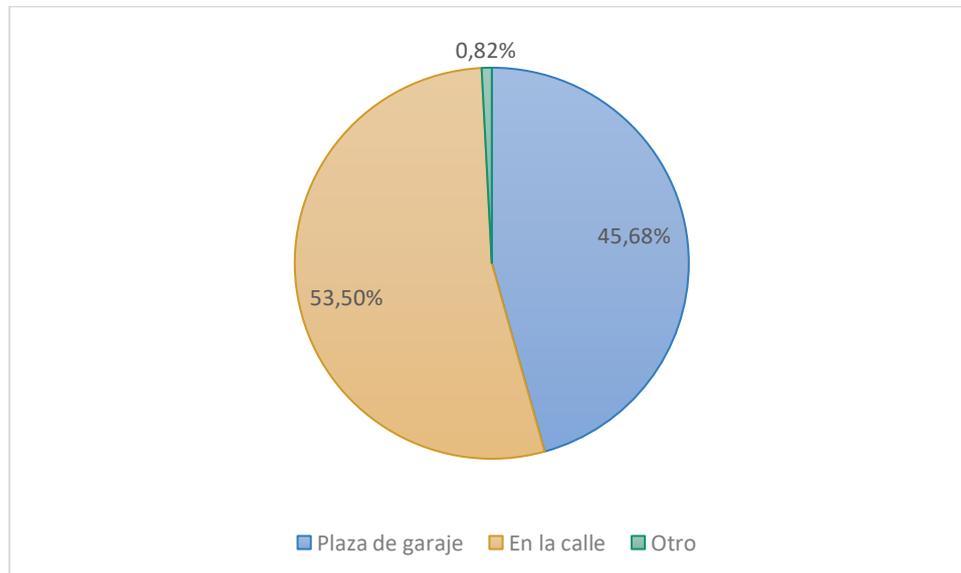
Gráfica 102. Disponibilidad de garaje según zonificación.



Fuente: elaboración propia

En relación con el lugar de estacionamiento de los vehículos en el entorno del hogar, el 53,50% de las personas encuestadas estaciona en la vía pública por un 45,68% que dispone de plaza de garaje, bien propia o alquilada.

Gráfica 103. Lugar de estacionamiento de vehículos en el entorno del hogar.



Fuente: elaboración propia.

2.9. Movilidad peatonal

2.9.1. Infraestructura peatonal

Las características físicas y de funcionamiento de la red peatonal local condicionan el grado de interacción y de convivencia de las personas y son determinantes para la calidad urbana y la calidad de vida de la ciudadanía. A continuación, se realiza una breve descripción de la red peatonal de Sant Joan d'Alacant, para luego centrar el análisis y diagnóstico en las tipologías, puntos críticos y áreas de intervención más importantes para la movilidad y accesibilidad peatonal.

Al analizar la trama viaria de Sant Joan d'Alacant, es posible observar que la distribución de los espacios dotacionales, comerciales y equipamientos de servicios se concentran en el casco urbano. Así, el casco urbano es el área municipal con mayor potencialidad para desplazarse a pie como modo de transporte cotidiano, tanto por movilidad obligada (trabajo y/o estudio) como discrecional (ocio, cultural, etc.).

A efectos del estudio, la red peatonal de Sant Joan d'Alacant se puede dividir en:

- **Red de recorridos peatonales intensivos:** son aquellos que configuran y constituyen la estructura principal del flujo peatonal, destinados fundamentalmente a las comunicaciones de carácter peatonal entre los ejes viarios principales: avenidas de la Rambla de la Llibertat, Rambla, Jaume I o las calle Mercat, Tomás Capelo o Dr. Pérez Mateo.
- **Red de recorridos peatonales medios:** representan la estructura secundaria de la red peatonal y tienen por objetivo comunicar los espacios dotacionales con los ejes viarios principales y secundarios de la ciudad. Por ejemplo: Paseo la Maigmona, Avda. Diagonal, calle Ramón de Campoamor, calle del Carmen,

La Moleta, Avda. Benidorm, Calle Cervantes o las calles peatonales de San Miguel de Tarazona y Plaza de la Iglesia.

También forman parte de los recorridos peatonales medios las calles de tráfico lento: calle San José, Mayor, Comandante Seva, San Antonio, calle del Mar y calle Hernán Cortés.

- **Red de recorridos peatonales reducidos:** son aquellos itinerarios que complementan la red peatonal al comunicar espacios dotacionales y residenciales a través de recorridos peatonales de corto alcance y que repercuten en la intermodalidad entre los desplazamientos a pie y la utilización de otros modos de transporte. Por ejemplo, parking-comercio, parking -residencia. Por ejemplo: calles Pintor Ribera o Pintor Picasso.

Vale destacar también los caminos tradicionales y vías pecuarias que, por su carácter articulador del territorio y proyección como áreas de corredores peatonales e infraestructura verde de la ciudad. Éstas son:

- Caminos tradicionales: Camí del Serení, Camí de Lloixa, Camí de Princesa, Camí del Campet, Camí de Palmeretes, Camino de Marco, Camino Real de La Vila Joiosa y Camí de Cantalar.
- Vías pecuarias: Vereda de Sant Joan d'Alacant, Vereda de Benimagrell y Colada de Coix.

2.9.2. Análisis de caminabilidad y accesibilidad peatonal

Según se puede extraer del Plan General del municipio de Sant Joan d'Alacant, de datos recabado en los trabajos de participación ciudadana y de las observaciones in situ, se pueden identificar los principales itinerarios peatonales de la ciudad de Sant Joan d'Alacant. Estos ejes estructuran la trama urbana y articulan la conexión peatonal entre zonas, áreas y barrios de la ciudad para posibilitar la circulación del peatón y que todas las personas puedan gozar de una vida independiente y disfrutar de los servicios, entornos y productos de su localidad.

Para identificar dichos ejes, como parte del trabajo de campo, se realizaron unos aforos de tráfico peatonal mediante un sistema de grabación 360º a lo largo de la Avda. de la Rambla y la Avda. Jaume I. Los puntos de estudios serán en aquellas zonas con alta intensidad peatonal y donde la infraestructura existente fomente los desplazamientos a pie.

Los aforos peatonales se han llevado a cabo durante 1 hora en horario de mañana, mediodía y tarde en los siguientes puntos del término municipal de Sant Joan d'Alacant:

- Plaza de la Constitución.
- Av. Rambla – Tomás Capelo.
- Av. Rambla – C/Mercat.
- Av. Rambla – C/Mar.

Gráfica 104. Ubicación de los aforos peatonales.



Fuente: Elaboración propia.

- **Plaza de la Constitución**

Tabla 20. Resultados del aforo peatonal en la Plaza de la Constitución.

Aforo peatonal Plaza de la Constitución



Mañana	217 peatones
Mediodía	669 peatones
Tarde	586 peatones

Fuente: Elaboración propia.

- **Av. Rambla – C/Mercat**

Tabla 21. Resultados del aforo peatonal en Av. Rambla – C/Mercat.

Aforo peatonal en Av. Rambla – C/Mercat.



Mañana	310 peatones
Mediodía	527 peatones
Tarde	1.572 peatones

Fuente: Elaboración propia.

- **Av. Rambla – C/del Mar**

Tabla 22. Resultados del aforo peatonal en Av. Rambla – C/del Mar.

Aforo peatonal en Av. Rambla – C/del Mar.



Mañana	176 peatones
Mediodía	211 peatones
Tarde	141 peatones

Fuente: Elaboración propia.

• Plaza José Sala (Av. Rambla – C/Tomás Capelo)

Tabla 23. Resultados del aforo peatonal en Av. Rambla – C/Tomás Capelo.

Aforo peatonal en Av. Rambla – C/Tomás Capelo.



Mañana	515 peatones
Mediodía	2.2020 peatones
Tarde	2.508 peatones

Fuente: Elaboración propia.

Además de los aforos de tráfico peatonal, se ha realizado un inventario con imágenes de los tramos analizados, que contiene información cuantitativa y cualitativa del estado, continuidad, funcionalidad y diseño de la red peatonal. En el **Anexo 2: Inventario peatonal** se adjuntan las fichas individualizadas de cada una de las calles.

Con la información recabada, es posible realizar un análisis del nivel de accesibilidad y caminabilidad de los itinerarios peatonales se ha realizado en función a los siguientes aspectos determinantes en la autonomía de movimiento del peatón:

- Estado del firme de la red peatonal.
- Ancho de aceras.
- Mobiliario urbano.
- Cruces y pasos peatonales.
- Señalización.
- Elementos estructurales que faciliten el acceso a personas con diversidad funcional.
- Elementos para la protección vial del peatón.

Para este análisis se ha tenido en cuenta el Plan de Accesibilidad de Sant Joan d'Alacant y la normativa básica a cumplir. Estas son:

- Orden VIV/561/2010, de 1 de febrero, por la que se desarrolla el documento técnico de condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los espacios públicos urbanizados. Esta Orden deroga cualquier disposición de igual o inferior rango que se oponga a lo establecido en la Orden Ministerial.
- Orden de 9 de junio de 2004, de la Conselleria de Territorio y Vivienda, por la que se desarrolla el decreto 39/2004, de 5 de marzo, del Consell de la Generalitat, en materia de accesibilidad en el medio urbano.

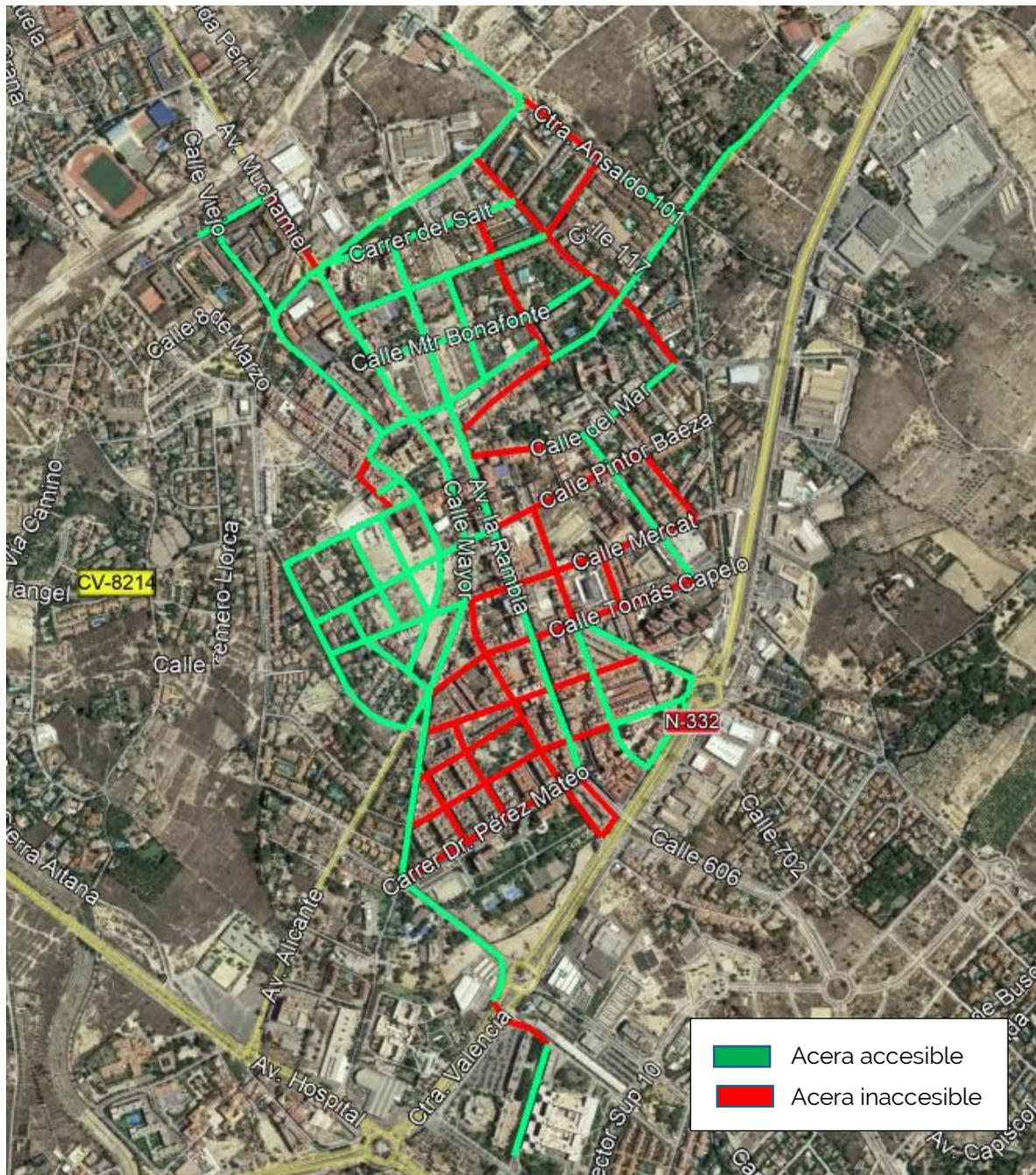
En primer lugar, se muestran las anchuras de aceras de las principales calles y avenidas de la ciudad de Sant Joan d'Alacant para, posteriormente, analizar en detalle algunos itinerarios peatonales que discurren por el término municipal.

Tabla 24. Anchura de aceras y distancia entre fachadas.

<i>Calle</i>	<i>Acera izquierda (m)</i>	<i>Acera derecha (m)</i>	<i>Distancia entre fachadas (m)</i>
<i>Avda. Alicante</i>	6	4	17
<i>Avda. Diagonal</i>	2,9	2,9	16
<i>Avda. Jaume I</i>	5	5	21
<i>Avda. de la Rambla</i>	6	6	22
<i>Avda. Rambla de la Llibertat</i>	4,5	4,5	20
<i>C/ 6 de Diciembre</i>	0,25	1,25	30,5
<i>C/ Dr. Ivorra</i>	2	2	11,5
<i>C/ L'Ordana</i>	1,8	1,8	9,8
<i>C/ Ramón de Campoamor</i>	2,5	2,5	14
<i>C/ San José</i>	2	1,2	6,5
<i>C/ Mayor</i>	4,5	4,5	12
<i>C/ Severo Ochoa</i>	1,75	1,75	12
<i>C/ Capitán Martí</i>	1,2	1,2	9,7
<i>C/ Dr. Marañón</i>	1,75	1,75	12
<i>C/ Dr. Gadea</i>	2	2	10
<i>C/ Carmen</i>	1,75	1,75	12
<i>C/ Mosén Pedro Mena</i>	1,5	1,5	11,2
<i>C/ Tomás Capelo</i>	1,65	1,65	12
<i>C/ Mercat</i>	1,7	1,7	10
<i>C/ Pintor Baeza Gómez</i>	1,7	1,7	10,6
<i>C/ Cristo de la Paz</i>	1,9	1,5	9,2
<i>C/ del Mar</i>	1	1	6,5
<i>C/ San Antonio</i>	1,3	1	6,5
<i>C/ La Moleta</i>	1,5	1,5	15
<i>C/ Comandante Seva</i>	1,6	1,7	7,3
<i>C/ Cervantes</i>	1,5	1,5	10
<i>Pasaje l'Ordana</i>	1,5	1,5	8
<i>C/ Comtat de Fabraquer</i>	3,8	4	18

Fuente: Elaboración propia.

Gráfica 105. Accesibilidad de las aceras.



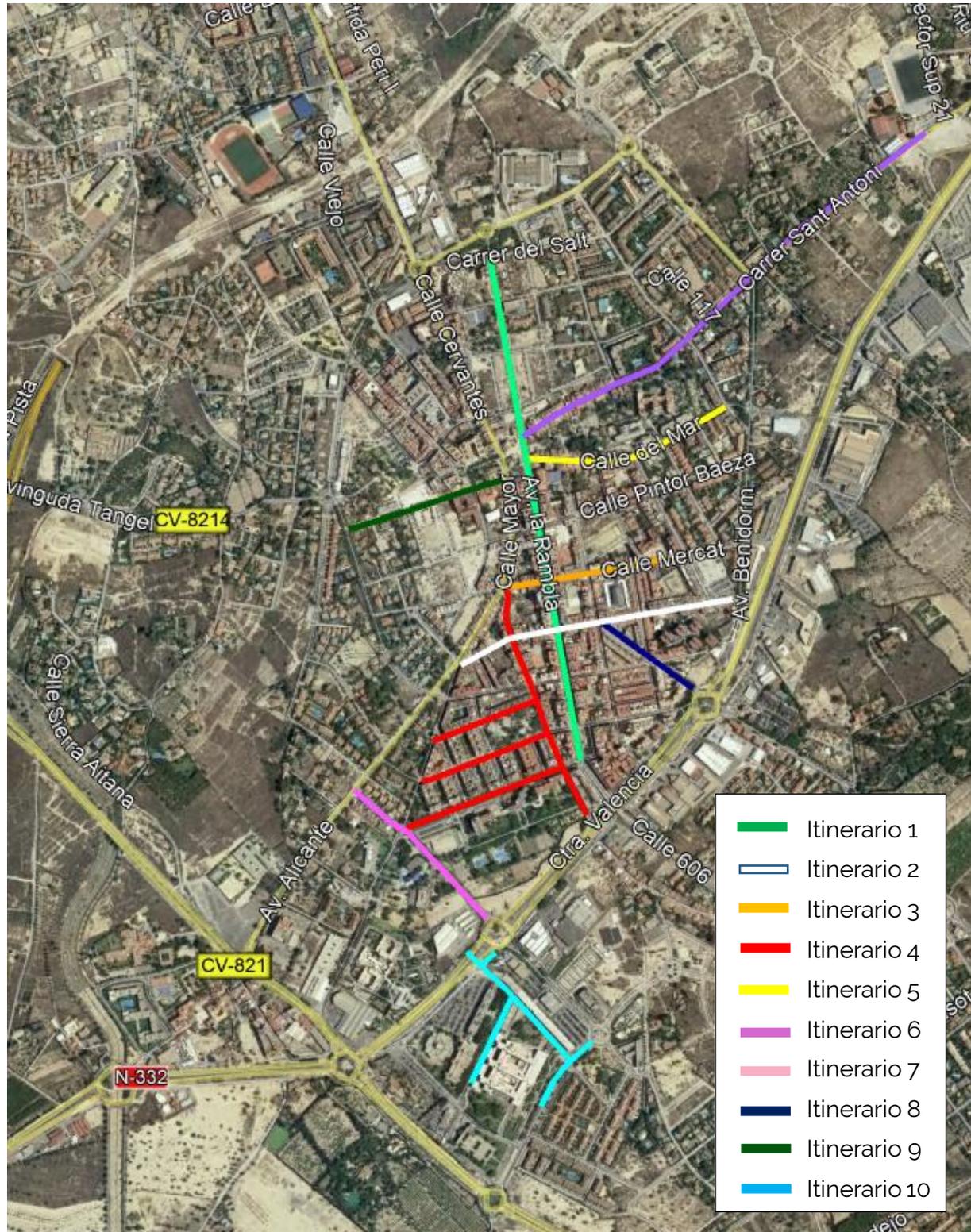
Fuente: elaboración propia.

Como se puede observar en la anterior tabla, las aceras tienen anchuras variables, la mayoría de ellas de dimensiones inferiores a los 2,00 m. Gran parte de las aceras inaccesibles o que no cumplen con las condiciones exigibles relativas a la anchura mínima libre de obstáculos, la cual establece una banda libre peatonal mínima de 1,20 m de ancho y una altura de 2,20 m libres de obstáculos, se localizan en el entorno del Parque Municipal de la calle Dr. Severo Ochoa y en el área del Mercado Municipal.

Estas áreas se caracterizan, entre otras, con disponer un elevado número de plazas de estacionamiento en vía pública y distancia entre fachadas reducida, lo que dificulta en la mayoría de los casos, la ampliación de los espacios peatonales.

En la siguiente imagen se muestra un plano de Sant Joan d'Alacant con las vías sobre las que se han localizado diferentes itinerarios de recorridos peatonales intensivos, medios y reducidos, que estructuran la ciudad y que se analizarán a continuación.

Gráfica 106. Itinerarios peatonales de estudios.



Fuente: Elaboración propia.

a) Itinerario 1: Avda. Rambla de la Llibertat – Avda. Rambla – Avda. Jaume I

Se trata de uno de los itinerarios más importantes de Sant Joan d'Alacant por la cantidad de diferentes comercios de interés que se ubican en ella y, además, por recorrer el centro urbano de norte a sur, conectando las urbanizaciones del norte con los barrios más meridionales de la ciudad.

Gráfica 107. Avda. de la Rambla.



Fuente: elaboración propia.

El itinerario 1 se divide para su análisis en tres partes:

- **Tramo 1: Avda. Rambla de la Llibertat.** Sus aceras tienen una anchura de unos 4,5 metros a cada lado de la calzada. La calzada, por su parte, cuenta con dos carriles, uno por sentido, con una dimensión total de unos 11 metros de anchura. Cuenta con una banda de estacionamiento en línea a cada lado de la vía, además de una parada de autobús interurbano con marquesina, iluminación, arbolado, bancos y contenedores de residuos. Las intersecciones con la calle Los Álamos, Carmelo Dávila, Maestro Bonafonte y Presidente Adolfo Suárez cuentan con pasos peatonales con bordillo rebajado, señalización horizontal y vertical, además de bolardos de protección para el peatón. Por otro lado, la intersección con la calle San Antonio no dispone de pasos peatonales. Se recomienda la implantación de pasos sobreelevados, para mejorar la accesibilidad y seguridad vial de peatones en el entorno de la Biblioteca Pública de Sant Joan d'Alacant.
- **Tramo 2: Avda. de la Rambla.** Se trata de una de las avenidas más anchas de Sant Joan d'Alacant. Cuenta con aceras de unos 6 metros de anchura a cada lado, con una calzada de un carril de circulación y una banda de estacionamiento en línea en los números impares y en diagonal en los pares, sumando una sección de más de 20 metros. La avenida cuenta con una parada de transporte público pasado el cruce con la calle Pintor Manuel Baeza Gómez. A lo largo de su recorrido y en las intersecciones con las calles el Mar, Pintor Manuel Baeza Gómez, Mercat, la avenida cuenta con pasos peatonales con bordillo rebajado y señalizados horizontal y verticalmente. Existen algunas cafeterías y restaurantes que utilizan las aceras como terrazas, dificultando el tránsito peatonal.

- **Tramo 3. Avda. Jaume I.** Esta avenida inicia en la intersección de Tomás Capelo con Mosén Pedro Mena y finaliza en la Plaza de la Constitución. Las aceras tienen unas dimensiones de unos 5 metros de ancho, la calzada de 11 metros con doble sentido de circulación. Cuenta con una línea de estacionamiento en ambos lados del carril de circulación. Al inicio de la vía se ubica una parada de taxis y a lo largo de la avenida, el itinerario cuenta con vegetación, bancos, contenedores de residuos, pasos peatonales señalizados, cruces con bordillo rebajado y bolardos de protección para el peatón. De la misma manera que sucede en la Avda. de la Rambla, en determinados puntos, los comercios de hostelería invaden las aceras, obstaculizando el tránsito de viandantes. Por otro lado, se han detectado maniobras incívicas por parte de conductores en la intersección entre el tramo 2 y 3 de este itinerario, donde numerosos conductores estacionan en doble fila en la misma glorieta para hacer sus gestiones, dificultando la circulación vehicular y reduciendo la seguridad vial, tanto del resto de vehículos como de peatones. Se recomienda penalizar este tipo de situaciones.

Gráfica 108. Vehículos estacionados ilegalmente en la intersección entre Avda. Rambla y Avda. Jaume I.



Fuente: elaboración propia.

b) Itinerario 2: C/ Tomás Capelo – C/ Mosén Pedro Mena

El itinerario 2 recorre de este a oeste el núcleo urbano de Sant Joan d'Alacant y está formado por las calles Tomás Capelo y Mosén Pedro Mena.

Gráfica 109. Calle Tomás Capelo.



Fuente: elaboración propia.

El itinerario 2 se divide en dos partes:

- **Tramo 1: C/ Tomás Capelo.** Esta calle recorre desde la Av. Benidorm, junto a la bolsa de estacionamiento de la Moleta, hasta la Avda. de la Rambla. Cuenta con una distancia entre fachadas de 12 metros, distribuidas de la siguiente manera: 1,65 metros en cada una de las aceras, y 8,70 metros de calzada. La calzada es bidireccional en el tramo entre Avda. de la Rambla y l'Ordana, donde dispone de línea de estacionamiento en un único lado de la vía, y unidireccional el resto de la calle, donde cuenta con línea de estacionamiento a ambos lados del carril de circulación.
Las aceras cuentan con pasos peatonales en sus cruces, que se encuentran debidamente señalizados. Además, a lo largo de la calle, las aceras cuentan con bolardos de protección para el peatón. Se recomienda eliminar los bolardos, si con ello se consigue ampliar el ancho útil de la acera.
- **Tramo 2: C/ Mosén Pedro Mena.** El tramo 2 inicia en la intersección con Avda. de la Rambla y finaliza en la Plaza de Beniali. Cuenta con aceras de 1,50 metros de ancho a cada lado, dos carriles de circulación, uno por sentido y una línea de estacionamiento en el lado impar, sumando 11,20 metros entre fachadas. La calzada cuenta con bandas transversales para pacificar el tráfico, pasos peatonales con señalización horizontal y vertical, contenedores de residuos y bolardos de protección. El cruce peatonal con calle del Carmen no dispone del diseño adecuado. Al igual que en el tramo 1, debido a la estrechez de las aceras, se recomienda eliminar los bolardos, reducir el espacio destinado al vehículo privado y ensanchar las mismas, pues la sección transversal dispone de espacio suficiente.

Gráfica 110. Calle Mosén Pedro Mena.



Fuente: elaboración propia.

c) Itinerario 3: C/ Mercat

De la misma manera que el itinerario 2, este itinerario recorre de este a oeste el núcleo urbano de Sant Joan d'Alacant a través de la calle Mercat. Se trata de una ruta muy frecuentada por la población, pues existen numerosos comercios de interés, como el Mercado Municipal.

Gráfica 111. Calle Mercat.



Fuente: elaboración propia.

La distancia entre fachadas de la calle Mercat es de unos 10 metros. Las dimensiones de las aceras son 1,70 metros de ancho a cada lado, y cuenta con línea de estacionamiento a ambos lados del carril único de circulación. Este diseño hace que, junto con los bolardos, la señalización y los comercios que aprovechan las aceras para promocionar sus productos, el tránsito peatonal se ve comprometido en la mayor parte de su recorrido.

Además de poner en servicio el parking subterráneo de l'Ordana, sería recomendable eliminar una línea de estacionamiento para mejorar la caminabilidad y accesibilidad de los viandantes.

d) Itinerario 4: C/ del Carmen – C/ Dr. Pérez Mateo – C/ Dr. Severo Ochoa – C/ Dr. Marañón

El itinerario 4 es el que recorre las calles aledañas al Parque Municipal de Sant Joan d'Alacant. Está compuesto por las calles del Carmen, Dr. Pérez Mateos, Dr. Severo Ochoa y Dr. Marañón. Tal y como se ha comentado anteriormente, se trata de una de las zonas donde se localizan mayores problemas de accesibilidad y caminabilidad.

Gráfica 112. Calle del Carmen.



Fuente: elaboración propia.

Para facilitar su análisis, se estudia cada calle por separado:

- **Tramo 1: C/ del Carmen.** La sección de la calle del Carmen varía a lo largo de su recorrido. Al inicio, entre la Plaza Cruz y la calle Mosén Pedro Mena, la sección cuenta con un tramo sin estacionamiento y aceras inferiores a 1,50 metros, otro tramo con una línea de estacionamiento en línea en el lado impar de la calle y aceras entre 1,75 y 2 metros. Una vez pasada la calle Mosén Pedro Mena, la línea de estacionamiento se encuentra en los lados pares, y las aceras se reducen hasta el metro de anchura. Desde Capitán Martí hasta el final de la propia calle del Carmen, la vía cuenta con estacionamiento a ambos lados de la calle, combinando estacionamiento en línea y en batería, con aceras de 1,50 metros hasta 1,75 metros.
Para mejorar la caminabilidad y la accesibilidad, se recomienda ampliar los espacios peatonales, bien eliminando estacionamiento en aquellos tramos donde exista, o bien eliminando bolardos y luminarias, y reduciendo el ancho de la calzada en todo el tramo, dejando espacio suficiente para la maniobra de los camiones de basura y reparto de mercancías.
- **Tramo 2: C/ Dr. Pérez Mateo.** Se trata de una de las calles más transitadas de Sant Joan d'Alacant. Cuenta con un carril bici unidireccional y estacionamiento

en batería a un lado de la calzada. La calle cuenta con elementos de calmado de tráfico en el firme de la calzada y hasta 4 pasos peatonales adecuados a la normativa. Las aceras tienen un ancho adecuado, sin embargo, el mobiliario urbano obstaculiza en determinados puntos la correcta circulación de peatones. En este sentido, es recomendable reubicar los bancos y las farolas para que las aceras sean accesibles para todas las personas.

- **Tramo 3: C/ Dr. Severo Ochoa.** La calle Dr. Severo Ochoa cuenta con un acerado de 1,75 metros en ambos lados, una calzada de 8,50 metros y distancia entre fachadas de 12 metros. Además, la calzada cuenta con una línea de estacionamiento en el lado par de la calle, y estacionamiento en diagonal en el impar. Esta calle cruza con las calles Ramón de Campoamor, Dr. Van Der Hofstad, Dr. Pedro Herrero y calle del Carmen, además de bordear el Parque Municipal por el extremo sur. En todas las intersecciones se dispone de pasos peatonales señalizados y bordillo rebajado.
Se considera necesario ampliar las aceras, pues el ancho útil es insuficiente, ya que las señalizaciones y las luminarias reducen el ancho efectivo de paso. Para ello se propone eliminar una de las bandas de estacionamiento, o cambiar el estacionamiento en batería por estacionamiento en línea.
- **Tramo 4: C/ Dr. Marañón.** Las características de Dr. Marañón son similares a las de la calle Severo Ochoa. La anchura de aceras es parecida y la distribución del estacionamiento también. Asimismo, cuenta con mobiliario urbano que impide al tránsito de los peatones en condiciones de accesibilidad. Por tanto, se recomienda eliminar estacionamiento o cambiar el diseño de los aparcamientos para ampliar los espacios peatonales y que el mobiliario urbano no obstaculice la circulación de peatones.

e) Itinerario 5: C/ del Mar

La calle del Mar conecta la Casa de la Cultura, la Residencia de Pensionistas Ferroviarios y la Plaza Josep Carrera con el Ayuntamiento y la Avda. de la Rambla. La sección tiene una anchura total de 6,5 metros de ancho, salvo en el tramo frente a la Casa de la Cultura, que aumenta sustancialmente. El ancho de la calzada es de unos 4,70 metros, y el de las aceras es inferior al metro. Cuenta con una línea de estacionamiento a ambos lados de la calle. Dispone de pasos de peatones en todos sus cruces, sin embargo, el ancho de las aceras no permite la continuidad del itinerario en determinados puntos.

A la altura de la Casa de la Cultura, el pavimento de la calzada cambia a una solución con adoquines. Se recomienda sustituir el paso de peatones que precede al cambio del pavimento, para acentuar el cambio de plataforma.

Gráfica 113. Calle del Mar.



Fuente: elaboración propia.

f) Itinerario 6: C/ San Antonio

La calle San Antonio conecta el Ayuntamiento con el Polideportivo Municipal y la Residencia de la Tercera Edad Cap Blau. Las dimensiones transversales de esta calle son las siguientes: ancho de aceras entre 1 y 1,25 metros, ancho de calzada de 4,70 metros y distancia entre fachadas de 6,25 metros aproximadamente.

En este itinerario existen determinados puntos donde la circulación peatonal es totalmente inaccesible, debido principalmente al ancho de aceras y a la ubicación de luminarias y bolardos.

En este sentido, debido a la imposibilidad de ampliar las aceras por el ancho de la sección, se recomienda, entre otras, la implantación de una plataforma única compartida para vehículos y peatones. Actualmente esta actuación se encuentra en ejecución.

g) Itinerario 7: Avda. Ausiàs March

El itinerario 7 conecta la Avenida de Alicante con el Colegio Público Lo Romero, el Centro de Salud de Sant Joan d'Alacant y el Mercadona.

El tramo sur de la avenida se encuentra en un entorno escolar. Dispone de carril bici segregado, la calzada cuenta con bandas transversales para reducir la velocidad de circulación de los vehículos a motor y, además, el vial dispone de señalización vertical y horizontal para informar a los conductores la presencia de escolares en la zona.

Junto al Colegio Lo Romero existen hasta 3 pasos peatonales, para enfatizar el carácter de vía amable, se recomienda la implantación de pasos peatonales sobreelevados.

El ancho de las aceras es adecuado conforme la normativa vigente, sin embargo, la sección permite ensanchar más los espacios peatonales.

El tramo más próximo a la Avenida de Alicante cuenta con una accesibilidad y caminabilidad adecuada.

Gráfica 114. Avda. Ausiàs March.



Fuente: Google.

h) Itinerario 8: Avda. Diagonal

La Avenida Diagonal une la Avda. Miguel Hernández con el itinerario 2 (c/Tomás Capelo – C/ Mosén Pedro Mena). Se trata de una calle bidireccional con una calzada de 10,20 metros, aceras a ambos lados de la calle de casi 3 metros de anchura y distancia entre fachadas de 16 metros.

La caminabilidad y la accesibilidad es adecuada en todos sus puntos, pues el mobiliario no obstaculiza la circulación peatonal, dejando siempre un ancho útil de acera superior a 1,20 metros, los pasos peatonales se encuentran señalizados acorde la normativa. No se consideran intervenciones en este itinerario.

Gráfica 115. Avda. Diagonal.



Fuente: elaboración propia.

i) Itinerario 9: Calle San Miguel de Tarazona

El itinerario 9 formado por la calle San Miguel de Tarazona, conecta el Centro Municipal de Mayores "Salvador Gosalbez Alberola" y las Pistas Municipales de Petanca con la Plaza de España y los Jardines del Maestro Don Guillermo Ivorra Sala, junto a la Parroquia de San Juan Bautista.

La calle cuenta con estacionamiento en batería en un solo lado de la calzada en la zona próxima al Centro Municipal de Mayores y doble línea de estacionamiento en el tramo antes del cruce con la calle Madre Elisea Oliver. El tramo peatonal, comprendido entre la calle Madre Elisea Oliver y la calle Mayor, cuenta con escaleras y la terraza de una cafetería, que impide el paso de peatones que, en ocasiones, se ven obligados a entrar al parque para poder atravesar la calle.

Gráfica 116. Calle San Miguel de Tarazona (área peatonal).



Fuente: elaboración propia.

j) Itinerario 10: Zona Hospital

A pesar de que algunas calles del entorno del Hospital no son de propiedad municipal, es necesario estudiar la accesibilidad y caminabilidad en esta área, especialmente en los accesos desde Sant Joan d'Alacant y desde Benimagrell.

La problemática principal de la movilidad peatonal en esta zona viene dada por las malas comunicaciones a pie. La Avenida Miguel Hernández supone una barrera física, limitando la permeabilidad entre ambas zonas.

A pesar de que exista un cruce peatonal semaforizado que une la Avda. Ausiàs March con la zona del Hospital, en otros puntos del término existen pasos subterráneos o pasos elevados, se encuentra en mal estado de conservación, la acera es estrecha y la señalización es confusa. Además, en este tramo el peatón comparte acera con un carril bici que ocupa la mayor parte del espacio, dejando un ancho efectivo para el peatón inferior al metro.

Las aceras e itinerarios peatonales desde Benimagrell hacia el Hospital son más amplios, sin embargo, la señalización es escasa.

Gráfica 117. Acceso peatonal desde Sant Joan d'Alacant hacia el Hospital.



Fuente: elaboración propia.

En general, la accesibilidad peatonal en el municipio de Sant Joan d'Alacant es escasa. Existen numerosas calles que cuentan con aceras de menos de un metro de anchura y otras en las que sus dimensiones son adecuadas, pero el ancho útil es inferior al de la norma debido a los obstáculos que se presentan a lo largo del itinerario peatonal. En la mayoría de estos casos, la sección vial permite espacios peatonales más amplios, sin embargo, estos espacios están destinados principalmente para plazas de estacionamiento, disminuyendo la capacidad y accesibilidad del acerado.

Otro de los problemas para los desplazamientos peatonales entre barrios es la sensación de carretera de la Avda. Miguel Hernández (antigua N-332), actuando como efecto barrera para los desplazamientos en modos sostenibles. A pesar de que existan varios cruces a nivel y a distinto nivel y semáforos, no resultan medidas suficientes para potenciar la movilidad a pie entre barrios.

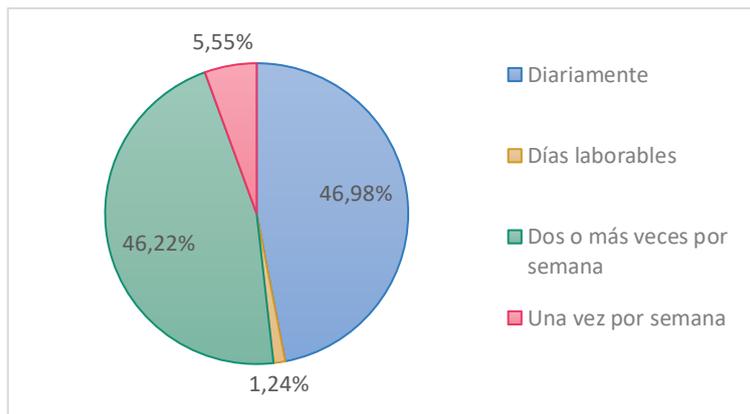
2.9.3. Análisis de las pautas de movilidad

Los datos proporcionados por la población residente durante la campaña de encuestas revelan que tan sólo se realizan unos 9.283 viajes diarios a pie, o lo que es lo mismo, un 26,86% de la población realiza sus desplazamientos caminando. La duración media de estos desplazamientos es de 15,2 minutos por trayecto.

Antes de la pandemia, esta cifra era ligeramente inferior sobre el total de desplazamientos, representando un 21,58% de los viajes.

En la actualidad, hasta un 46,98% de los residentes de Sant Joan d'Alacant realiza al menos un desplazamiento a pie al día; un 46,22% camina habitualmente (entre 2 o más veces por semana); un 5,55% una vez por semana; y el 1,24% restante se desplaza caminando los días laborables. una vez a la semana.

Gráfica 118. Frecuencia de los desplazamientos a pie.

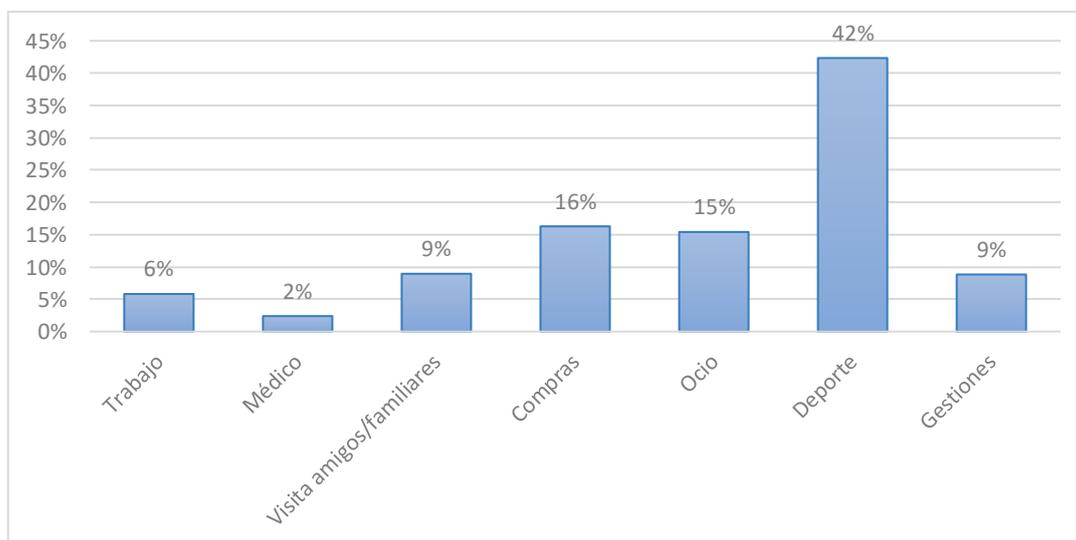


Fuente: Elaboración propia.

En los siguientes gráficos se analizan los desplazamientos por movilidad discrecional (distintos al trabajo y/o estudio) y por movilidad obligada (trabajo/estudios). Hay que destacar que en la fecha en la que se realizaron las encuestas de movilidad general (agosto 2020), no se impartían clases presenciales en centros educativos, bien por vacaciones o bien como medida preventiva para disminuir el riesgo de contagio del COVID-19.

En cualquier caso, los desplazamientos por movilidad discrecional representan gran parte de los viajes que se realizan a pie en el municipio de Sant Joan d'Alacant, donde el motivo principal para desplazarse a pie (42%) es el deporte, seguido de compras y ocio, con un 16% y 15% respectivamente. El resto de los motivos, visita a amigos o familiares, gestiones o visita al médico representa menos de un 9% cada uno. Los desplazamientos al trabajo que se hacen caminando tan sólo representan un 6% de los viajes.

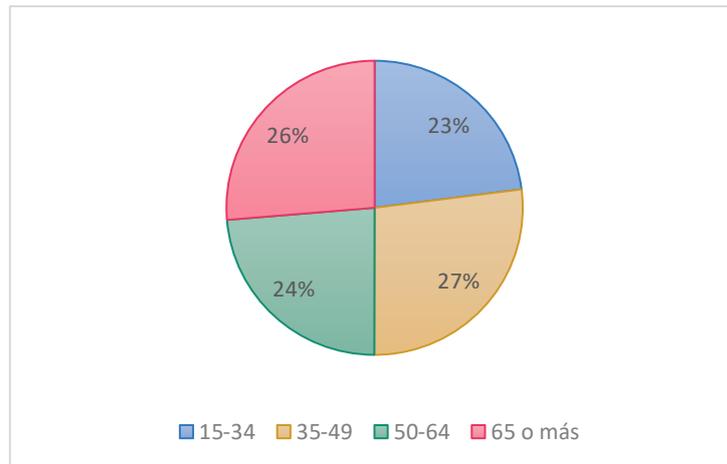
Gráfica 119. Motivos de los desplazamientos a pie.



Fuente: Elaboración propia.

En la siguiente gráfica se muestra la elección de los desplazamientos a pie. Destaca los valores porcentuales similares que se desplazan a pie entre las franjas de edades entre todas las franjas, en torno al 25%. Los adultos entre 35-49 años son los que más se desplazan mientras que los menores de 34 años, los que menos.

Gráfica 120. Desplazamientos a pie, respecto del total de viajes por grupos de edad.

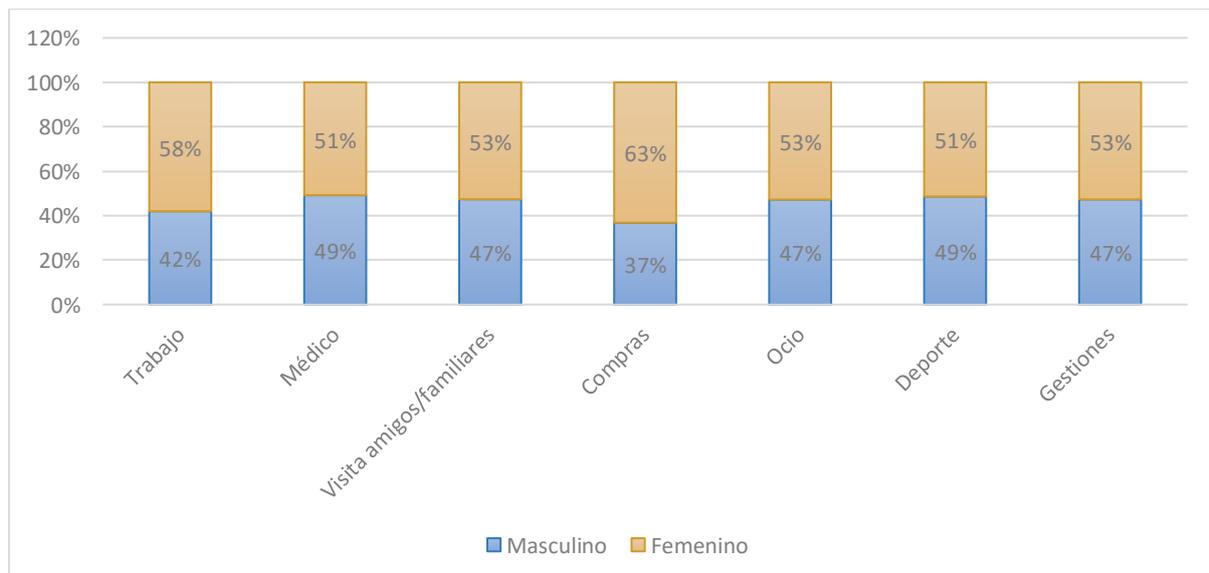


Fuente: Elaboración propia.

En cuanto a desplazamientos a pie según género, en el siguiente gráfico se muestra cómo la movilidad femenina es ligeramente mayor a la masculina para todos los motivos. El motivo compras es donde se aprecia mayor diferencia, con un 63% de desplazamientos de personas de género femenino, por un 37% del masculino. El resto de motivos, la diferencia es de entre 2 y 8 puntos porcentuales aproximadamente.

Una de las razones principales en la diferencia de desplazamientos a pie entre hombres y mujeres estaría causada por la cadena de tareas que las mujeres tienen que realizar por el hasta ahora invariable rol cultural de responsabilidad y carga del trabajo doméstico que implica realizar viajes por diversos motivos asociados a estudios, compras, gestiones, acompañamiento familiar, entre otras.

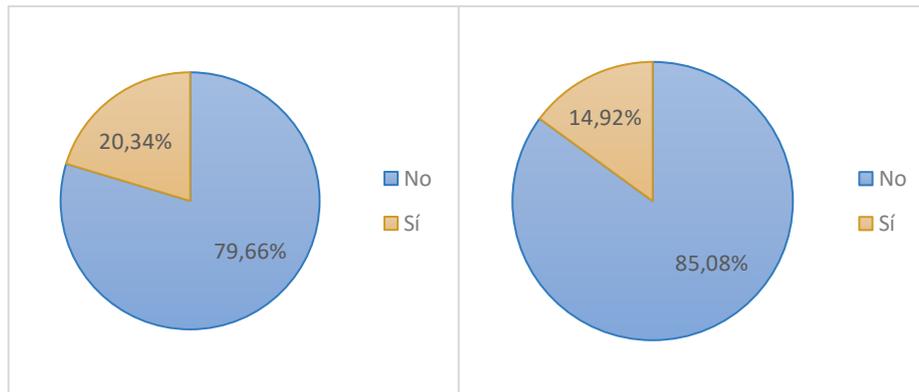
Gráfica 121. Desplazamientos a pie según género.



Fuente: Elaboración propia.

En cuanto al miedo de los peatones a ser atropellado por un vehículo, tanto motorizado como por bicicletas, se observa que más del 80% no ha tenido miedo en sus desplazamientos peatonales, ni de vehículos a motor ni bicicletas.

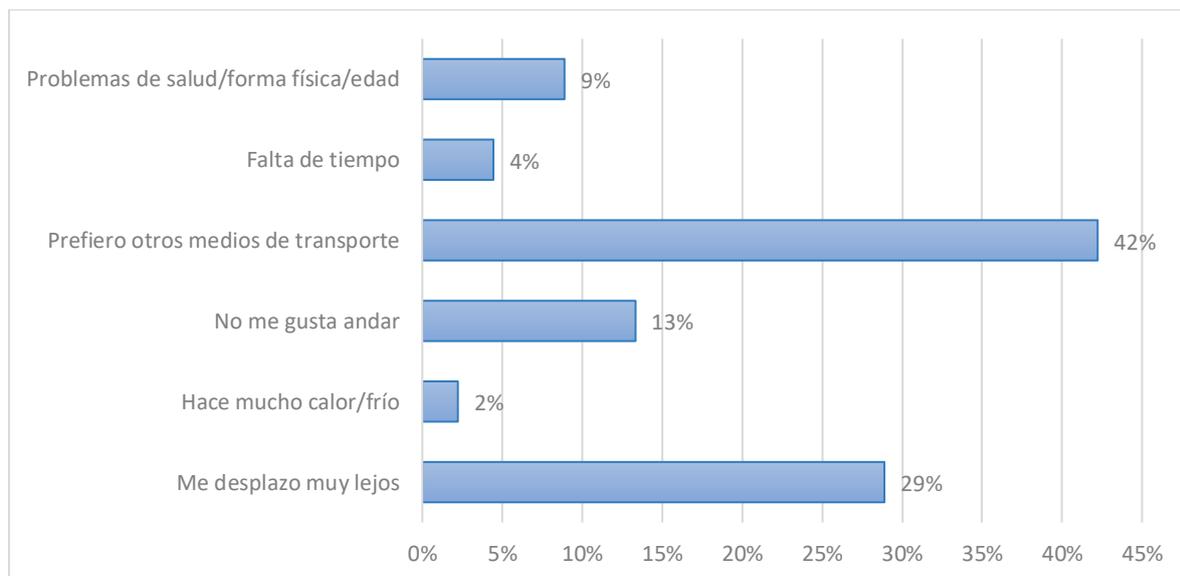
Gráfica 122. Miedo de ser atropellado por un vehículo a motor (izq.) y bicicleta (der.).



Fuente: Elaboración propia.

Atendiendo a los motivos por los que no se desplaza la ciudadanía a pie para los desplazamientos diarios, el principal de ellos es que prefieren utilizar otros modos de transporte (42%), seguido de la lejanía de dichos viajes (29%). Las fuertes relaciones de Sant Joan d'Alacant con el resto de los municipios del área metropolitana, principalmente con Alicante, hacen que gran parte de la población se desplace hacia el exterior del término municipal.

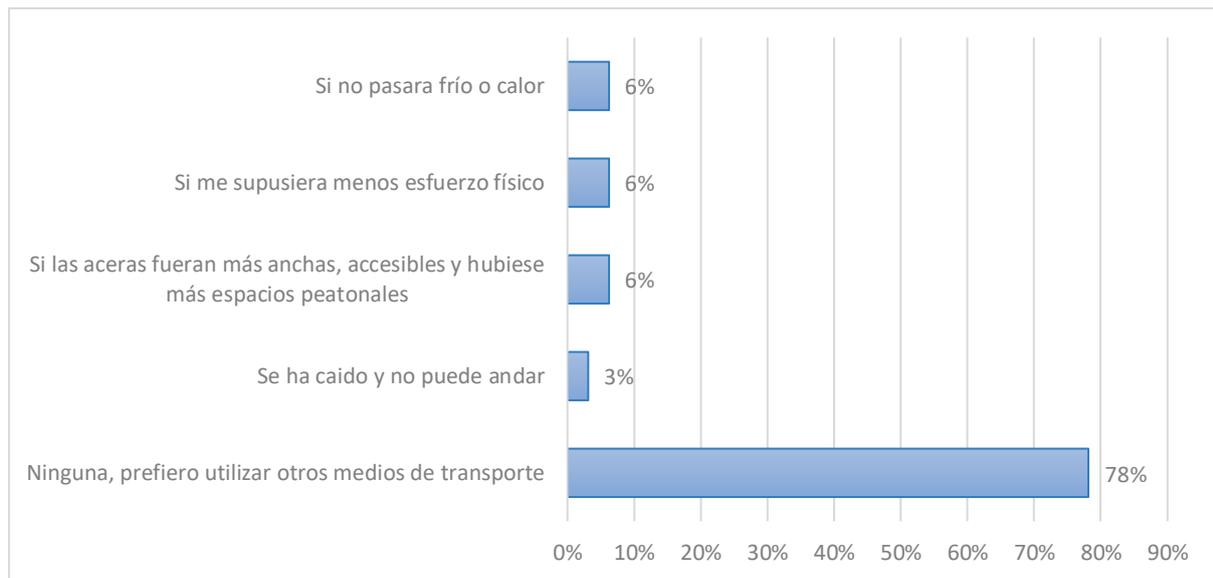
Gráfica 123. Motivos para no desplazarse a pie.



Fuente: Elaboración propia.

Los que no se desplazan andando habitualmente, la mayoría no está dispuesto a andar en ninguna circunstancia (78%), pues utilizarían antes otros modos de transporte. Ampliar los espacios peatonales y mejorar su accesibilidad tan sólo representa el 6% de las circunstancias que harían la población anduviera más.

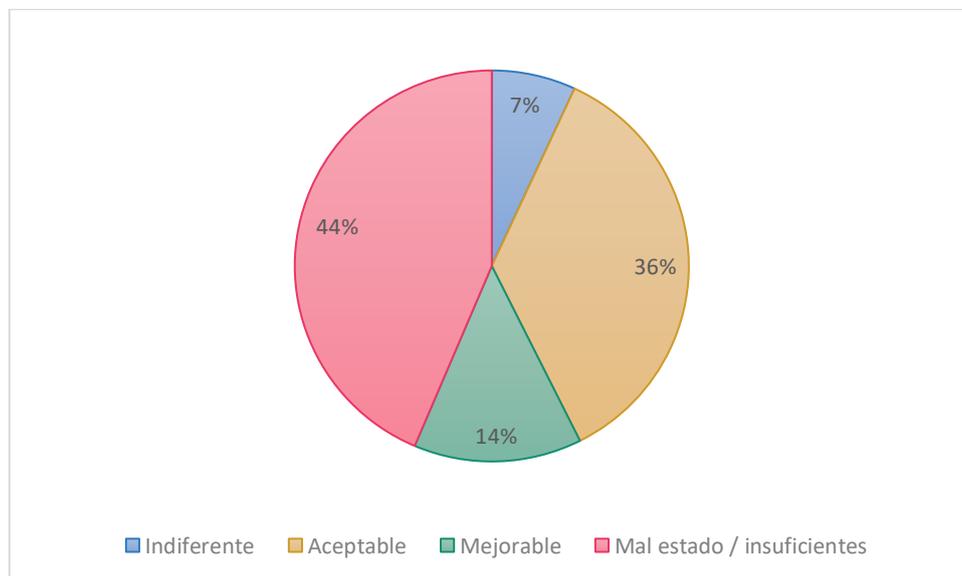
Gráfica 124. Bajo qué circunstancias se desplazaría más a pie.



Fuente: Elaboración propia.

Por último, se ha analizado la valoración y percepción de la movilidad peatonal. El 44% de los encuestados considera que la infraestructura peatonal es insuficiente o se encuentra en mal estado, por un 36% que considera que los espacios peatonales son correctos y un 14% mejorable. Del 44% que considera que son insuficientes o en mal estado, la mayoría piensa que se debería mejorar el mantenimiento de las calles e instalar más mobiliario urbano.

Gráfica 125. Valoración de los espacios peatonales



Fuente: Elaboración propia.

2.10. Movilidad ciclista y VMP

Uno de los puntos principales de la movilidad sostenible es el uso de la bicicleta para los desplazamientos cotidianos, pero este medio de transporte se sigue viendo como un recurso de ocio y deporte.

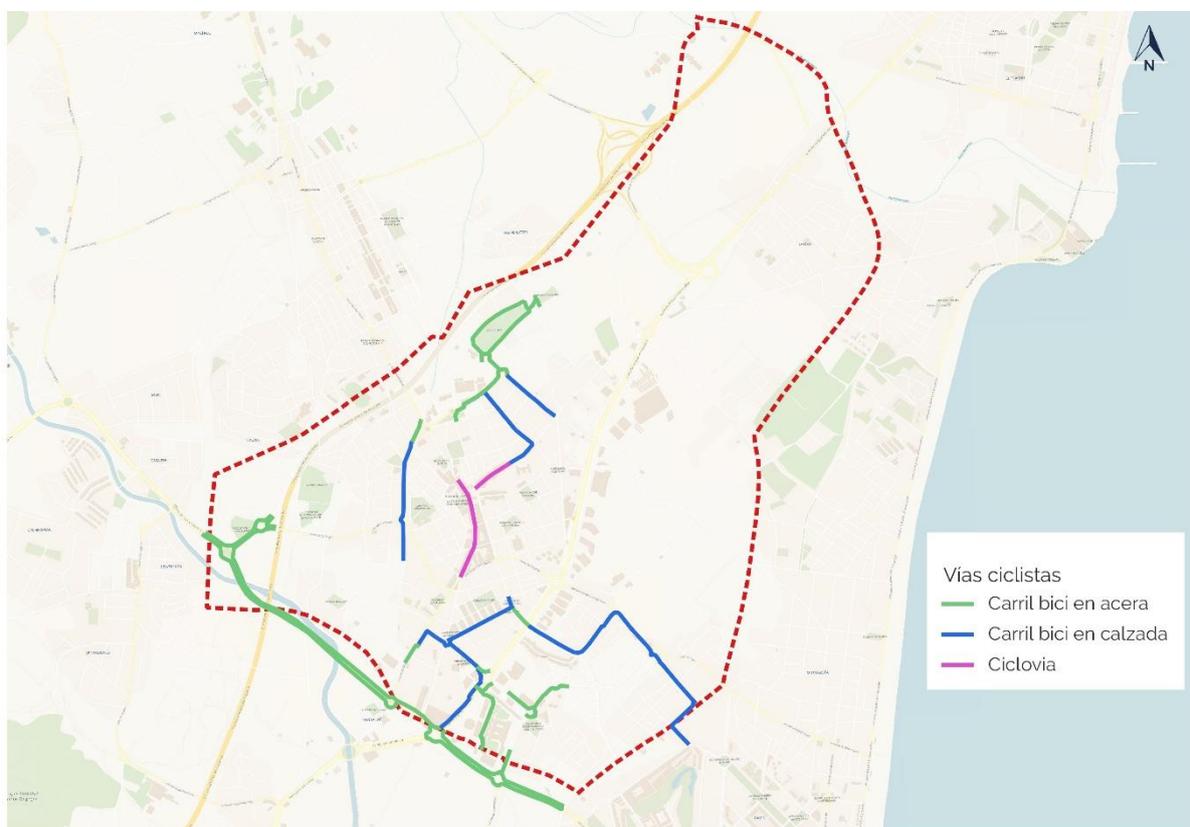
A esta circunstancia, se le añaden las condiciones estructurales, socioculturales y medioambientales que sugestionan la captación de potenciales personas usuarias e incrementa la percepción de inseguridad de circulación como modo de transporte ante el tráfico rodado.

2.10.1. Infraestructura ciclista

Sant Joan d'Alacant cuenta con 13.518 m de carril bici, a los que hay que sumar 856 m de ciclovia, formando una red ciclista de 14.374 m.

En el siguiente plano se puede observar la distribución de esta red en el municipio, siendo la falta de conectividad uno de los principales problemas detectados.

Gráfica 126. Vías ciclistas de Sant Joan d'Alacant



Fuente: Elaboración propia

Esta red se ha dividido en función de la tipología de vía, que está compuesta por:

- **Ciclovia:** Son calles o carriles por los que circulan tanto los ciclistas como el tráfico motorizado y presentan una limitación de velocidad de 30 km/h o inferior, si así estuviera específicamente señalado, para todos los vehículos que circulan por la calzada. Este tipo de vía se localiza en la Calle San Antonio y en la Calle Mayor.

Gráfica 127. Ciclovía de la Calle Mayor



Fuente: Elaboración propia

- **Carril bici en acera:** Como su propio nombre indica, se encuentra, a la misma altura que la acera, y proporciona una mayor seguridad al ciclista ya que esta desagregado del tráfico rodado. Se localiza en la Avenida del Hospital, CV-821, CV-8214, Sector Sup 10, Calle Dr. Santiago Ramón y Cajal, Avenida Ausiàs March, Avenida de Alicante, Avenida 6 de diciembre, Calle del Secretario Basilio Sala, Avenida Comunidad Valenciana, Avenida Comunidad de Aragón, Avenida del Comtat de Fabraquer.

Gráfica 128. Carril bici en acera Avenida del Hospital



Fuente: Elaboración propia

Gráfica 129. Carril bici en acera Avenida Comunidad de Aragón



Fuente: Elaboración propia

- **Carril bici en calzada:** Carril bici ubicado en la calzada, al mismo nivel del tráfico rodado, de uso exclusivo de ciclistas, con bordillo y perfectamente señalizado. Se encuentra en la Calle Dr. Pérez Mateo, Calle del Secretario Basilio Sala, Calle 606, Travesía Benimagrell, Avenida del Elda, Calle Creuetes, Av. del Comtat de Fabraquer

Gráfica 130. Carril bici en calzada de la calle del Secretario Basilio Sala



Fuente: Elaboración propia

Como se puede observar, la oferta actual de Sant Joan d'Alacant en cuanto a infraestructura ciclista es extensa, pero carece de conectividad, ya que la distribución de la red de carril bici dista de ser una malla perfectamente articulada, destacando los recorridos periurbanos y su escasa penetración en el núcleo de la ciudad.

Se ha llevado a cabo un estudio cualitativo de las vías ciclistas por el equipo consultor además de un inventariado de la infraestructura ciclista existente. Dicho inventario se muestra en el **Anexo 3: Inventario ciclista**, donde se adjuntan fichas detalladas de las características principales.

Este análisis ha permitido observar que todos los carriles bici estudiados son bidireccionales, y que la mayoría de ellos tiene un ancho entre 2 y 2,5 metros, exceptuando las aceras bici de la Calle del Secretario Basilio Sala, Avenida de la Comunidad Valenciana, Calle Comunidad de Aragón y Calle Dr. Ramón y Caja, que tienen una anchura de 1 - 1,5 m.

El pavimento observado es, en un 70% de los casos, un material especial para itinerario ciclista, normalmente slurry. En el resto de los casos, el carril bici está hecho del mismo material que el pavimento de la acera. El estado de la infraestructura es, en general bueno.

Otro aspecto importante de infraestructura ciclista, es la distribución de puntos de estacionamientos seguros para biciletas, que por lo general, se suele instalar en los principales centros atractores de población o en puntos que faciliten el intercambio modal (pe, estaciones de autobús). En Sant Joan d'Alacant se han localizado un total de 11 puntos de estacionamientos ciclistas, que se encuentran:

- Hospital .
- Plaza de la Constitución (2).
- I.E.S Llolxa.
- Calle Mayor.
- Avenida de La Rambla (3).
- Plaza del Ayuntamiento.
- Polideportivo.
- CEIP Lo Romero.
- CEIP de la Paz.
- Centro educativo L'Ordana.
- Plaza de España.
- Casa de Cultura.
- C/ Ramón de Campoamor.
- Plaza de Santa Faz.

Gráfica 131. Estacionamiento de bicicletas de la Plaza del Ayuntamiento



Fuente: Elaboración propia

2.10.2. Análisis de las pautas de movilidad

De las encuestas y las mediciones del equipo consultor se obtiene que la bicicleta y los vehículos de movilidad personal supone aproximadamente un 1,69% de los desplazamientos de los residentes de Sant Joan d'Alacant, siendo un uso mayoritario por ocio o deporte, y no como un modo de transporte habitual.

Gráfica 132. Ciclista transitando por la acera en Av. Rambla.



Fuente: Elaboración propia

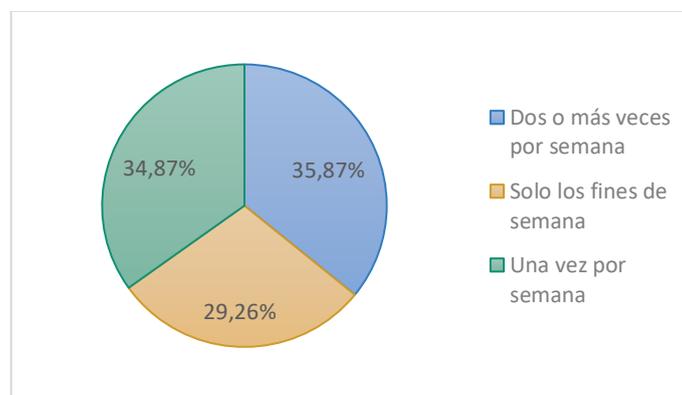
La movilidad activa es mayoritariamente peatonal en un municipio donde el 82% de los desplazamientos son inferiores a los 15 minutos de duración. Para este tipo de

desplazamientos de corta duración, la bicicleta es más eficaz y económica para desplazamientos de corto y medio alcance, si lo comparamos con otros modos de transporte, como el vehículo privado. En distancias cortas, la bicicleta es mucho más rápida que el coche, no contamina, no hace ruido, no gasta combustible, no genera tráfico de agitación en búsqueda de aparcamiento, y el espacio necesario para el estacionamiento es mucho menor. Además, la persona usuaria de la bicicleta disfruta, por lo general, de una mejor salud física y mental.

Entre los usuarios habituales de la bicicleta, la mayoría de los desplazamientos son esporádicos u ocasionales, pues aproximadamente el 35% utiliza la bicicleta dos o más veces a la semana, otro 35% tan sólo una vez a la semana y cerca del 30% restante los fines de semana.

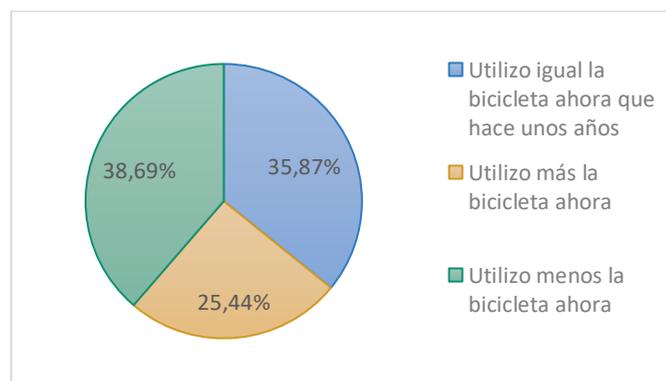
Respecto a la progresión del uso de la bicicleta en los últimos años, el 25% afirma utilizar más la bici ahora, por un 38,69% que ha disminuido su uso.

Gráfica 133. Frecuencia de uso de la bicicleta.



Fuente: Elaboración propia

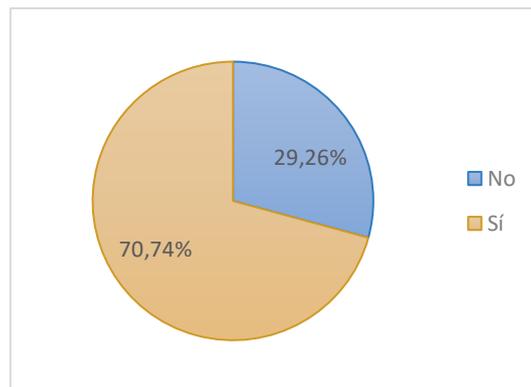
Gráfica 134. Evolución del uso de la bicicleta.



Fuente: Elaboración propia.

Relacionado con la seguridad de las zonas por las que se circula con bicicleta, la mayoría de los usuarios de la bicicleta consideran que las zonas ciclistas son seguras (70,74%), a pesar de la escasa infraestructura ciclista que dispone Sant Joan d'Alacant.

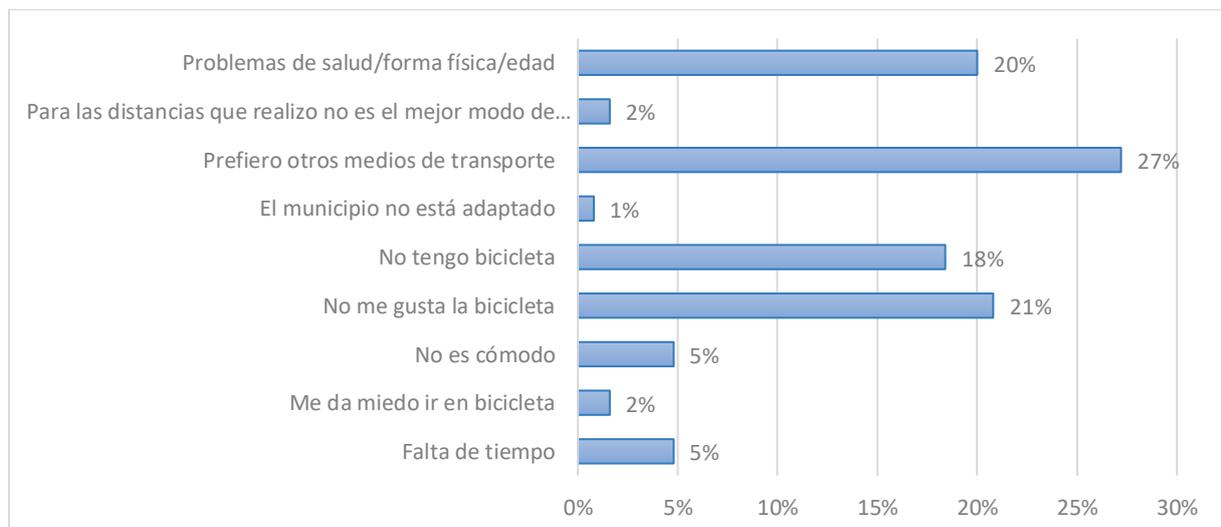
Gráfica 135. Seguridad del uso de la bicicleta ante el tráfico.



Fuente: Elaboración propia.

Respecto a los motivos por los que no se utiliza la bicicleta, lo más común es que los usuarios y usuarias prefieran ir en otros modos de transporte (27%), a un 21% no le agrada ir en bicicleta, un 20% es debido a problemas de salud, edad o forma física y un 18% no dispone de bicicleta en el hogar. Según el Barómetro de la bici en España, el 74,9% de los hogares españoles dispone de al menos una bicicleta en su casa, siendo uno de los motivos más recurrentes para no utilizar la bicicleta. Por otro lado, en menor medida, los usuarios no tienen tiempo de utilizarla (5%), o por comodidad o miedo a un posible atropello.

Gráfica 136. Motivos de no usar la bicicleta.

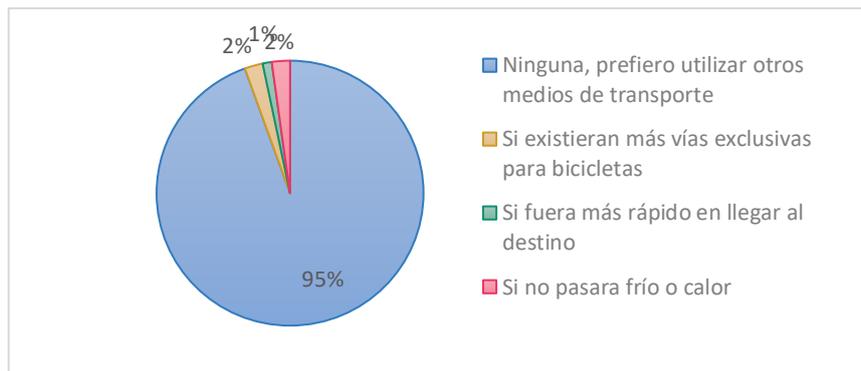


Fuente: Elaboración propia

Por último, a todos los entrevistados se les preguntó sobre las condiciones que requerirían para optar por la bicicleta como modo de transporte. Destaca que el 95% contestó que en ningún caso la utilizarían, a pesar de las óptimas condiciones de desplazamiento que cuenta Sant Joan d'Alacant, como la orografía o el clima.

La cuota restante condiciona el uso de la bicicleta principalmente a la construcción de nuevas vías exclusivas para bicicletas. Como se ha descrito anteriormente, el término municipal de Sant Joan d'Alacant dispone de una extensa red ciclista, sin embargo, no se encuentra conectada y articulada entre sí, dificultando la continuidad de los desplazamientos en este modo de transporte.

Gráfica 137. Bajo que circunstancia estaría dispuesto a utilizar la bicicleta.



Fuente: Elaboración propia.

Para lograr un modelo de ciudad sostenible, es necesario continuar desarrollando e implementando la movilidad ciclista como modo de transporte cotidiano a través de acciones que faciliten el uso normal de la bicicleta: ya sea asegurando una infraestructura ciclista adecuada al contexto de uso actual que permita por ejemplo, enlazar y dar continuidad al carril bici existente a zonas residenciales donde habitan los usuarios del polideportivo; optando por pruebas pilotos de vías amables para ciclistas que unan diferentes barrios y equipamientos de la ciudad (por ejemplo, colegios) en las que estén aseguradas las condiciones de seguridad y dotación de aparcabicis.

Son acciones que ayudan a incentivar, concienciar e informar los beneficios de la bicicleta en municipios como Sant Joan d'Alacant, una localidad adecuada para su uso como actividad ocasional (ocio, deporte) o cotidiana.

2.11. Transporte Público y Colectivo

2.11.1. Oferta del transporte público

El transporte público de Sant Joan está formado por la red de autobuses interurbanos de Alicante que cuenta con 39 paradas de autobús en este municipio. Actualmente, en Sant Joan d'Alacant transitan 4 líneas diurnas y 1 línea nocturna.

Gráfica 138. Autobús interurbano a su paso por Sant Joan d'Alacant.



Fuente: elaboración propia.

Líneas de autobuses interurbanos

- **Línea 23 Alicante - Sant Joan - Mutxamel**

Esta línea conecta Alicante con Mutxamel, trayecto en el que atraviesa Sant Joan d'Alacant y tiene un total de 69 parada, de las que 19 de ellas se encuentran en este municipio. El servicio comienza a las 6:20 y finaliza a las 22:30, con una frecuencia de paso de 10 – 12 minutos de lunes a viernes, 15 minutos los sábados y 25 minutos los domingos y festivos. La duración media del trayecto es de 36 minutos a la ida y 34 minutos a la vuelta.

Tabla 25. Paradas L23, sentido: Jaume II - Institut l'allusser

Paradas en Sant Joan d'Alacant (L23, sentido: Jaume II - Institut l'allusser)

Código	Nombre	Coincidencia
2816	Mutxamel 9 – Rajoletes	L23
2815	Mutxamel 1 – El Salt	L31
2847	Rambla de la Llibertat 27	L31, L23N
2846	Rambla de la Llibertat – S. Juan Bautista	L31, L23N
2844	Rambla – Pza Maisonnave	
3410	Rambla 34	L31, L23N
2522	Mosen Pedro Mena 20	L31, L23N
2817	Alicante – Ben Ali	
2818	Alicante 30	
2819	Av del Hospital II	L38
2841	Hospital Sant Joan I	

Fuente: Vectalia

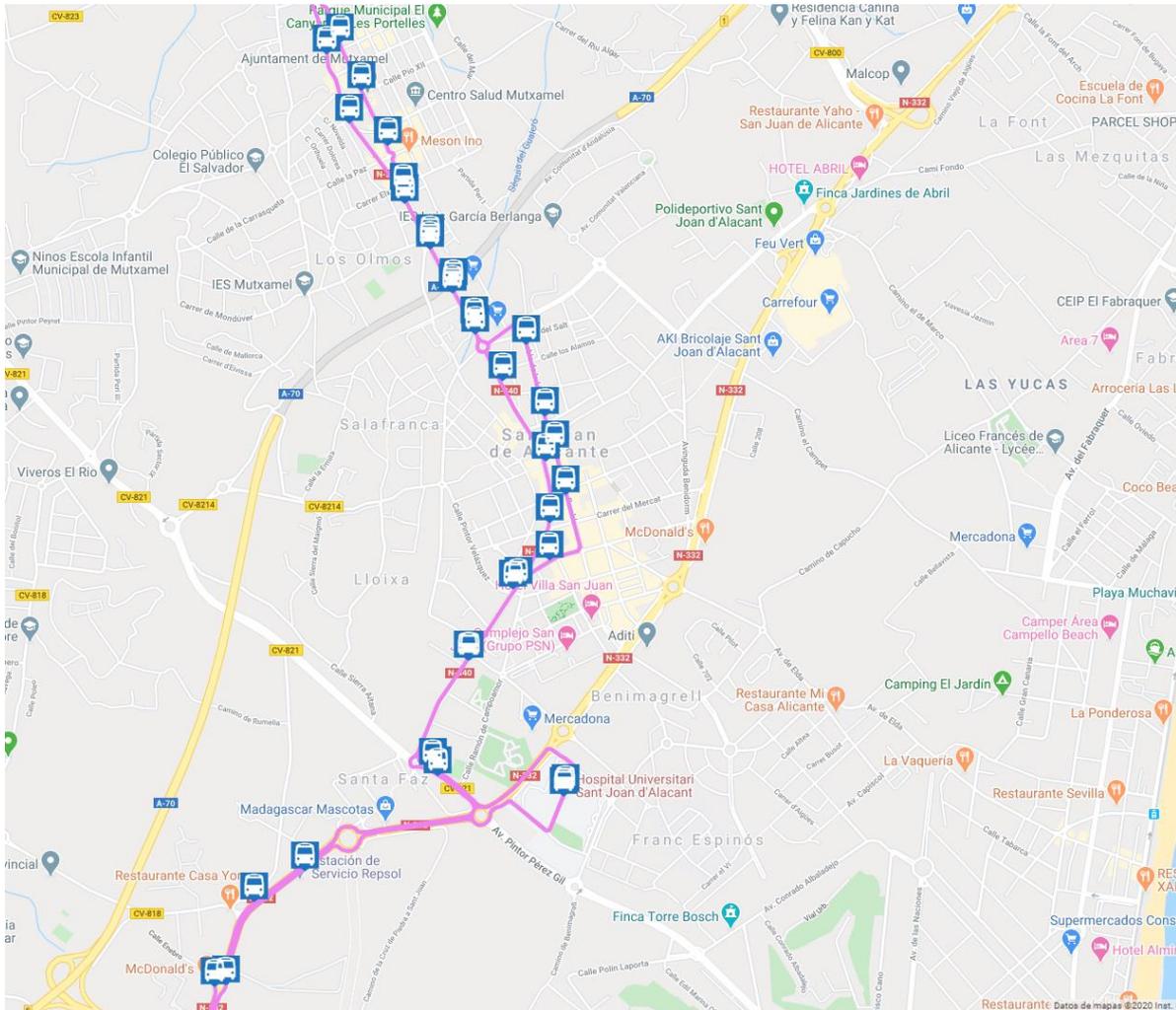
Tabla 26. Paradas L23, sentido: Institut l'allusser - Jaume II

Paradas en Sant Joan d'Alacant (L23, sentido: Institut l'allusser - Jaume II)

Código	Nombre	Coincidencia
2843	Hospital Sant Joan II	
2800	Av del Hospital I	L38, L23N
2801	Alicante 51	L23N
2802	Alicante – Jardín Asunción Rubio – Ben - Ali	L23N
2523	Mayor 71	L31, L23N
2821	Mayor – Plaza de España	L31, L23N
2803	Mutxamel 6 – El Salt	L31
2804	Mutxamel 32 - Raholetes	L31

Fuente: Vectalia Alicante

Gráfica 139. Itinerario de la línea 23 (Paso por Sant Joan d'Alacant).



Fuente: Vectalia Alicante

- Línea 31 Mutxamel - Playa de San Juan**

Esta línea está operativa los meses de verano y conecta Mutxamel con la Playa de San Juan (Alicante). Está formada por 47 paradas, de las cuales 20 se encuentran en el municipio de Sant Joan d'Alacant. Comienza a prestar servicio a las 8:00 y finaliza a las 21:30, con una frecuencia de 60 minutos de lunes a domingo. La duración media del trayecto es de 18 minutos a la ida y 18 minutos a la vuelta.

Tabla 27. Paradas L31, sentido: Irlanda I – Jaume II – Instituto L'allusser

Paradas en Sant Joan d'Alacant (L31, sentido: Irlanda I – Jaume II – Instituto L'allusser)

Código	Nombre	Coincidencia
3340	Elda 20 – C.C. Vía Playa II	
3314	Catedrático Sala Pérez 17	
3315	Catedrático Sala Pérez 5	
2520	Diagonal II	
2521	Tomas Capelo 3	
2522	Mosen Pedro Mena 20	L23, L23N
2523	Mayor 71	L23, L23N
2821	Mayor – Plaza de España	L23, L23N
2870	Cervantes 26	L23, L23N
2803	Mutxamel 6 – El Salt	L23
2804	Mutxamel 32 – Rajoletes	L23

Fuente: Vectalia Alicante

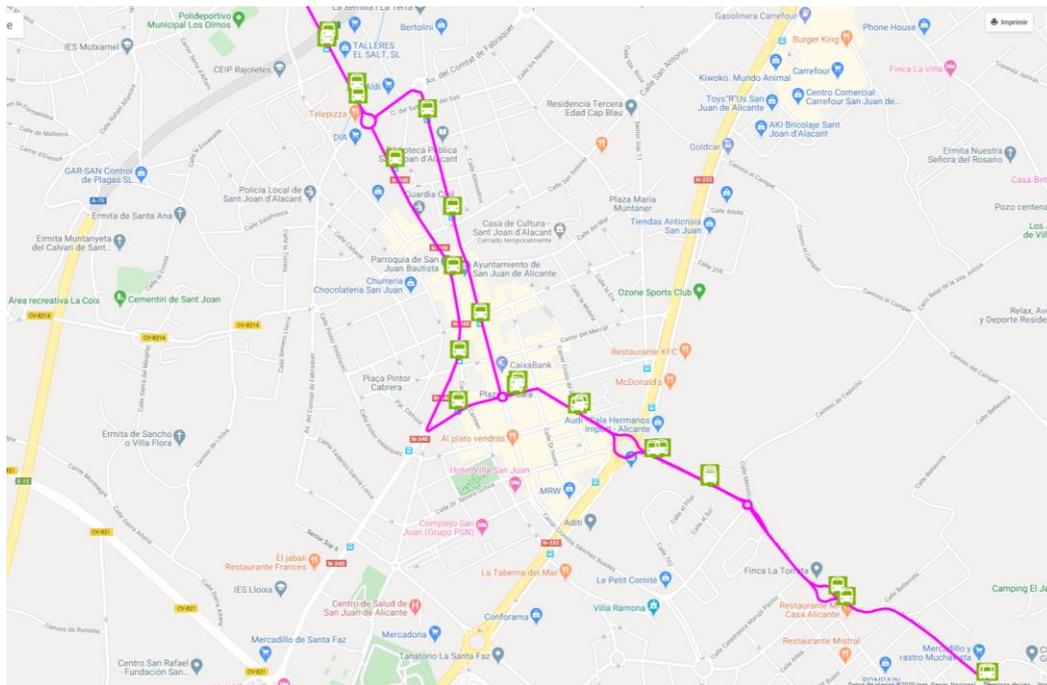
Tabla 28. Paradas L31, sentido: Jaume II – Instituto L'allusser - Irlanda I

Paradas en Sant Joan d'Alacant (L31, sentido: Jaume II – Instituto L'allusser - Irlanda I)

Código	Nombre	Coincidencia
2816	Mutxamel 9 – Raholetes	L23
2815	Mutxamel 1 – El Salt	L23
2847	Rambla de la Llibertat 27	L23, L23N
2846	Rambla de la Llibertat – S. Juan Bautista	L23, L23N
3410	Rambla 34	L23, L23N
2562	Tomas Capelo 2	
2563	Diagonal	
3309	Catedrático Sala Perez 4	
3310	Catedrático Sala Perez 16	

Fuente: Vectalia Alicante

Gráfica 140. Itinerario de la línea 31 (Paso por Sant Joan d'Alacant)



Fuente: Vectalia Alicante

- **Línea 23N Mutxamel - Sant Joan - Panoramis**

Es una línea nocturna que conecta Alicante con Mutxamel, y cuenta con un total de 57 paradas, de las cuales 17 se encuentran en Sant Joan d'Alacant. Comienza su servicio a las 23:30 y finaliza a las 6:00, con una frecuencia de 60 minutos, los viernes, sábados y vísperas de festivos.

Tabla 29. Paradas L23N, sentido: Jaume II – Institut – Plaza puerta del Mar I: 31 paradas

Paradas en Sant Joan d'Alacant (L23N, sentido: Jaume II – Institut – Plaza puerta del Mar I)

Código	Nombre	Coincidencia
2800	Av del Hospital I	L23, L38
2801	Alicante 51	L23
2802	Alicante – Jardín Asunción Rubio – Ben - Ali	L23
2523	Mayor 71	L23, L31
2870	Cervantes 26	L23, L31
2803	Mutxamel 6 – El Salt	L23, L31
2804	Mutxamel 32 - Rajoletes	L23, L31

Fuente: Vectalia Alicante

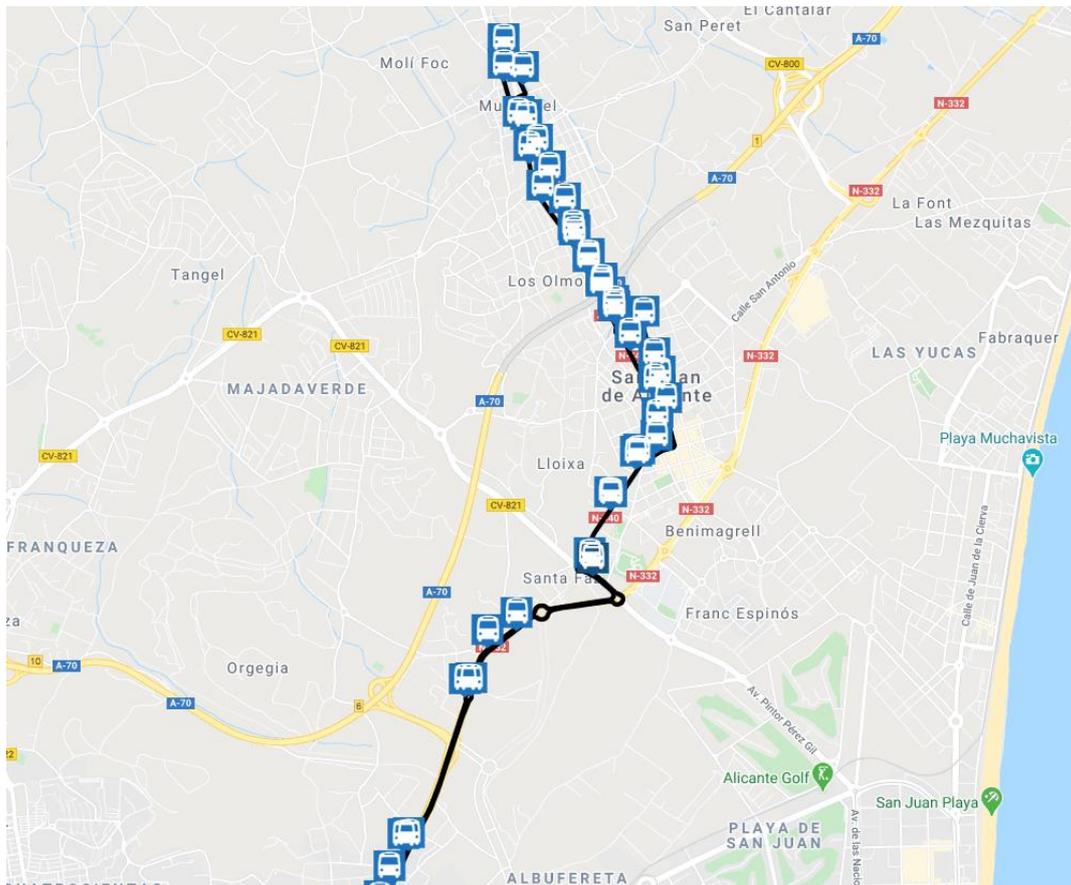
Tabla 30. Paradas L23N, sentido: Plaza puerta del Mar I – Jaume II: 26 paradas

Paradas en Sant Joan d'Alacant (L23N, sentido: Plaza puerta del Mar I – Jaume II)

Código	Nombre	Coincidencia
2816	Mutxamel 9 – Raholetes	L23, L31
2815	Mutxamel 1 – El Salt	L23, L31
2847	Rambla de la Llibertat 27	L23, L31
2846	Rambla de la Llibertat – S. Juan Bautista	L23, L31
2844	Rambla – Pza Maisonnave	L23
3410	Rambla 34	L23, L31
2522	Mosen Pedro Mena 20	L23
2817	Alicante – Ben Ali	L23
2818	Alicante 30	L23
2819	Av del Hospital II	L23

Fuente: Vectalia Alicante

Gráfica 141. Itinerario de la línea 23 N (Paso por Sant Joan d'Alacant)



Fuente: Vectalia Alicante

- **Línea 38 Playa San Juan-Hospital de Sant Joan-Universidad**

Esta línea conecta la Playa de San Juan (Alicante) con el Hospital de Sant Joan y la Universidad de Alicante (San Vicente del Raspeig). Está compuesta por 74 paradas, de las cuales 5 se encuentran en Sant Joan d'Alacant. Esta línea varía su itinerario en función de la temporada, en invierno pasa por la universidad pero en verano el trayecto se modifica y va por el Hospital de San Vicente. Comienza a prestar servicio a las 7:00 y finaliza a las 22:00, con un total de 11 expediciones diarias (de ida y de vuelta). En invierno está operativa de lunes a viernes, mientras que en verano funciona todos los días.

Tabla 31. Paradas L38, sentido: Universidad de Alicante – Condomina

Paradas en Sant Joan d'Alacant (L38, sentido: Universidad de Alicante – Condomina 5)

Código	Nombre	Coincidencia
2976	Pintor Perez Gil – Denia II	
2843	Hospital Sant Joan II	L23
2800	Avenida del Hospital I	L23

Fuente: Vectalia Alicante

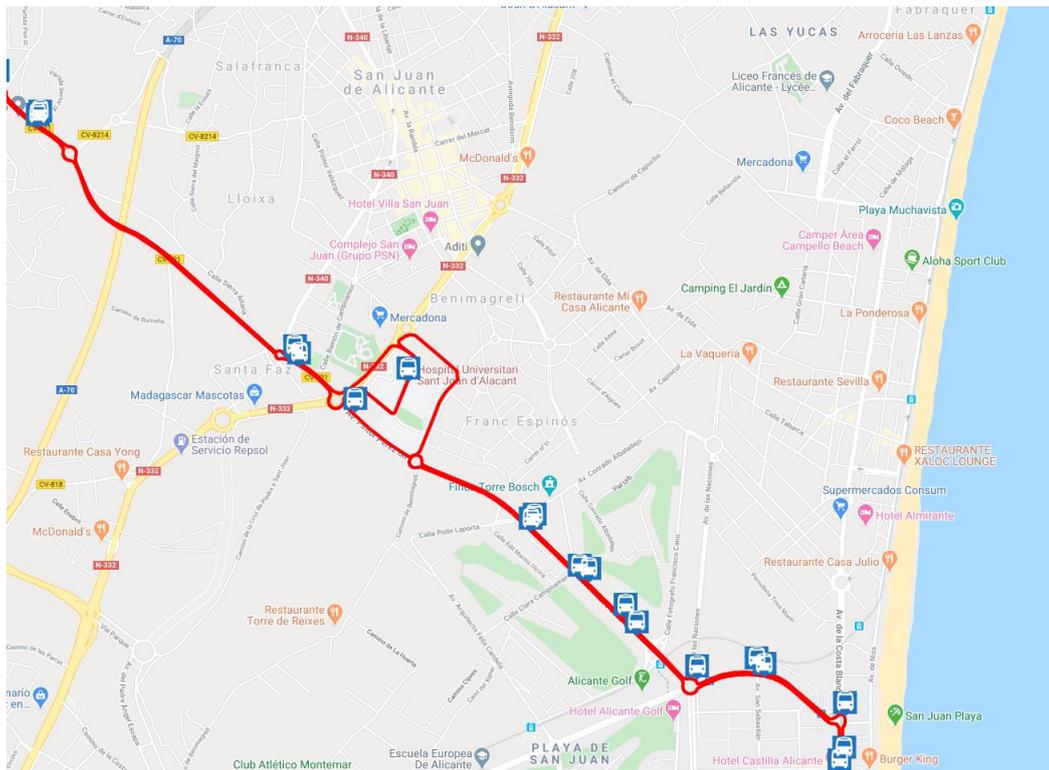
Tabla 32. Paradas L38, sentido: Condomina 5 - Universidad de Alicante

Paradas en Sant Joan d'Alacant (L38, sentido: Condomina 5 - Universidad de Alicante)

Código	Nombre	Coincidencia
2819	Avenida del Hospital II	L23
2843	Hospital Sant Joan II	L23

Fuente: Vectalia Alicante

Gráfica 142. Itinerario de la línea 38 (Paso por Sant Joan d'Alacant)



Fuente: Vectalia Alicante

- **Línea C-53 Hospital de Sant Joan – El Campello**

Esta línea conecta el Hospital de Sant Joan con el municipio de El Campello, y cuenta con un total de 37 paradas, de las cuales 10 se encuentran en Sant Joan d'Alacant. Presta servicio de 7:30 a 21:30 todo el año, con una frecuencia de paso de 60 minutos.

Tabla 33. Paradas L C-53, sentido: Hospital de Sant Joan III – Cabo de Palos - Cementerio

Paradas en Sant Joan d'Alacant (L C-53, sentido: Hospital de Sant Joan III – Cabo de Palos-Cementerio)

Código	Nombre	Coincidencia
3603	Hospital Sant Joan III	
2518	Ctra. N 332 - Benimagrell	
2517	N 332 - Audi	
2989	N 332 - Carrefour	
2529	N 332 III – Motel Abril I	
2530	N 332 IV – La Font	

Fuente: Vectalia Alicante

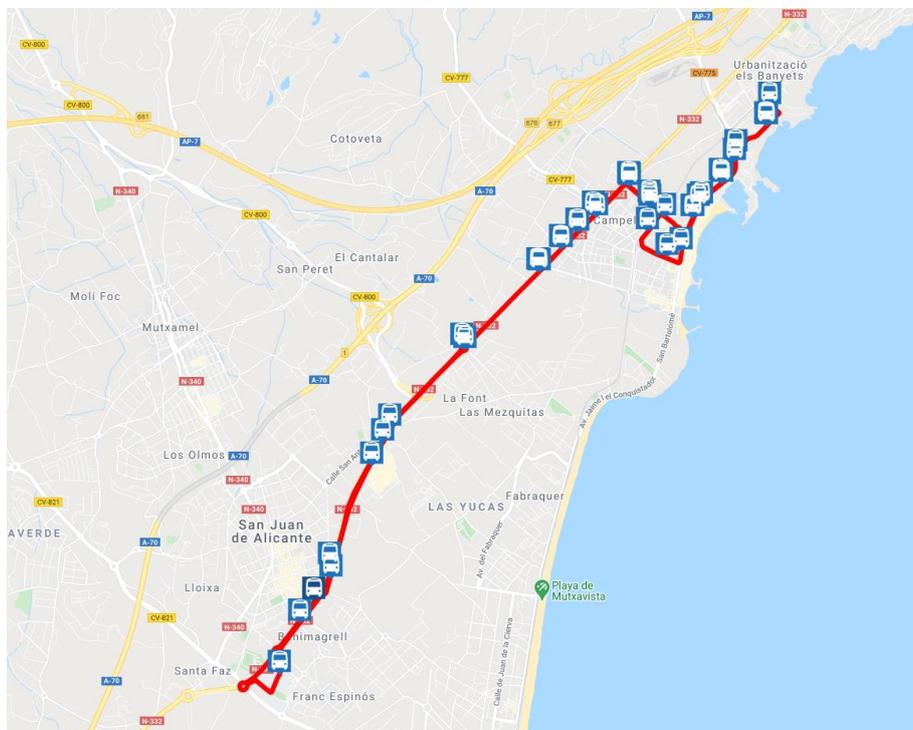
Tabla 34. Paradas L C-53 sentido: Cabo de Palos – Cementerio - Hospital de Sant Joan III

Paradas en Sant Joan d'Alacant (L C-53, sentido: Cabo de Palos-Cementerio - Hospital de Sant Joan III)

Código	Nombre	Coincidencia
2554	N 332 – La Font II	
2555	N 332 – Motel Abril II	
2585	Benidorm 31	
2564	N 332 – Sant Joan	

Fuente: Vectalia Alicante

Gráfica 143. Itinerario de la línea C-53 Hospital de Sant Joan – El Campello



Fuente: Vectalia Alicante

Tarifa del transporte interurbano

Los tipos de títulos y tarifas de los autobuses interurbanos que pasan por Sant Joan d'Alacant están regulados por el Sistema de transporte público de Alicante y su comarca (TAM, Transporte Alicante Metropolitano). Este sistema unifica la red urbana de autobuses de Alicante, las líneas interurbanas entre Alicante y El Campello, San Juan de Alicante, San Vicente del Raspeig y Mutxamel. También se integran dentro del TAM las líneas de tranvía /TRAM): Alicante- Capello, Alicante – Playa de San Juan y Alicante – San Vicente del Raspeig.

En la siguiente tabla se muestran los tipos de billetes y su importe, que varían en función de las condiciones sociales y el número de viajes:

Tabla 35. Tipo de billeteaje y tarifas del transporte metropolitano de Alicante (TAM)

Tipo	Importe	
Billete sencillo	1,45 €	
Billete Ordinario concesional**	1,50 €	
Bonos – Tarjeta móvilis	Soporte	-Sin personalizar: 2,00€ -Personalizada: 4,00 €
	Móbilis Multiviaje	- 10 viajes: 8,70 € - 30 viajes: 26,10 €
	Móbilis Escolar (4-15 años)	- 30 viajes:16,50 €*
	Móbilis Jove (16 – 30 años)	- 30 viajes: 21,20 €*
	Tarjeta Turística de Alicante Tourist Card	
	Bono Oro (300 viajes gratuitos/año)	- 10 viajes: 5 € - 30 viajes: 15 €

**Máximo 3 recargas/mes*

*** Líneas C2, C-51, C-52, C-53, M, 136*

Fuente: Ayuntamiento de Alicante y Vectalia

2.11.2. Puntos de parada

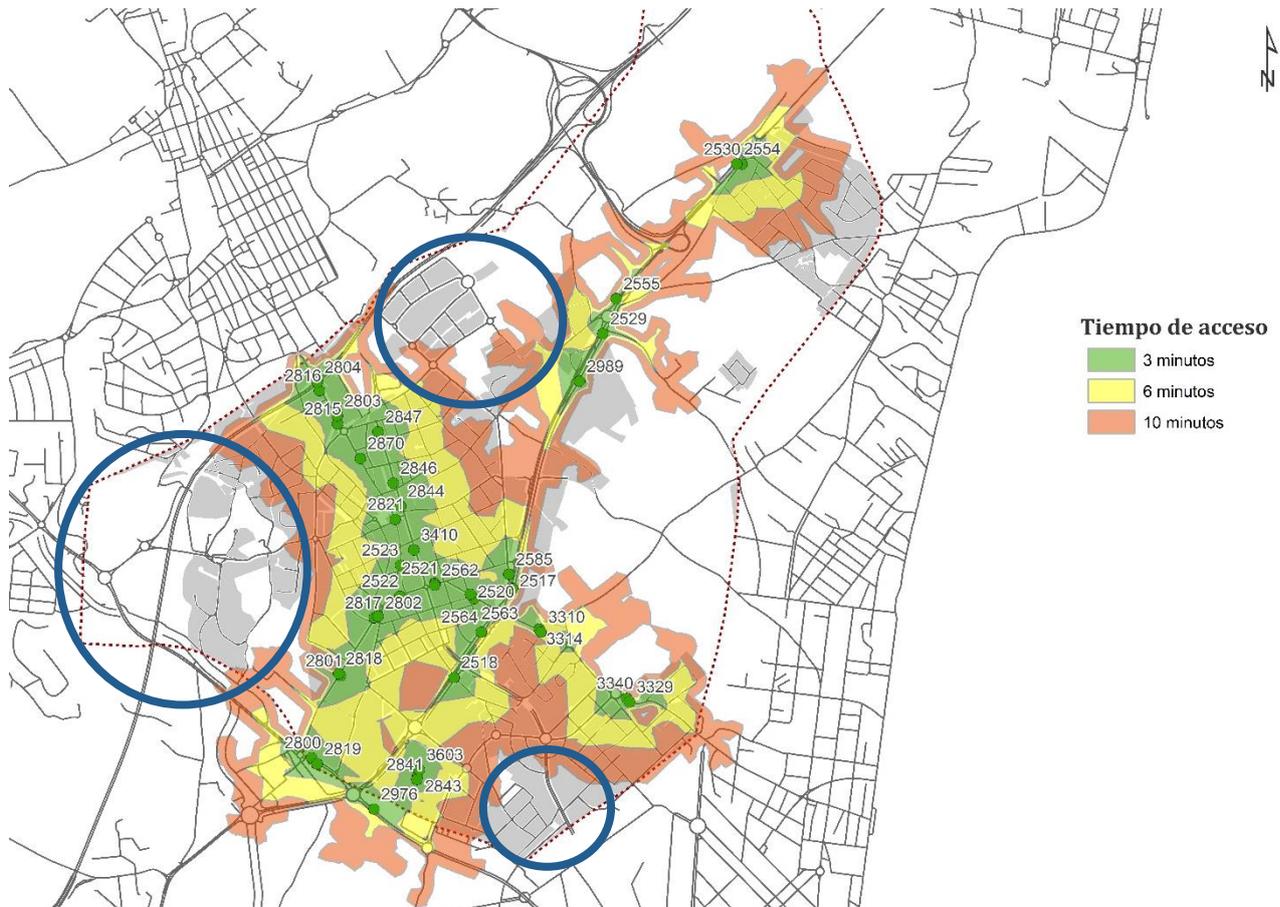
Accesibilidad e intermodalidad

Una forma visual y sencilla de conocer la accesibilidad de un medio de transporte es la utilización de mapas de isócronas o de áreas de servicio, que identifican las zonas que están en un determinado radio de distancia o tiempo de un punto en concreto. En este caso, se ha realizado un mapa de accesibilidad peatonal de las paradas de autobús de Sant Joan d'Alacant, teniendo en cuenta la red peatonal, para la que se ha utilizado una velocidad genérica de 4km/h.

Este tipo de análisis se ha generado a partir de los sistemas de información geográfica (SIG) en el que se han incorporado la red peatonal y la ubicación de las paradas de autobús. Se ha establecido la generación de tres áreas de servicio, que son: a 3, 6 y 10 minutos a pie.

Se observa que gran parte del núcleo urbano se encuentra a una distancia menor de 10 minutos de alguna parada de autobús, y se aprecia que las zonas que se encuentran fuera de estos rangos de tiempo se localizan al sur, este y noreste del núcleo urbano.

Gráfica 144. Tiempo de acceso peatonal de las paradas de autobús de Sant Joan d'Alacant



Fuente: Elaboración propia

Paradas de transporte público

Para el estudio de las paradas de autobús se ha cumplimentado una ficha técnica de cada parada de autobús ubicada en el término municipal de Sant Joan d'Alacant, con la información de la línea o líneas que prestan servicio y sus características principales.

Las paradas y marquesinas de espera del transporte público, tal y como recoge la Orden VIV/561/2010, de 1 de febrero, por la que se desarrolla el documento técnico de condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los espacios públicos urbanizados, se deben situar próximas al itinerario peatonal accesible, estando conectadas a éste de forma accesible y sin invadirlo, y cumplirán las características establecidas en el Real Decreto 1544/2007, de 23 de noviembre, por el que se regulan las condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los modos de transporte para personas con discapacidad:

1. Paradas.

La presencia de las paradas se señalará en el pavimento mediante la colocación de una franja de detección tacto-visual de acanaladura, de 120 centímetros de ancho con contraste cromático elevado en relación con las áreas de pavimento adyacentes. Dicha franja transcurrirá en sentido transversal al de la línea de marcha a través de todo el ancho de la acera, desde la fachada, zona ajardinada o parte más exterior del itinerario peatonal, hasta la zona del bordillo.

Los caracteres de identificación de la línea tendrán una altura mínima de 14 centímetros y contrastarán con la superficie en la que se inscriban.

Los postes correspondientes a las paradas contarán con información sobre identificación y denominación de la línea en sistema Braille. Junto al bordillo de la parada, se instalará una franja tacto visual de tono y color amarillo vivo y ancho mínimo de 40 centímetros.

El ámbito de la calzada anterior, posterior y de la misma parada ha de protegerse con elementos rígidos y estables que impidan la invasión de vehículos que indebidamente obstaculicen la aproximación que debe realizar el autobús para que la rampa motorizada alcance el punto correcto de embarque.

Marquesinas.

La configuración de la marquesina deberá permitir el acceso bien lateralmente, bien por su parte central, con un ancho libre mínimo de paso de 90 centímetros. Asimismo, su espacio interior admitirá la inscripción de dos cilindros concéntricos superpuestos libres de obstáculos, el inferior, desde el suelo hasta una altura de 25 centímetros con un diámetro de 150 centímetros y el superior, hasta una altura de 210 centímetros medidos desde el suelo, con un diámetro de 135 centímetros.

Si alguno de los cerramientos verticales fuera transparente o translúcido, éste dispondrá de dos bandas horizontales entre 5 y 10 centímetros de ancho, de colores vivos y contrastados que transcurran a lo largo de toda su extensión, la primera de las bandas a una altura entre 70 y 80 centímetros y la segunda entre 140 y 170 centímetros, medidas desde el suelo.

La información correspondiente a la identificación, denominación y esquema de recorrido de las líneas, contará con su transcripción al sistema Braille. Cuando se informe a los usuarios con una pantalla de la situación de los autobuses de las líneas que pasan en esa parada se procurará completar el dispositivo con la información sonora simultánea, a la demanda de un invidente, con un mando de los utilizados para el accionamiento de la sonorización de las señales semafóricas; o sistema alternativo. Se dispondrá al menos de un apoyo isquiático y algún asiento.

Los asientos agrupados o individuales tendrán reposa brazos al menos en su lateral exterior, la altura desde el asiento al suelo será de 45 ± 2 centímetros.

En este sentido, en el **Anexo 4: Inventario de paradas de transporte público** se ha recogido información de los puntos de parada donde muestran las características principales de cada parada.

Todas las paradas disponen de marquesina, en caso de haber espacio suficiente, o poste de parada, sin embargo, los autobuses no disponen de plataforma reservada para el embarque y desembarque de viajeros.

Las marquesinas disponen de bancos y paneles de protección contra el soleamiento e inclemencias meteorológicas.

Gráfica 145. Parada de autobús ubicada en el Hospital de Sant Joan d'Alacant



Fuente: Elaboración propia

Cada parada dispone de un código QR que redirecciona directamente con la aplicación de Vectalia – SuBús, donde indica los minutos restantes para el paso de los dos siguientes autobuses. Además, todas las paradas disponen de información actualizada de las líneas que realizan parada en dicho punto, donde se muestran las frecuencias y el itinerario de dicha línea.

En las siguientes imágenes se muestra el ejemplo de la información que dispone la ciudadanía y una captura de la aplicación para dispositivos móviles donde se indican los tiempos de paso en tiempo real del autobús.

Gráfica 146. Servicio de Información de línea (izquierda) y Tiempo de Paso de los autobuses por parada (derecha).



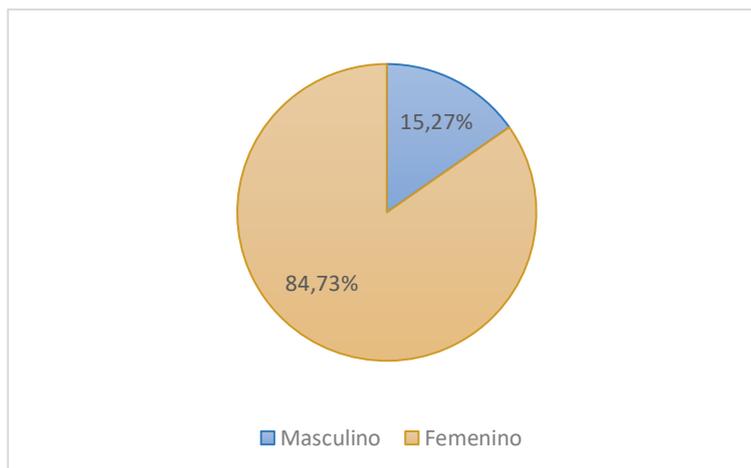
Fuente: Elaboración propia

2.11.3. Análisis de las pautas de movilidad

Distribución por género y edad

Tal y como se ha descrito anteriormente, el transporte público representa el 9,01% de los desplazamientos en la actualidad y el 8,14% antes del estado de alarma. Se observa que la distribución de personas usuarias del servicio de transporte público presenta una clara diferenciación según el género. Tan sólo el 15,27% de los viajeros son personas de género masculino por un 84,73% del femenino.

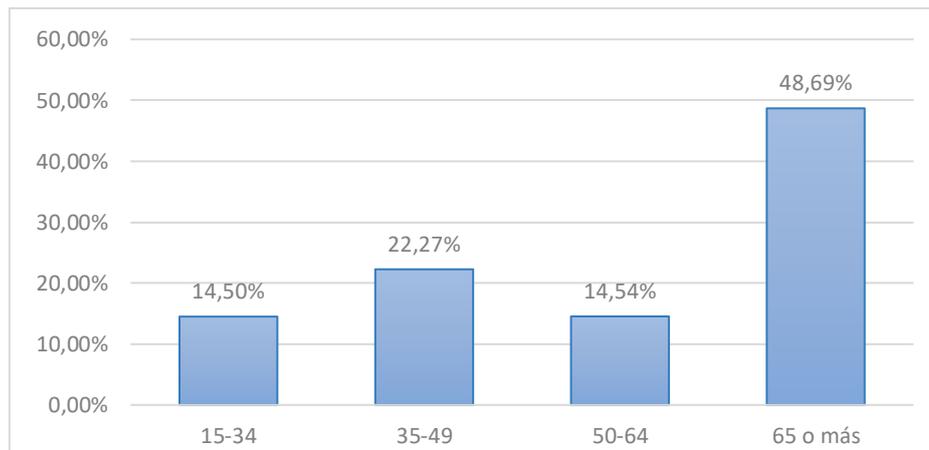
Gráfica 147. Usuarios del transporte público según género.



Fuente: Elaboración propia

Con relación a la edad de la persona usuaria del transporte público, los perfiles que más utilizan el servicio de transporte público son los mayores de 65 años (48,69%). En menor medida, los adultos entre 35 y 49 años (22,27%), seguido de los adultos entre 50 y 65 (14,54%) y los menores de 34 años, el 14,50% restante.

Gráfica 148. Usuarios del transporte público según grupos de edad.

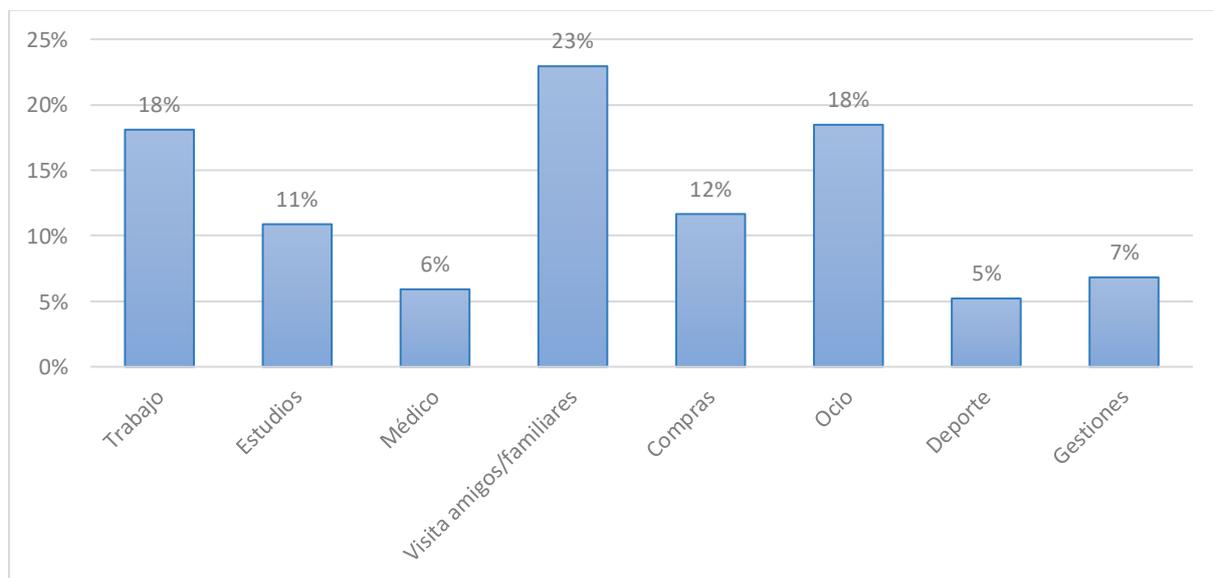


Fuente: Elaboración propia

Motivos de desplazamiento

En cuanto al uso del transporte público según el motivo, no se observa un motivo mayoritario, siendo las visitas a amigos o familiares, el trabajo y el ocio las causas principales, con un 23, 18 y 18% respectivamente. En el resto de los casos, las cuotas son inferiores siempre al 12%.

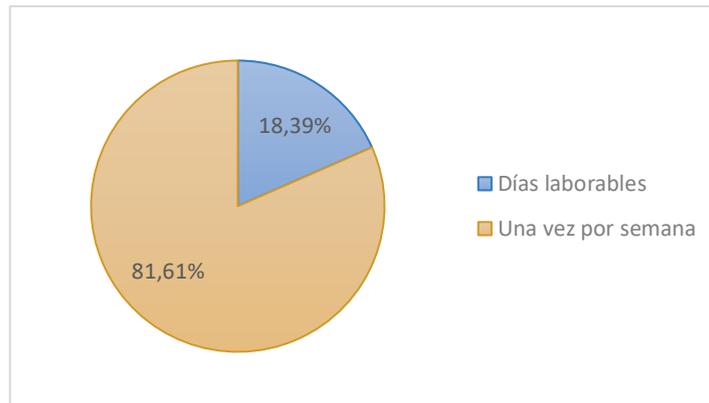
Gráfica 149. Usuarios del transporte público según grupos de edad.



Fuente: Elaboración propia.

El 81,61% de los viajes en el autobús interurbano se realizan principalmente una vez a la semana. El 18,39% de las personas usuarias que se desplazan los días laborables corresponde principalmente a los trabajadores y trabajadoras que acuden a su puesto de trabajo en transporte público.

Gráfica 150. Usuarios del transporte público según grupos de edad.

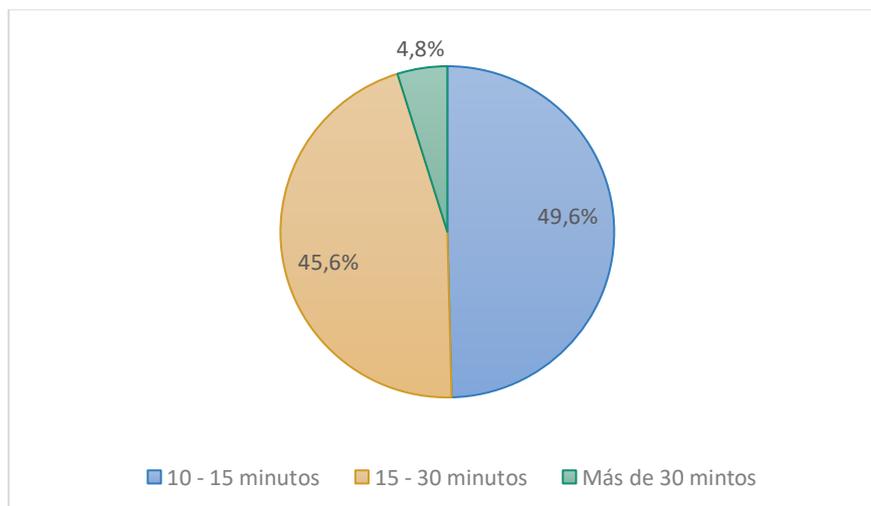


Fuente: Elaboración propia.

Duración de los desplazamientos

Se ha calculado un tiempo medio de viaje, obteniendo desplazamientos de 17,5 minutos. La mayoría de los viajes tienen una duración de entre 10 y 30 minutos, representando el 95,2% de los viajes. El 4,8% restante de los desplazamientos en autobús tienen una duración de más de 30 minutos por trayecto.

Gráfica 151. Usuarios del transporte público según grupos de edad.



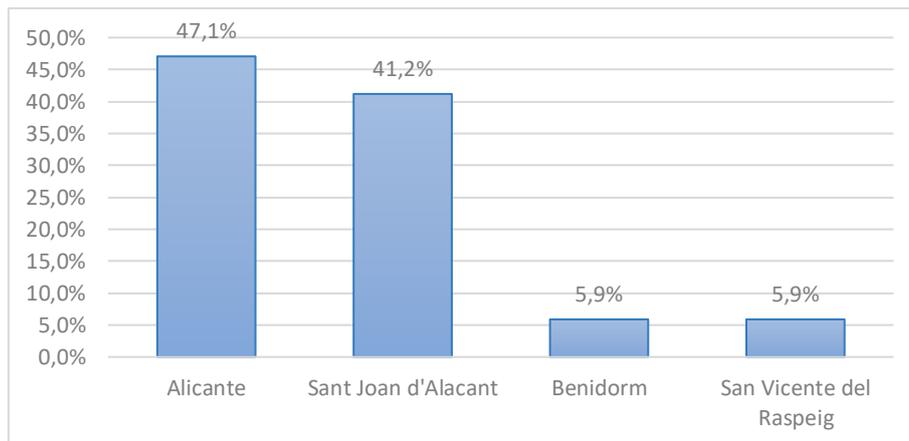
Fuente: Elaboración propia.

Destinos de los desplazamientos

Analizando los principales destinos de los desplazamientos que se realizan en transporte público por movilidad obligada, se observa que el 58,8% de los viajes en autobús se realizan hacia otros municipios del área metropolitana de Alacant-Elx, principalmente Alicante, con el 47,1% de los viajes.

A pesar de tratarse de un servicio de transporte interurbano, un 41,2% de las personas usuarias de autobús, utilizan este modo de transporte para desplazarse dentro del término municipal de Sant Joan d'Alacant.

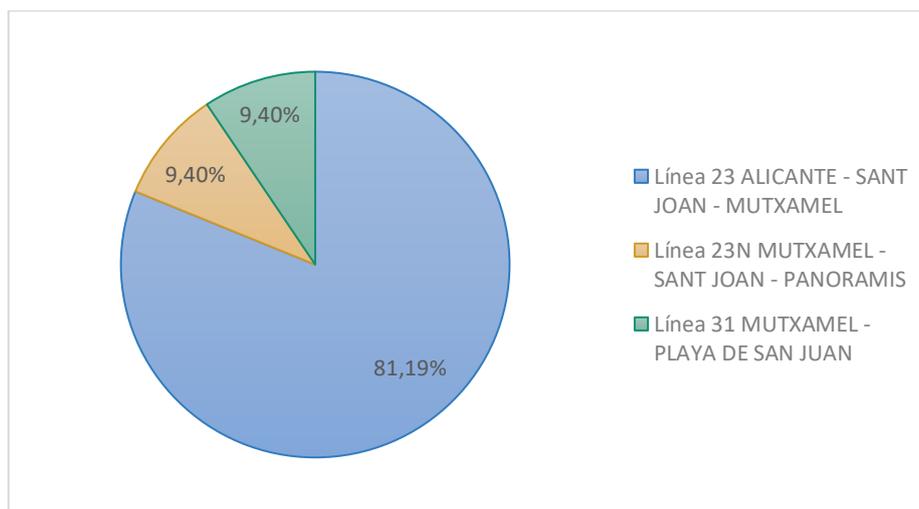
Gráfica 152. Principales destinos de los desplazamientos en transporte público.



Fuente: Elaboración propia.

La siguiente gráfica muestra el porcentaje de usuarios por línea que hace parada en Sant Joan d'Alacant, siendo la más utilizada la línea 23, que comunica Sant Joan d'Alacant con Mutxamel y Alicante, pasando por el Hospital y por otras zonas del término municipal de interés, como la Av. De la Rambla.

Gráfica 153. Líneas de transporte utilizadas.

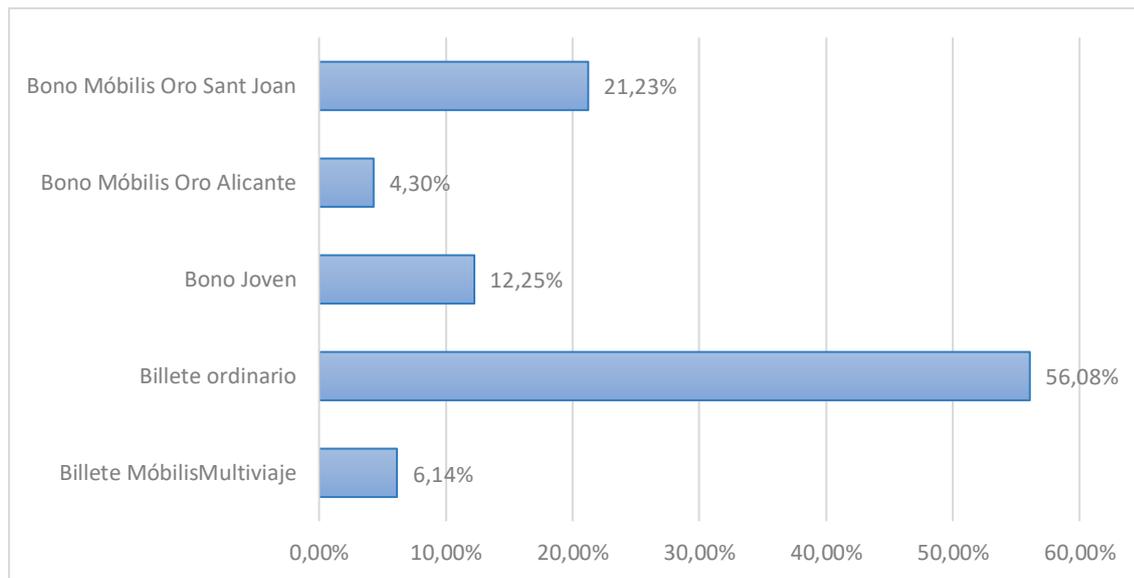


Fuente: Elaboración propia.

Hábitos y percepción ciudadana

De acuerdo con la información recopilada de las encuestas específicas a personas usuarias del transporte público, se observa que el billete ordinario es el tipo de tarifa más utilizado, con más del 56% de los tickets, seguido del bono Móbilis Oro. El Bono Joven o el Multiviaje lo adquieren el 12,25% y el 6,14% de usuarios respectivamente.

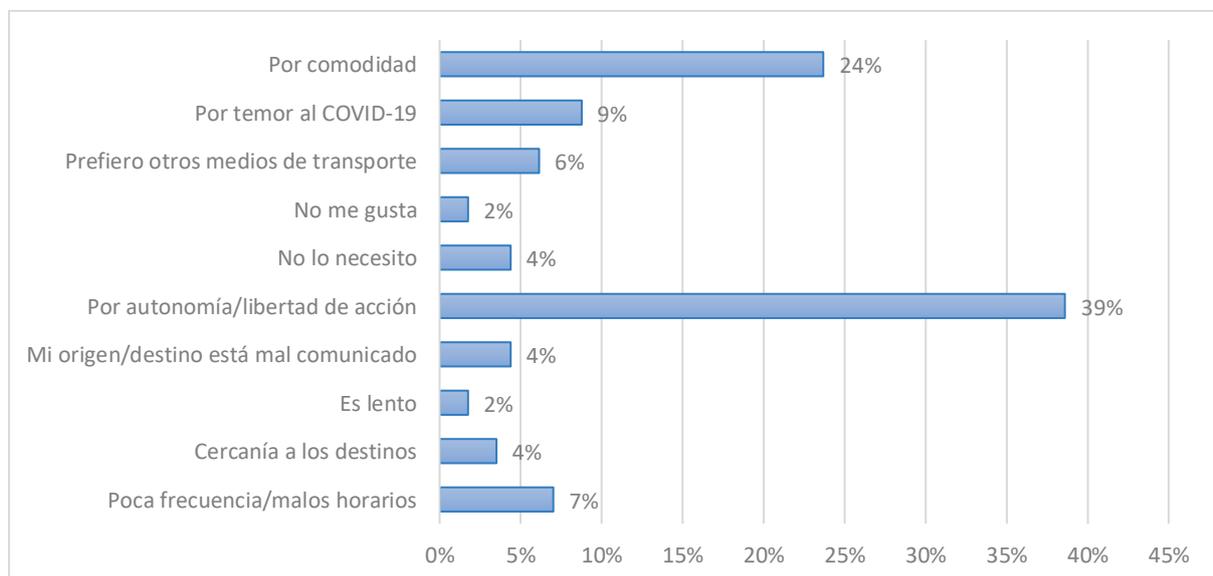
Gráfica 154. Tarifas de transporte utilizadas.



Fuente: Elaboración propia.

Atendiendo a los motivos por los que no se utiliza tanto el transporte público, el principal de ellos es la autonomía y libertad de acción de la que no dispone el transporte público (39%). También se debe a la comodidad (24%), temor al COVID (9%) y frecuencias y/o malos horarios (7%). El 6% prefiere utilizar otros medios de transporte antes que el autobús para sus desplazamientos cotidianos.

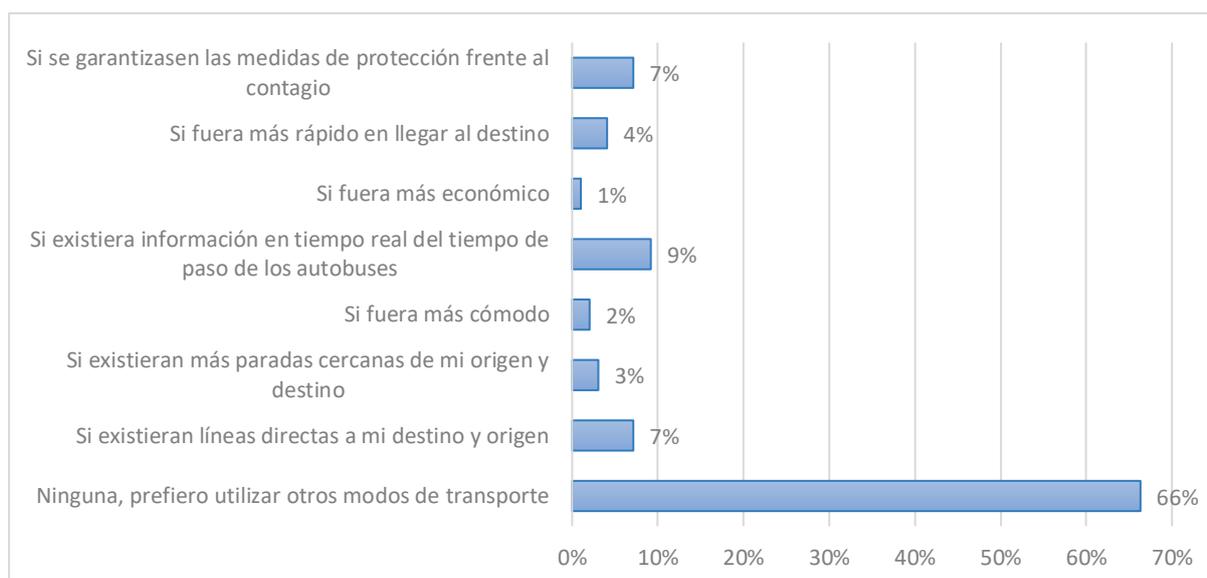
Gráfica 155. Motivos por el que no se utiliza el transporte público.



Fuente: Elaboración propia.

Los que no usan el transporte público, la mayoría no está dispuesto a utilizarlo bajo ninguna circunstancia (66%). Otros declaran que lo usarían más si existiera información en tiempo real de la hora de paso del autobús (9%), a pesar de que en la actualidad el servicio cuenta con este sistema de información, como se ha descrito anteriormente. Esto se debe a la falta de conocimiento de la ciudadanía respecto del servicio de transporte público.

Gráfica 156. Bajo qué circunstancias se usaría más el transporte público.



Fuente: Elaboración propia.

En general, los usuarios del transporte público se encuentran insatisfechos con el servicio debido al horario y las frecuencias. Sin embargo, la mayoría de los usuarios consideran que Sant Joan d'Alacant se encuentra bien comunicado con el resto de las localidades, a pesar de que el autobús no tenga parada directa desde Sant Joan d'Alacant a una parada de Tram.

2.12. Seguridad Vial

Los accidentes se encuentran estrechamente ligados a los riesgos asociados del uso del vehículo privado y las relaciones de movilidad en los entornos urbanos. El elevado número de desplazamientos que se realizan en las ciudades tienen el riesgo de algún tipo de accidente vial.

El Ayuntamiento de Sant Joan d'Alacant ha asumido el reto de reducir el número de accidentes y mejorar la seguridad vial con una serie de intervenciones que protegen y vigilan cada uno de los aspectos fundamentales que influyen en la movilidad urbana.

Pacificación del tráfico, implantación de semáforos o pasos peatonales, establecimiento de calles de tráfico lento o campañas y consejos para prevenir accidentes son algunas de las medidas realizadas hasta la fecha. En las siguientes líneas se muestran algunos consejos que el Ayuntamiento ha transmitido a la ciudadanía de Sant Joan d'Alacant a través de sus canales digitales:

CONSEJOS PARA CONDUCTORES

1. *Utiliza siempre el cinturón de seguridad, el conductor y los ocupantes del vehículo están obligados hacer uso del mismo.*
2. *Mantén siempre una distancia de seguridad con los coches que están delante, y que en caso de urgencia permita la detención del vehículo sin alcanzar al vehículo que le precede.*
3. *No fumes ni hables por el móvil mientras conduces, hay que mantener la libertad de movimientos mientras se está a los mandos de la conducción del vehículo.*

4. *Si estás ante el volante y te sientes fatigado o cansado, estaciona el vehículo en un lugar seguro y descansa, o que u otro de los ocupantes del vehículo, releve al conductor del mismo.*
5. *No conduzcas bajo los efectos del alcohol, drogas o medicamentos, la conducción bajo los efectos puede ser constitutiva de un delito contra la seguridad vial.*
6. *Lleva siempre la documentación requerida: permiso de conducir, seguro y ficha técnica del coche.*
7. *No estaciones en lugares prohibidos para que no entorpezcas el paso de otros vehículos ni el de los peatones.*
8. *Si adelantas a un ciclista mantén una distancia minima de 1.5 m. y reduce la velocidad, ya que el aire que genera tu vehículo podría desestabilizar al ciclista haciéndole perder el equilibrio hasta el punto de caer.*
9. *Si estás aparcado y te dispones a salir del coche comprueba antes de abrir la puerta que no viene ningún ciclista, u otro vehículo.*
10. *Si observas un accidente de tráfico, llama a la Policía Local de Sant Joan d'Alacant al teléfono 965942222, o al teléfono de emergencias de la Generalitat Valenciana 1-1-2.*

CONSEJOS PARA MOTORISTAS

1. *No olvides llevar el casco. Este debe de estar homologado y certificado.*
2. *Cubre otras zonas de tu cuerpo con rodilleras, muñequeras, etc.*
3. *Respetas las señales de tráfico. Así como la de los agentes de la policia local en funciones de regulación del tráfico.*
4. *No intentes adelantar a los coches cuando éstos están parados y las señales no lo permiten. Evitando sobrepasar la línea de detención obligatoria.*
5. *Evita hacer ruidos de noche.*
6. *Si llevas un pasajero, éste deberá también llevar el casco.*
7. *No puedes llevar pasajeros en el ciclomotor si no tienes 18 años.*
8. *Bajo ningún concepto podrá ser un menor de 12 años.*
9. *No conduzcas bajo los efectos del alcohol, drogas o medicamentos, la conducción bajo los efectos puede ser constitutiva de un delito contra la seguridad vial.*

CUANDO MONTES EN BICI

1. *Cuida bien la bici: frenos, luces, ruedas, asientos, etc.*
2. *En la bicicleta solo puede circular una persona.*
3. *Circula por el arcén cuando no exista vía destinada a la circulación de bicicletas.*
4. *No circules por las aceras ni por zonas verdes, y recuerda que si se transita por la acera, no podrán circular a velocidad superior al paso de una persona, teniendo siempre preferencia el peatón, si bien cuando no existan vías ciclistas.*
5. *No conduzcas bajo los efectos del alcohol, drogas o medicamentos, la conducción bajo los efectos puede ser constitutiva de una infracción administrativa, o en el caso de que sean responsables del accidente y se causasen lesiones, podrá ser responsable de un ilícito penal.*
6. *Cuando circules de noche lleva encendido el alumbrado de la bicicleta, viste con ropa clara y además, es obligatorio que lleves un chaleco reflectante.*
7. *Lleva siempre puesto el casco de protección.*

8. *Haz las maniobras de adelantamiento o de cambio de dirección progresivamente y con seguridad, indicándolas con anterioridad y asegurándote de que te han visto.*
9. *Escoge los itinerarios mas adecuados (carriles bici, calles de poca circulación, caminos, etc..)*

CONSEJOS PARA PEATONES

1. *Antes de bajar la acera, mira hacia la derecha y hacia la izquierda.*
2. *No caminar cerca del bordillo.*
3. *Ancianos, discapacitados y niños, deben de ir acompañados de un adulto, si andan solos, ayúdales a cruzar.*
4. *Busca siempre un sitio seguro por donde cruzar.*
5. *Cruza siempre en línea recta.*
6. *Utiliza las rutas escolares.*
7. *Respeta siempre las fases peatonales de los semáforos.*
8. *Presta atención a las salidas y/o entradas de garajes en los edificios.*
9. *Si practicas deporte al aire usa ropa clara o reflectante cuando sea de noche. Utiliza vías iluminadas.*
10. *Piensa que no sólo tú caminas por la calle, también lo hacen otras muchas personas. Por eso, no te pares en medio de las aceras entorpeciendo el paso, no corras, ni empujes.*
11. *Si circulamos por la carretera como peatón deberemos seguir las siguientes instrucciones:*
12. *Circular siempre por el lado izquierdo de la calzada de tal manera que al caminar siempre veas a los coches venir de frente.*
13. *Caminar siempre por el arcén y en fila india.*
14. *Recuerda que no está permitido caminar ni atravesar las autopistas.*
15. *Si tenemos que cruzar lo haremos por el lugar más seguro y con mayor visibilidad. Recordad que las curvas no es un buen lugar para cruzar*

La seguridad vial tiene que ser una de las principales líneas de actuación de los Planes de Movilidad Sostenibles, por lo que es fundamental realizar un análisis de la accidentalidad y de los principales aspectos que influyen, causas, modos de transporte involucrados, secuencias temporales de mayor siniestralidad, y por supuesto, las calles o áreas donde se concentra el mayor número de accidentes.

2.12.1. Análisis de aspectos que influyen en la seguridad vial

El incremento de la motorización de las ciudades tiene una serie de externalidades negativas, entre la que destaca el incremento del número de accidentes viarios, que desde hace tiempo se ha convertido en una de las principales prioridades y preocupaciones de los responsables políticos, donde analizar los factores principales que explican su gravead es el primer paso hacia el diseño adecuado de una estrategia de prevención.

En un accidente de tráfico intervienen diversos factores que al actuar simultáneamente catalizan el proceso, que pueden ser generados por el conductor/peatón/ciclista como distracciones, excesos de velocidad, maniobras indebidas o por condiciones externas como pueden ser por agentes atmosféricos, averías mecánicas o por causas imputables a la calzada como defectos en la señalización, mala adherencia, etc. Estas últimas, son las que se analizarán en los siguientes epígrafes.

Características y trazado de la vía

El trazado y las características de las vías es donde se desarrolla la movilidad en las ciudades, por lo que es el principal condicionante de la seguridad vial. La continuidad de los viarios, su ordenación o la sección transversal son los parámetros que condicionan la convivencia entre modos de transporte, favoreciendo o desfavoreciendo la seguridad vial.

Gran parte de las calles del centro urbano son de único sentido, debido a que la distancia entre fachadas es reducida. Este tipo de calles aumentan la seguridad vial, tanto de modos motorizados como de no motorizados.

Las calles con mayor anchura son aquellas con doble sentido que, a su vez, son las que permiten alcanzar velocidades mayores, reduciendo la seguridad vial. Estos son: Avda. Jaume I, Avda. de Benidorm, Avda. Rambla de la Llibertat, Avda. de Mutxamel, Avda. de Alicante, Avda. Comtat de Fabraquer, C/Ramón de Campoamor, C/Ausiás March, C/6 de Diciembre, C/Mosen Pedro Mena, C/Diagonal, C/Moleta y C/Pintor Velázquez.

El pavimento también influye en la seguridad vial, tanto por su tipología como por su estado de conservación. Las calzadas de la mayoría de las calles están constituidas por mezcla bituminosa en caliente. Este tipo de mezcla mejora la adherencia y la rodadura de los neumáticos, la evacuación del agua y facilita la identificación de las marcas viales. Tan sólo en determinados puntos del viario, como sucede frente a la Casa de la Cultura, existe pavimento adoquinado. Este tipo de solución origina molestias a la hora de circular a velocidades elevadas e incrementa el riesgo de deslizamiento, por lo que se trata de una buena medida para reducir la velocidad de circulación de los vehículos.

Gráfica 157. Pavimento adoquinado frente a la Casa de la Cultura.



Fuente: Elaboración propia.

Tráfico

El tráfico influye en la seguridad vial en función de las intensidades vehiculares, por lo que el número de accidentes aumenta según el tráfico existente en cada momento. De esta forma, la accidentalidad aumenta durante el día, especialmente en horas punta de días laborables.

Además, a mayor número de vehículos, mayor dificultad para realizar determinados movimientos peligrosos, como giros a la izquierda o itinerarios en las que existen cruces con varios ramales.

Según los aforos de tráfico realizados como parte del trabajo de campo, la Avda. Miguel Hernández es la que más tráfico soporta. Además, se comprueba que la hora punta de la mañana se sitúa entre las 8 y las 9 horas de la mañana, y entre las 6 y las 7 horas de la tarde, momentos más conflictivos para la seguridad vial teniendo en cuenta el volumen de tráfico.

Gráfica 158. Avda. Miguel Hernández.



Fuente: Elaboración propia.

Velocidad

Una velocidad inadecuada es uno de los principales factores de riesgo debido a la alta presencia de usuarios vulnerables, como peatones, ciclistas o motociclistas. Según el informe "Reducing Casualties Involving Young Drivers and Riders in Europe" elaborado por el Consejo Europeo de Transportes, entre el 20%-80% de las vías urbanas se supera la velocidad máxima permitida.

En las calles urbanas del término municipal de Sant Joan d'Alacant, la mayoría de ellas limitan su velocidad máxima a 40km/h o 30 km/h según la zona. Las calles con mayor intensidad vehicular en función de su capacidad, sin contar la Avda. Miguel Hernández, son Jaume I, Avda. De la Rambla, Tomás Capelo, Avda. Diagonal, C/ Mayor y C/ Mar, por lo que habría que velar por su cumplimiento.

Por otro lado, el viario principal interno de Sant Joan d'Alacant cuenta con elementos de calmado de tráfico, tales como bandas transversales o pasos peatonales elevados, para la mejora de la seguridad vial, tanto de conductores como de peatones.

Gráfica 159. Señalización de 30km/h en Avda. Rambla.



Fuente: Elaboración propia.

Señalización

De la misma manera que los aspectos descritos anteriormente, la señalización, la información aportada al conductor, así como su estado de conservación juega un papel muy importante en la seguridad en la vía. La mayor causa de los accidentes en carreteras está causada por la conducción de los usuarios, la cual viene influenciada por las condiciones de la infraestructura, el estado de los vehículos y factores ambientales adversos.

Es por esto por lo que la señalización no debe entenderse como una garantía de seguridad vial, sino como una ayuda de la circulación para facilitar el buen uso de la carretera. En este sentido, las señales deben cumplir los siguientes principios básicos:

- **Claridad:** debe transmitir mensajes fácilmente comprensibles por los usuarios, no se debe recargar al usuario reiterando mensajes evidentes,
- **Sencillez:** requiere emplear el menor número de elementos posibles.
- **Uniformidad:** exige que los elementos utilizados, su implantación y los criterios de aplicación sean exclusivamente los descritos en la normativa.
- **Continuidad:** implica que un destino incluido una vez en la señalización debe ser repetido hasta alcanzarse.

En el término municipal de Sant Joan d'Alacant, puede considerarse que, de forma general, la señalización, tanto horizontal como vertical es adecuada en la mayoría de las zonas. El área más crítica se encuentra en la intersección entre la Avda. De la Rambla y Jaume I, donde la señalética es confusa.

2.12.2. Evolución y tipología de accidentes

En este epígrafe se procede a realizar un estudio de la seguridad vial en Sant Joan d'Alacant a través de los datos publicados por la Dirección General de Tráfico (DGT). Los últimos que se tienen del municipio se corresponden con los resultados obtenidos en los años 2013, 2014 y 2015.

En primer lugar, la DGT realiza un análisis de la siniestralidad por tipo de vehículos, incluyendo bicicletas y peatones, teniendo en cuenta la gravedad (si implica fallecidos, heridos hospitalizados y heridos leves) y diferenciando si se producen en vías urbanas o

interurbanas. En el caso de Sant Joan d'Alacant, en 2015 hay 2 fallecidos, 7 heridos hospitalizados y más de 40 heridos leves. Se muestran a continuación los datos específicos por tipo de vehículo, y dos gráficas que muestran la evolución interanual en vías urbanas de accidentes con víctimas y con fallecidos y/o heridos hospitalizados:

Tabla 36. Clasificación de las víctimas de accidentes por tipo de vía en Sant Joan d'Alacant.

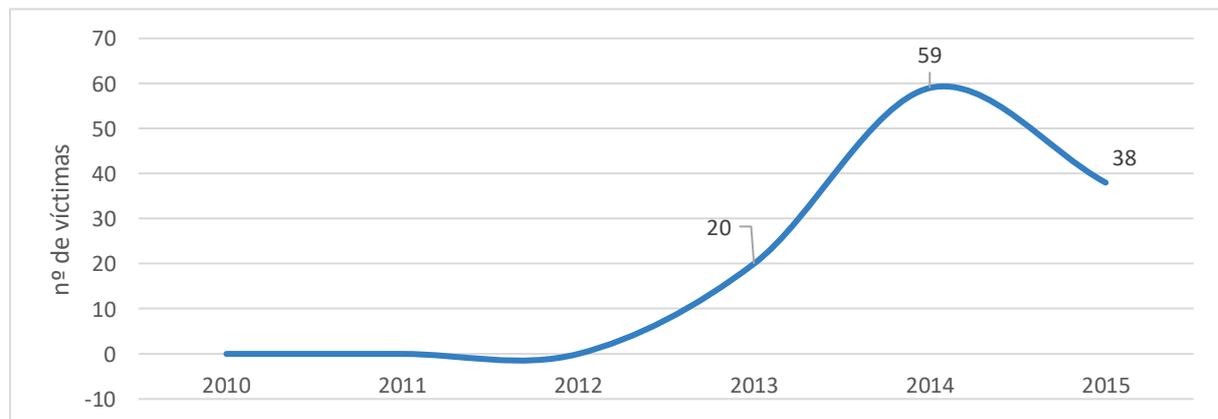
Siniestralidad vial en vías urbanas (2015)

<i>Modo de transporte</i>	Fallecidos	Heridos hospitalizados	Heridos leves
<i>Bicicletas</i>	0	1	1
<i>Ciclomotores</i>	1	2	2
<i>Motocicletas</i>	0	3	14
<i>Turismos</i>	0	0	22
<i>Furgonetas</i>	0	0	2
<i>Camiones</i>	0	0	0
<i>Autobuses</i>	0	0	0
<i>Otros vehículos</i>	0	0	0
<i>Peatones</i>	1	1	5

Fuente: DGT.

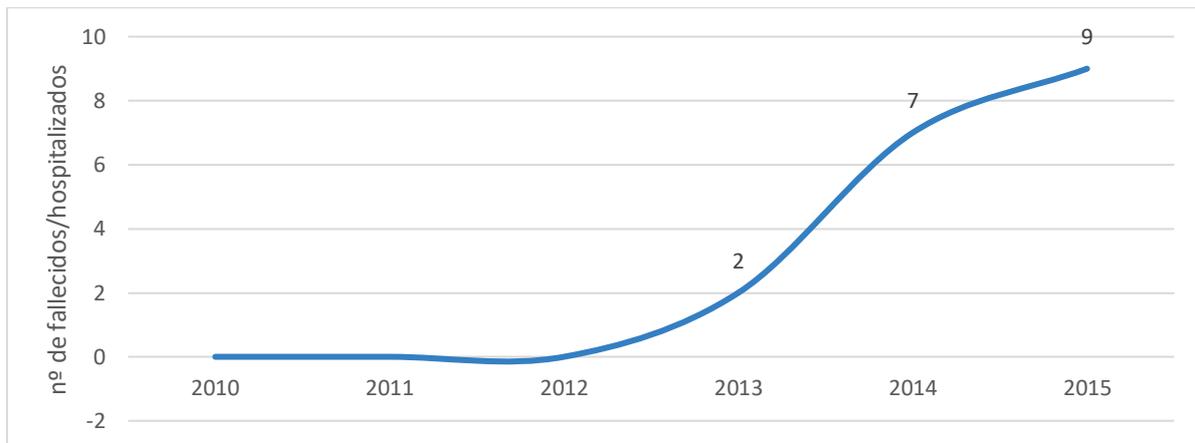
También se muestran datos de la evolución del número de accidentes en vías urbanas para el periodo 2010-2015:

Gráfica 160. Número de accidentes en Sant Joan d'Alacant con víctimas en el periodo 2010-2015 en vías urbanas.



Fuente: DGT.

Gráfica 161. Número de accidentes en Sant Joan d'Alacant con fallecidos y/o hospitalizados en el período 2010-2015 en vías urbanas.

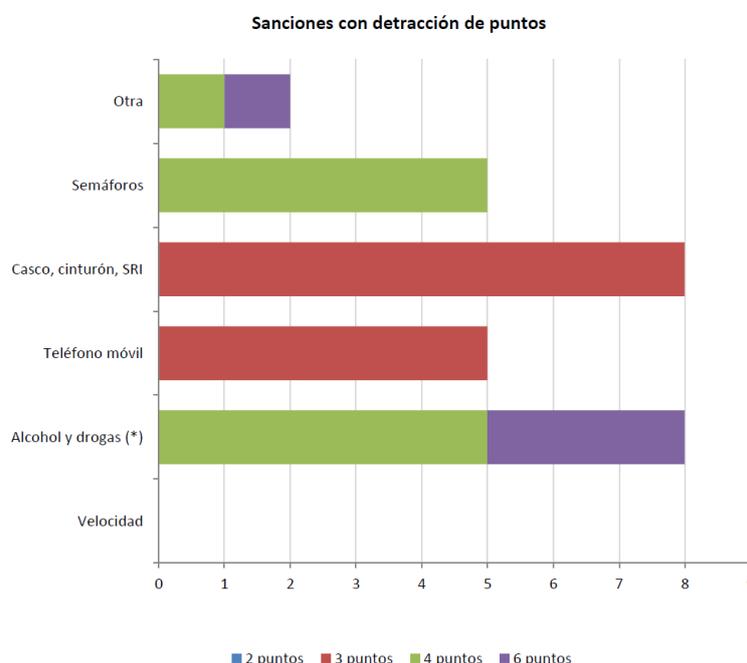


Fuente: DGT.

La DGT aporta datos sobre el número de sanciones con detracción de puntos que se han impuesto en el municipio y la pérdida total de puntos del carnet de conducir que han supuesto. Así, en 2015 se imponen 40 sanciones con 159 puntos detraídos. Al no disponer de datos actuales, no es posible comparar para estudiar la tendencia.

En las siguientes imágenes se muestran unos gráficos donde se relacionan el número de sanciones con la causa que las motiva y el número de puntos detraídos.

Gráfica 162. Sanciones con detracción de puntos por tipo en Sant Joan d'Alacant (2015).



Fuente: DGT.

2.13. Otros aspectos

2.13.1. Movilidad eléctrica

En los últimos años, en la mayoría de los países de la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (OCDE) se está realizando un esfuerzo por impulsar la movilidad

eléctrica para contribuir a la mejora de la eficiencia energética, reducción de las emisiones de CO₂ y otros contaminantes, además de reducir la dependencia del petróleo para utilizar fuentes de energía renovables.

En este sentido, el Libro Blanco del Transporte de la Unión Europea establece para el 2050 una hoja de ruta para lograr los objetivos descritos anteriormente:

- No habrá coches de combustión en el centro de las ciudades para 2050, con el objetivo intermedio de que en 2030 la mitad de los vehículos sean eléctricos.
- Reducción de un 40% de emisiones de barcos y un uso del 40% de combustibles de bajo carbono en aviación.
- Cambio de un 50% de viajes de media distancia, tanto de pasajeros como de mercancías, desde la carretera al tren y otros modos de transporte.

En España existen numerosos planes o programas para impulsar la movilidad eléctrica, como el Programa MOVES II de Incentivos a la Movilidad Eficiente y Sostenible, aprobado por el Consejo de Ministros a propuesta del Ministerio para la Transición Ecológica y reto Demográfico o el Plan RENOVE, que se integra dentro del Plan de Impulso a la Cadena de Valor de la Industria de la Automoción, en el que se conceden ayudas a la adquisición de vehículos para la sustitución de los más antiguos por modelos más limpios y seguros, incorporando al mismo tiempo criterios ambientales y sociales.

Oferta de movilidad eléctrica

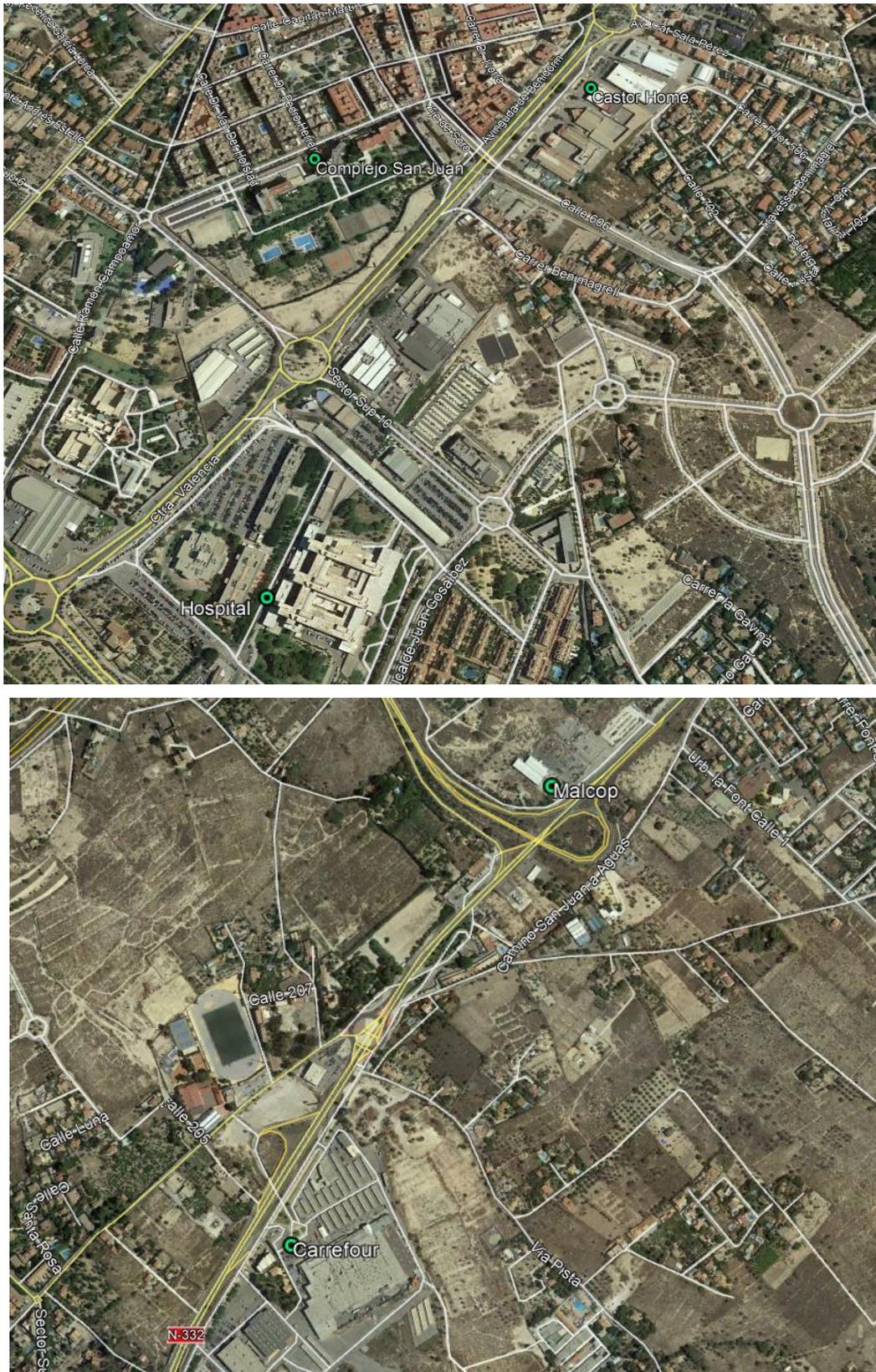
En Sant Joan d'Alacant el porcentaje de vehículos eléctricos matriculados respecto del total del parque móvil es despreciable, con tan sólo un 0,12% sobre más de 19.000 vehículos matriculados en el año 2019.

Para impulsar la movilidad eléctrica, el Ayuntamiento de Sant Joan d'Alacant, entre otras medidas instaló un punto de recarga eléctrica en las Dependencias Municipales de la Brigada de Mantenimiento y Obras para la flota eléctrica municipal.

Además del citado punto de recarga de vehículos eléctricos, en el término municipal de Sant Joan existen otros emplazamientos (de uso privado) que permiten la recarga de vehículos que funcionan con fuentes de energía menos contaminantes. Estos son:

- C/ Dr. Santiago Ramón y Cajal (Hospital Universitario).
 - 12 conectores tipo 2 o Mennekes, 43 kW.
- C/ Dr. Pérez Mateos, 2 (Complejo San Juan, Grupo PSN).
 - 2 conectores tipo 2 o Mennekes, 43 kW.
 - 2 conectores Shuko, 43 kW.
- Av. Miguel Hernández (Castor Home San Juan).
 - 1 conector tipo 2 o Mennekes, 43 kW.
- Partida del Campet, 9 (Carrefour).
 - 1 conector tipo 2 o Mennekes, 43 kW.
 - 1 conector Shuko, 43 kW.
- Av. Miguel Hernández (Malcop).
 - 1 conector tipo 2 o Mennekes, 43 kW.

Gráfica 163. Ubicación de los puntos de recarga eléctrica.



Fuente: Elaboración propia.

Gráfica 164. Puntos de recarga eléctrica del Hospital.



Fuente: Elaboración propia.

Gráfica 165. Punto de recarga eléctrica del Complejo San Juan (izq.) y Malcop (derecha).



Fuente: Elaboración propia.

Demanda de movilidad eléctrica

En la actualidad, el uso de combustibles limpios por parte de las personas residentes en Sant Joan d'Alacant, como se ha comentado anteriormente, es residual.

Por ello, el PMUS de Sant Joan d'Alacant debe apostar y potenciar la movilidad eléctrica y energías renovables. Las ventas de vehículos eléctricos e híbridos enchufables aumentaron en España hasta en un 42% en el último año hasta el mes de marzo, como consecuencia de la paralización de las actividades durante la pandemia del COVID. Sin embargo, existen numerosas medidas que favorecen e incentivan la adquisición de este tipo de vehículo. En este sentido, cabe destacar la importancia en renovar la flota municipal, en flota totalmente eléctrica o híbrida, a través de las numerosas ayudas que existen para la adquisición de los vehículos.

2.13.2. Transporte de mercancías

El desarrollo económico de una localidad se encuentra estrechamente ligado a la distribución de mercancías, resultando esta actividad una de las principales causas que inciden en la movilidad, y que debe planificarse de manera eficiente teniendo en cuenta todos los elementos que actúan sobre ella, tales como la congestión del viario, el cumplimiento de los horarios previstos y de los espacios habilitados, la contaminación de los vehículos de reparto o la seguridad vial, entre otras.

Los principales problemas relacionados con esta actividad tienen que ver con la congestión que sufren los ejes viarios, producida por la limitación física que supone el estacionamiento irregular de vehículos pesados en el entorno viario de los comercios. Este hecho está ocasionado principalmente por la ocupación de las zonas de carga y descarga por vehículos particulares, a pesar de la limitación de horarios que se establece en la señalización, y por la escasez de espacios habilitados para esta actividad.

Para que la planificación de la distribución urbana sea correcta se deben tener en cuenta numerosos factores, desde la ocupación del espacio público, hasta la velocidad de circulación, ruidos, vibraciones y emisión de gases contaminantes.

En este sentido, la Asociación de Fabricantes y Distribuidores (AECOC) elaboró un documento de las Recomendaciones para la Logística en el ámbito de la Colaboración y Transporte Urbano de Mercancías Eficiente, en el que especifica lo que debe buscar un modelo eficiente de distribución urbana de mercancías:

- Mejora la calidad de vida.
- Mejora de la accesibilidad, movilidad urbana y seguridad vial.
- El fortalecimiento de la posición económica de la ciudad.
- La reducción de la congestión vial, contaminación y emisiones de efecto invernadero.
- Incremento de la capacidad de carga de los vehículos utilizados.
- Mejora en la sostenibilidad de las operaciones.

Oferta y demanda de carga y descarga

Para regular el reparto de mercancías, Sant Joan d'Alacant dispone de una Ordenanza reguladora de la entrada de vehículos a través de las aceras y/o vías públicas y de la reserva de vía pública para aparcamiento exclusivo y para carga y descarga de mercancías y materiales.

Dicha Ordenanza regula las autorizaciones para la reserva de espacio para aparcamiento exclusivo para carga y descarga. Además, la *Ordenanza de Regulación y Control de la Contaminación por Ruidos y Vibraciones* establece en el artículo 24 la prohibición de realizar servicios de carga y descarga entre las 22:00 y las 08:00 horas si producen un incremento sobre el nivel de fondo de los niveles sonoros del interior de propiedades ajenas.

Respecto de los horarios, no existe un horario definido, sino que el transportista debe prestar atención a la señal ubicado al margen de la plaza reservada. Realizando un estudio de las más de 60 plazas reservadas para la carga y descarga de mercancías con las que cuenta Sant Joan d'Alacant, se identificaron los siguientes horarios:

- Laborables de 8 a 12 horas.
- Laborables de 8 a 12 horas y de 16 a 20h. Sábados de 8 a 14h.
- Laborables de 8 a 14 horas y de 16 a 20 h. Sábados de 6 a 13h.
- Laborables de 8 a 17 horas.
- De 8h a 12h y d 16 a 20h.
- De 8 a 14h.

En la siguiente imagen se muestran las plazas de carga y descarga en el centro urbano de Sant Joan d'Alacant. Destaca el elevado número de zonas habilitadas para la carga y descarga, especialmente en la zona más comercial del término municipal, en el entorno de Jaume I y de la Plaza de la Constitución.

Gráfica 167. Indisciplina para la carga y descarga de mercancías.



Fuente: elaboración propia.

En ocasiones las plazas destinadas a la carga y descarga son ocupadas indebidamente por otros vehículos, por lo que los transportistas tienen que aparcar en otras con diferente uso asignado, o incluso en doble fila.

También se ha detectado que, en ocasiones, los proveedores aun teniendo plazas libres en los espacios habilitados al efecto, los repartidores no las utilizan, obstruyendo el tráfico y pudiendo ocasionar problemas de seguridad vial.

La indisciplina en este tipo de estacionamientos genera una disminución de la velocidad de circulación y un aumento de la contaminación y de la congestión viaria, afectando a la movilidad de todos los vehículos y peatones, lo que se traduce en una degradación de la calidad del espacio urbano.

Por otro lado, en la distribución de mercancías de los comercios de la Avda. Miguel Hernández, uno de los principales problemas es la elevada carga de tráfico que soporta dicha avenida, condicionando el funcionamiento del servicio de carga y descarga.

Gráfica 168. Plaza de carga y descarga en c/L'Ordana (izq.) y C/ Notario Salvador Montesinos (der).



Fuente: elaboración propia.

Como parte del trabajo de campo, se realizó un inventariado de las plazas de carga y descarga del centro urbano, identificando las condiciones del espacio y su rotación.

Los aforos se realizaron en las plazas localizadas en las principales calles comerciales del término municipal de Sant Joan d'Alacant. Estas son Av. De la Rambla, C/ Notario Salvador Montesino o la Plaza de la Constitución, entre otras.

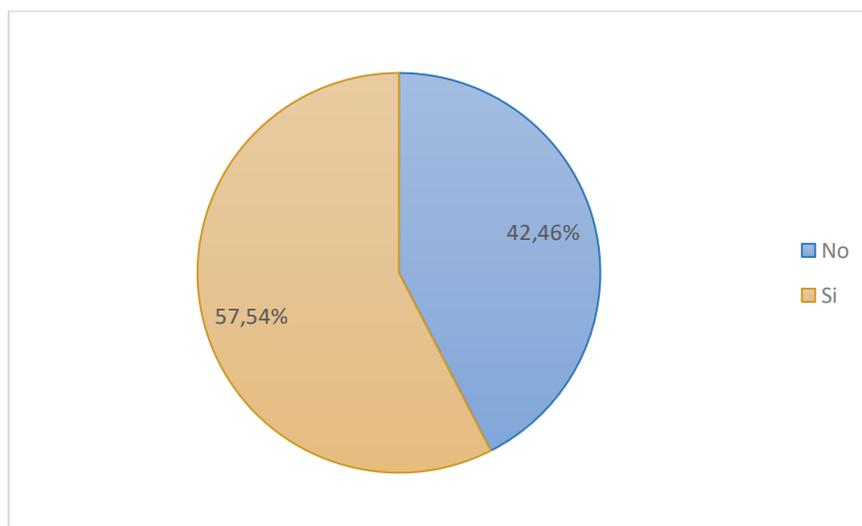
De esta manera, se adjunta el **Anexo 5: Inventario de carga y descarga**, en el que se incluyen una ficha de cada plaza de carga y descarga donde se describe el estado de esta, y se acompañarán de imágenes recientes donde se aprecie sus rasgos.

Del análisis de las plazas de carga y descarga se puede determinar lo siguiente:

- La conservación del firme y señalización de la mayoría de las plazas reservadas para las actividades de carga y descarga presentan un estado de conservación adecuado.
- Todas las paradas cuentan con un poste de señalización horizontal que muestra los horarios, así como pintura en el viario que permita identificar los límites de las plazas reservadas, sin embargo, el estado de conservación es mejorable.
- Se consideran adecuados los horarios de usos en función de su ubicación, aunque la ordenanza debería definir los horarios, ya que esto provoca un elevado desconocimiento de los horarios por parte los comerciantes y la población en general.

Finalmente, la encuesta de movilidad recogió una cuestión relativa a los cambios que se están produciendo en los hábitos de consumo respecto a las compras online, pues influyen directamente con el transporte de mercancías. En este sentido, el 57,54% considera que las compras online o comercio en línea tendrán un mayor impacto a partir de ahora.

Gráfica 169. ¿Considera que las compras online tendrán un mayor impacto debido a la pandemia?



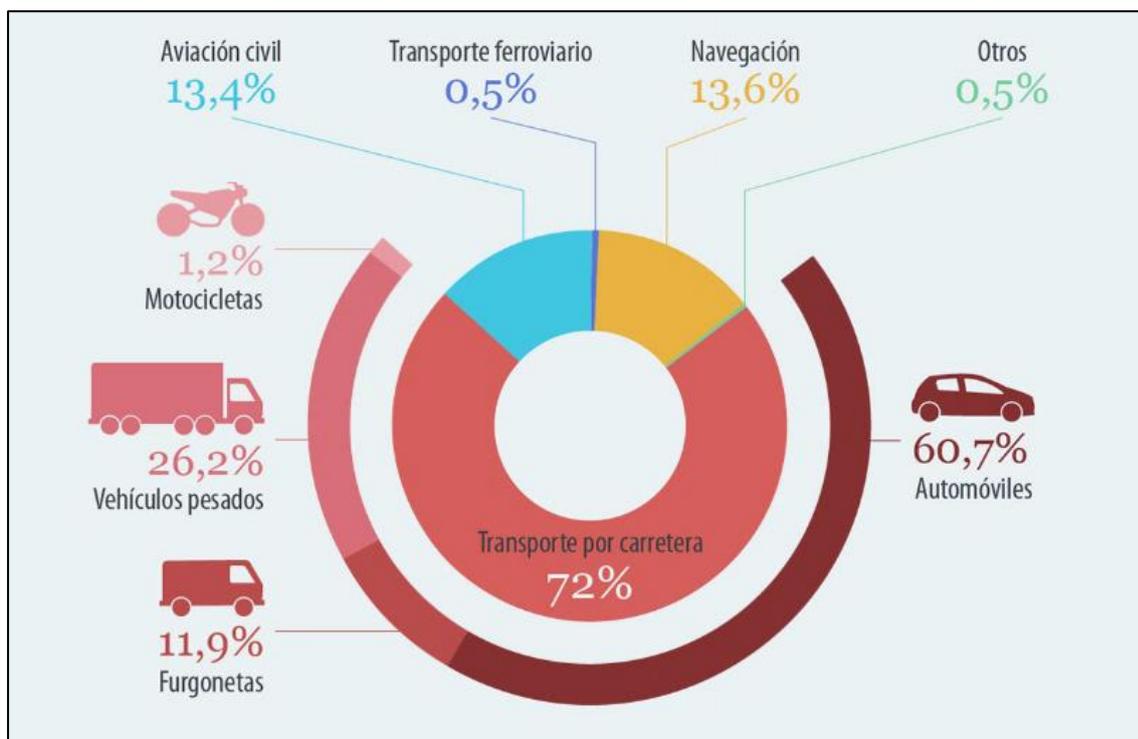
Fuente: elaboración propia.

2.14. Aspectos medioambientales y energéticos

Las emisiones del sector transporte, en su mayor parte debidas al transporte por carretera (tanto interurbano como urbano) suponen el 27 % de las emisiones de dióxido de carbono (CO₂) según los datos del IDAE (*Instituto para la Diversificación y Ahorro de la Energía*) en el año 2018.

En la misma línea, la Agencia Europea de Medio Ambiente afirma que más del 30 % de las emisiones de CO₂ de la UE son originadas también por el transporte, estando el 72 % asociado al tránsito por carretera.

Gráfica 170. Emisiones de CO₂ por medio de transporte originadas en la UE (2016).



Fuente: Agenda Europea de Medio Ambiente

Las emisiones provenientes del flujo vehicular dependen de multitud de factores, así su estimación. Por ello, a continuación, se presenta un balance energético que simula los factores de consumo de energía y emisiones de CO₂ de los vehículos a motos para el escenario actual y dos escenarios futuros en base al horizonte temporal del Plan (5 y 15 años) que comparte una misma situación: no intervención sobre el modelo actual de movilidad.

2.14.1. Escenario o situación actual

Tomando como referencia los datos de la Encuesta de Movilidad General (EMG), del IDAE y de la DGT, presentamos a continuación una estimación de las emisiones de CO₂ producidas por la movilidad de las personas de Sant Joan d'Alacant.

Tabla 37. Reparto modal de los viajes expandidos

Modo	Viajes	Porcentaje
<i>A pie</i>	9.283	27%
<i>Bici/patinete</i>	586	2%
<i>Bus interurbano</i>	3.115	9%
<i>Taxi/VTC</i>	19	0%
<i>Vehículo privado</i>	21.378	62%
<i>Moto o ciclomotor</i>	187	1%

Fuente: Elaboración propia

Entendemos por viajes expandidos los obtenidos por extrapolación de los viajes diarios que se hacen en área funcional de Sant Joan d'Alacant a partir de los datos de la encuesta realizada. Permiten obtener una aproximación de la magnitud de los desplazamientos realizados diariamente en este municipio.

A partir de estos datos, se determina el cálculo del consumo energético y emisiones de CO₂ del vehículo privado (62 %), tratándose del medio motorizado que más peso tiene en el reparto modal.

Al tratarse de un estudio de escala municipal, no se han tenido en cuenta los desplazamientos en transporte público porque las líneas de autobús que prestan servicio en Sant Joan d'Alacant son interurbanas.

Para el cálculo de los kilómetros recorridos en vehículo privado, se utiliza el tiempo medio de los viajes obtenido de la encuesta, que en este caso es de 13 minutos. A partir de la velocidad media estimada de 45 km/h se obtiene que en un viaje en coche se recorren aproximadamente 9,90 km. Con todos estos datos se obtiene el recorrido medio diario en turismo es de 211.642,20 km.

El siguiente paso es conocer el tipo de carburante utilizado, que se estima a partir del parque móvil de vehículos proporcionado por la DGT.

Tabla 38. Distribución del parque móvil en función del carburante (2019).

<i>Carburante</i>	Vehículos	Porcentaje
<i>Diesel</i>	8.678	43%
<i>Gasolina</i>	11.338	56%
<i>Sin especificar</i>	118	1%
<i>Eléctrico</i>	23	0%
<i>Otros</i>	3	0%
<i>Gas Licuado de Petroleo</i>	28	0%

Fuente: DGT

A partir de estos datos, y los del consumo de carburante medio por kilómetro de cada modo de transporte, se calculan los consumos totales (litros de carburante). Con los factores de emisión por tipo de combustible se calcula los Kg CO₂.

Tabla 39. Consumo cada 100 km.

<i>Tipo vehiculo/carburante</i>	L/100 km
<i>Diésel turismo</i>	6,5
<i>Gasolina turismo</i>	9,0

Fuente: elaboración propia

Tabla 40. Factor de emisión (kg CO₂/Litro) por tipo de combustible.

<i>Tipo de combustible</i>	Factor de emisión (kg CO₂/Litro)
<i>Gasolina</i>	2,23
<i>Diésel</i>	2,59

Fuente: IDAE

Con todo esto se obtiene que el uso del vehículo privado emite aproximadamente 10.184.617,83 kg CO₂ en un año, que correspondería a la emisión de 1,64 kg CO₂ al día por persona.

Tabla 41. Distancia, consumo y emisiones anuales de CO₂.

<i>Tipo de vehículo</i>	<i>Distancia anual (km)</i>	<i>Consumo (L)</i>	<i>Emisión anual (Kg CO₂)</i>
<i>Turismo diésel</i>	23.653.856,90	1.537.500,70	3.982.126,81
<i>Turismo gasolina</i>	30.904.290,10	2.781.386,11	6.202.491,02
<i>Total</i>	54.558.147,00	4.318.886,81	10.184.617,83

Fuente: Elaboración propia

Tabla 42. Media de emisiones diarias de CO₂ por día y persona (uso del turismo).

<i>Emisión diaria (Kg CO₂)</i>	<i>Emisión anual por persona (kg CO₂)</i>	<i>Emisión diaria por persona (Kg CO₂)</i>
39.171,61	196,62	1,64

Fuente: elaboración propia

Para evaluar el consumo total de energía asociada al tráfico vehicular que circula por Sant Joan d'Alacant se utilizan los siguientes factores de conversión recomendados por el IDAE.

Tabla 43. Factor de conversión para el cálculo de Tep.

1 Tonelada equivalente de petróleo (Tep)

<i>Litros gasolina</i>	1.164
<i>Litros diésel</i>	1.269

Fuente: IDAE

La energía consumida actualmente según tipología de vehículo diésel o gasolina, medida en toneladas equivalentes de petróleo es de 3.601,09 tep.

2.14.2. Escenarios futuros "Do nothing"

A continuación se van a plantear dos escenarios temporales (2025 y 2035) de la evolución del consumo energético y emisiones producidas en Sant Joan d'Alacant en el sector del transporte. Estos escenarios van a seguir el modelo "Do nothing", que como su propio nombre indica, es un escenario teórico donde no se llevaría a cabo ninguna medida respecto a las condiciones actuales de movilidad.

A pesar de disponer de datos del año 2018 de los desplazamientos realizados en Sant Joan d'Alacant del Plan de Movilidad Metropolitana Sostenible del Área de Alicante-Elche, se ha decidido utilizar la evolución de la población y turismo para determinar el crecimiento de los desplazamientos en los años posteriores, debido a que la pandemia de COVID-19 ha afectado considerablemente a la movilidad de las personas, debida a las diferentes restricciones a la movilidad y llamamientos desde las administraciones a la reducción de la "vida social" en estos últimos 8 meses.

Por tanto, se ha tenido en cuenta la evolución de la población y el parque móvil en los últimos 7 años, donde estas dos variables han tenido un crecimiento interanual del 0,96 % y del 2,79 %.

Tabla 44. Reparto modal de los viajes expandidos (2020, 2025 y 2035).

Modo	2020		2025		2035	
	Viajes	Porcentaje	Viajes	Porcentaje	Viajes	Porcentaje
<i>A pie</i>	9.283	27%	9.735	25%	10.707	23%
<i>Bici/patinete</i>	586	2%	615	2%	676	1%
<i>Bus interurbano</i>	3.115	9%	3.267	9%	3.593	8%
<i>Taxi/VTC</i>	19	0%	20	0%	22	0%
<i>Vehículo privado</i>	21.378	62%	24.534	64%	32.311	68%
<i>Moto o ciclomotor</i>	187	1%	196	1%	216	0%
Total	34.568		38.366		47.524	

Fuente: Elaboración propia

A partir de la velocidad media estimada de 45 km/h se obtiene que en un viaje en coche se recorren aproximadamente 9,90 km. Con todos estos datos se obtiene los recorridos medios diarios por tipo de vehículos, que son:

Tabla 45. Distancia recorrida en vehículo privado en Sant Joan d'Alacant (2020, 2025 y 2035).

	2020	2025	2035
Distancia recorrida (km)	211.642,20	242.881,85	319.875,25

Fuente: Elaboración propia

En los tres escenarios se ha utilizado el porcentaje del parque móvil según tipo de carburante del año 2019 proporcionado por la DGT.

Tabla 46. Porcentaje del parque móvil de Sant Joan d'Alacant en función del carburante (2019).

Carburante	Porcentaje
<i>Diesel</i>	43%
<i>Gasolina</i>	56%
<i>Sin especificar</i>	1%
<i>Eléctrico</i>	0%
<i>Otros</i>	0%
<i>Gas Licuado de Petróleo</i>	0%

Fuente: DGT

A partir de estos datos, y los del consumo de carburante medio por kilómetro, se calculan los consumos totales (litros de carburante). Con los factores de emisión por tipo de combustible se calcula los Kg CO₂.

Tabla 47. Consumo cada 100 km.

<i>Tipo vehículo/carburante</i>	<i>L/100 km</i>
<i>Diésel turismo</i>	6,5
<i>Gasolina turismo</i>	9,0

Fuente: elaboración propia

Tabla 48. Factor de emisión (kg CO₂/Litro) por tipo de combustible.

<i>Tipo de combustible</i>	<i>Factor de emisión (kg CO₂/Litro)</i>
<i>Gasolina</i>	2,23
<i>Diésel</i>	2,59

Fuente: IDAE

Con todo esto se obtiene que para 2035 el uso del vehículo privado emitiría 15.392.994,87 kg CO₂, un 51 % más que el escenario actual (10.184.617,83 kg CO₂). Este dato equivaldría a la emisión de 2,13 Kg CO₂ por persona al día.

Tabla 49. Consumo de combustible anual (L) y emisiones de CO₂ (kg).

		2020	2025	2035
<i>Turismo diésel</i>	Combustible (L)	1.537.500,70	1.764.444,95	2.323.772,99
<i>Turismo gasolina</i>		2.781.386,11	3.191.935,26	4.203.776,89
<i>Turismo diésel</i>	Emisión anual (Kg CO₂)	3.982.126,81	4.569.912,43	6.018.572,03
<i>Turismo gasolina</i>		6.202.491,02	7.118.015,62	9.374.422,46
Total		10.184.617,83	11.687.928,05	15.392.994,50

Fuente: elaboración propia

Tabla 50. Consumo de combustible anual (L) y emisiones de CO₂ (kg).

<i>Año</i>	<i>Emisión diaria (Kg CO₂)</i>	<i>Emisión anual por persona (kg CO₂)</i>	<i>Emisión diaria por persona (Kg CO₂)</i>
2020	39.171,61	425,87	1,64
2025	44.953,57	461,61	1,78
2035	59.203,82	552,77	2,13

Fuente: elaboración propia

Para evaluar el consumo total de energía asociada al tráfico que circula por el municipio de Sant Joan d'Alacant se utilizan los siguientes factores de conversión recomendados por el IDAE.

Tabla 51. Factor de conversión para el cálculo de Tep.

1 Tep

<i>Litros gasolina</i>	1.164
<i>Litros diésel</i>	1.269

Fuente: IDAE

La energía consumida en los diferentes escenarios según tipología de vehículo diésel o gasolina, medida en toneladas equivalentes de petróleo, es la siguiente:

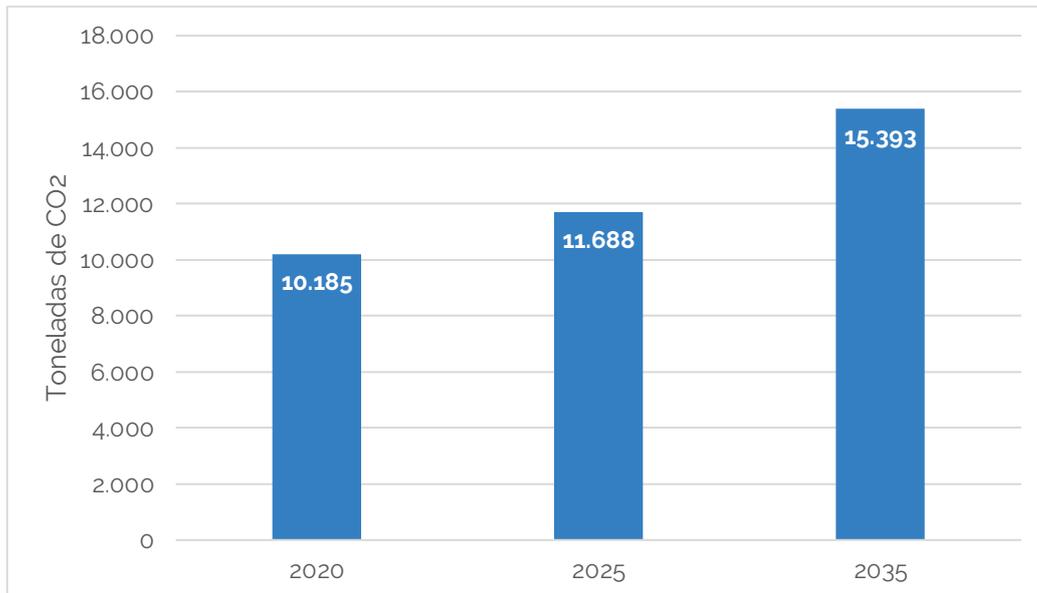
Tabla 52. Consumo total de combustible (L) y TEP.

<i>Año</i>	<i>Combustible</i>	<i>Consumo (L)</i>	<i>TEP</i>
2020	Diesel	1.537.500,70	1.211,58
	Gasolina	2.781.386,11	2.389,51
	Total	-	3.601,09
2025	Diesel	1.764.444,95	1.390,42
	Gasolina	3.191.935,26	2.742,21
	Total	-	4.132,63
2035	Diesel	2.323.772,99	1.831,18
	Gasolina	4.203.776,89	3.611,49
	Total	-	5.442,68

Fuente: elaboración propia

De acuerdo con la estimación realizada, el modelo actual de movilidad de Sant Joan d'Alacant emite aproximadamente 39.171,61 Kg CO₂, de no realizarse ninguna acción para lograr un modelo de movilidad más eficiente y sostenible, esta cifra superaría 59.203,82 kg CO₂ en los próximos 15 años, un 51 % más respecto a 2020. Datos contrarios a los objetivos de descarbonización y cambio climático para 2030 (reducción del 30% de emisiones de gases de efecto invernadero respecto del 2016).

Tabla 53. Evolución de las emisiones de CO₂(Toneladas).



Fuente: elaboración propia

Esta situación revela que es necesario actuar de manera urgente y realizar avances significativos a corto y medio plazo que ayuden a mitigar las emisiones de gases nocivos y gestionar los impactos sociales y medioambientales que acarrea la movilidad actual.

2.14.3. Calidad del aire

La contaminación atmosférica supone efectos negativos sobre la salud humana y el medio ambiente. Por ello, el descenso de las emisiones de gases nocivos y su consiguiente mejora de la calidad del aire es uno de los temas pendientes del modelo de movilidad y transporte español.

A nivel nacional, este ámbito es regulado por la Ley 34/2007 de calidad del aire y protección de la atmósfera la cuál define a la atmósfera como un bien común indispensable para la vida del cual todas las personas tienen el derecho de su uso y la obligación de su conservación y por el Real Decreto 102/2011, relativo a la mejora de la calidad del aire que establece los umbrales de cada contaminante, regula la evaluación y establece el régimen sancionador.

Los principales contaminantes a que hacen referencia estas leyes y que por tanto afectan a la calidad del aire de las áreas urbanas son: Dióxido de Azufre (SO₂), Óxidos de nitrógeno (NO_x), las partículas en suspensión (PM_{2,5} y ₁₀) y ozono troposférico (O₃). De acuerdo con el Instituto para la Diversificación y Ahorro de la Energía (IDAE), las principales fuentes de emisión de este tipo de contaminantes son la industria y el transporte que suponen un 56% y 32 % respectivamente.

Para conocer la calidad del aire de Sant Joan d'Alacant se han tomado como referencia los datos de dos estaciones de medición, la primera es la de Alacant- El Pla, situada a una distancia aproximada de 7 kilómetros y la segunda es la de Benidorm, situada a 38 kilómetros.

Se aprecia que la calidad del aire es buena ya que en ningún caso se supera el umbral anual fijado por el RD 102/2011, de hecho, los niveles de SO₂ son muy buenos ya que están muy por debajo del umbral tanto anual como el diario (125 µg/m³).

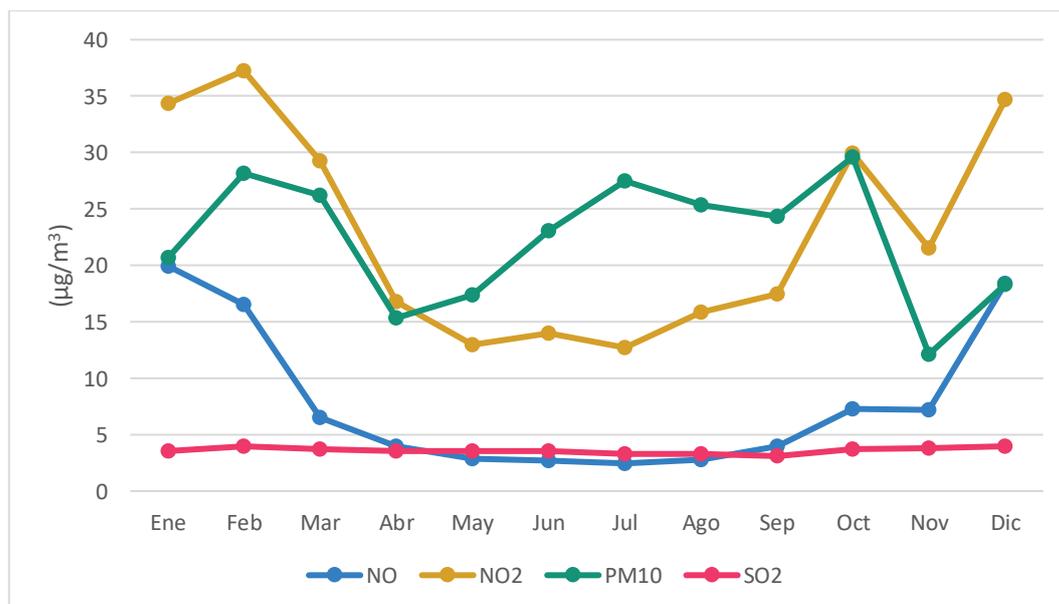
Otro contaminante con especial relevancia es el dióxido de nitrógeno (NO₂), que en ningún día se ha activado el nivel de alerta de esta contaminante, que se aplica cuando se supera la cantidad de 500 µg/m³ durante tres horas consecutivas. Además, en la tabla siguiente se observa que el umbral anual fijado está por encima del valor medio obtenido en la estación de Alacant – El Pla.

Tabla 54. Valor medio anual de NO₂, PM₁₀, O₃ y SO₂ de la estación de Alacant – El Pla (2019)

<i>Valores de referencia</i>	NO ₂ (µg/m ³)	PM ₁₀ (µg/m ³)	O ₃ (µg/m ³)	SO ₂ (µg/m ³)
<i>Valor medio anual medido en la estación de Alacant – El Pla</i>	23	22	61	4
<i>Valor medio anual medido en la estación de Benidorm</i>	10	-	79	-
<i>Valor límite o crítico RD 102/2011</i>	40	40	120	20

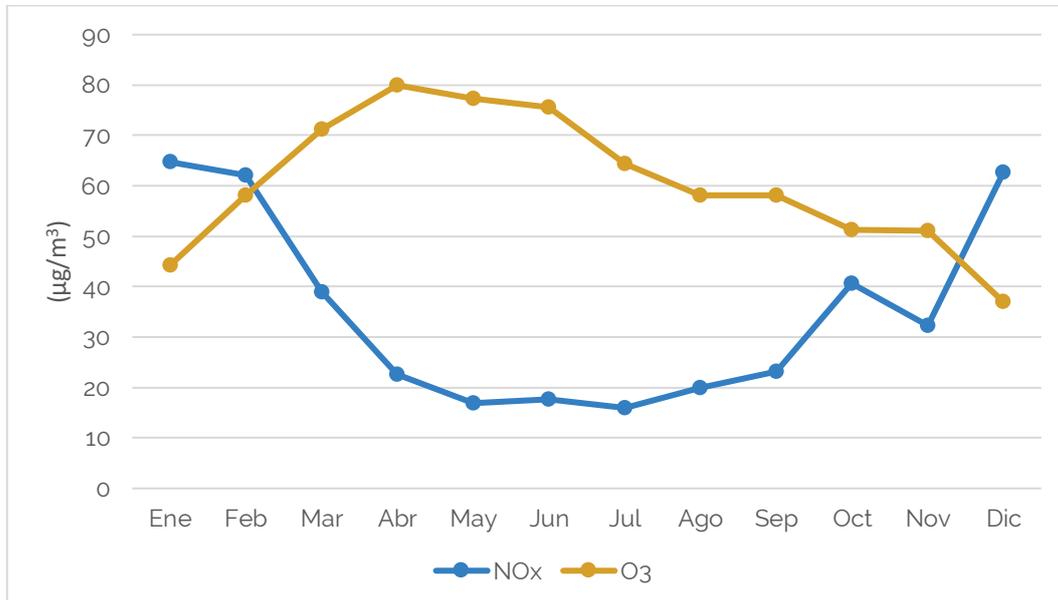
Fuente: Red Valenciana de Vigilancia y Control de la Contaminación Atmosférica (RVVCCA) y RD 102/2011

Gráfica 171. Media mensual de los datos de NO, NO₂, PM₁₀ y SO₂ de la estación de Alacant – El Pla (2019)



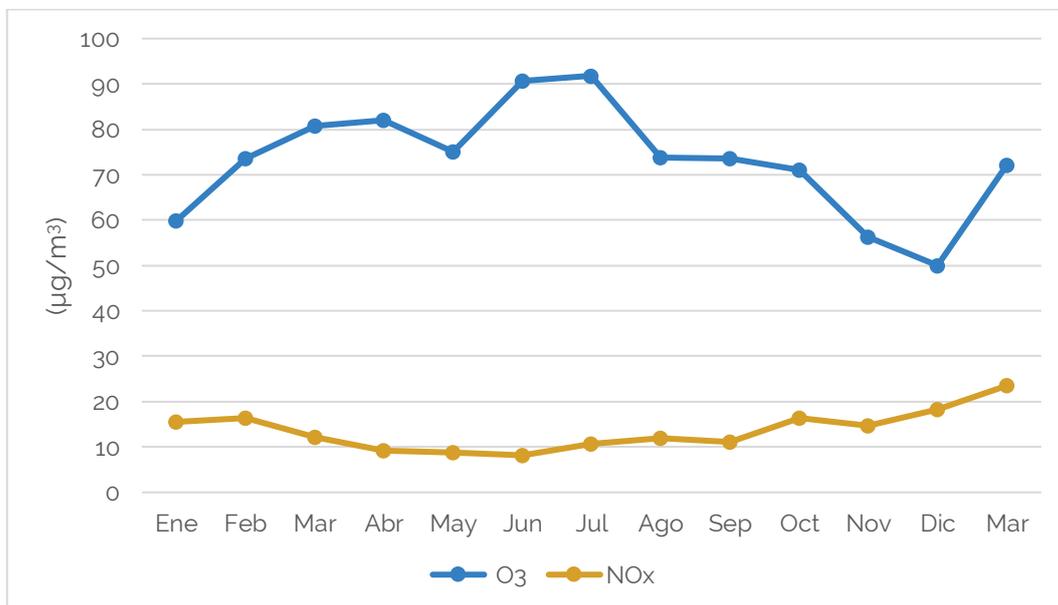
Fuente: Red Valenciana de Vigilancia y Control de la Contaminación Atmosférica (RVVCCA)

Gráfica 172. Media mensual de los datos de O₃ y NO_x de la estación de Alacant – El Pla (2019)



Fuente: Red Valenciana de Vigilancia y Control de la Contaminación Atmosférica (RVVCCA).

Gráfica 173. Media mensual de los datos de O₃ y NO_x de la estación de Benidorm (2019)



Fuente: Red Valenciana de Vigilancia y Control de la Contaminación Atmosférica (RVVCCA).

2.14.4. Contaminación acústica

La contaminación acústica o ruido ambiental se define como el sonido exterior no deseado o nocivo generado por las actividades humanas, incluido el ruido emitido por los medios

de transporte, tráfico rodado, ferroviario y aéreo y por emplazamientos de actividades industriales.

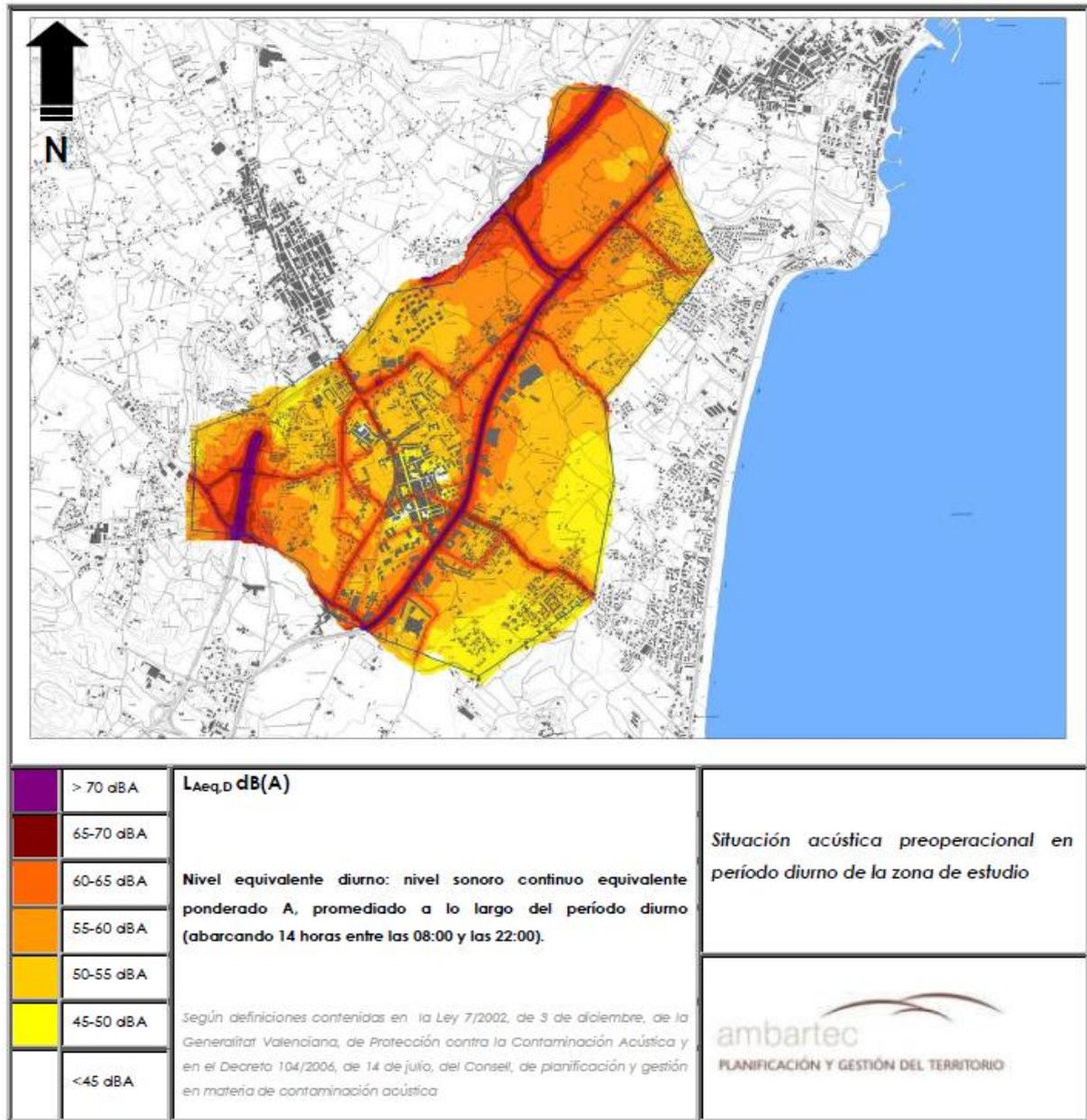
Tal como establece el artículo 25 de la Ley 7/2002, de 3 de diciembre, de la Generalitat Valenciana, de Protección contra la Contaminación Acústica "En los instrumentos de planeamiento urbanístico deberá contemplarse la información y las propuestas contenidas en los planes acústicos municipales. En su defecto, los instrumentos de planeamiento urbanístico o territorial incorporarán un estudio acústico en su ámbito de ordenación de modelos matemáticos predictivos que permitan evaluar su impacto acústico y adoptar las medidas adecuadas para la reducción".

El municipio de Sant Joan d'Alacant con más de 20.000 habitantes, de acuerdo con el artículo 20 de esta misma ley ha elaborado un Estudio Acústico como documentación complementaria del Plan General, en el año 2010.

La principal fuente de ruido ambiental de este municipio es el tráfico rodado, destacando la autovía A-70 (A-7), que linda al oeste del término municipal transcurriendo de norte a sur, la autopista A-7, al norte, la carretera CV-800 (antigua N-340) al norte, la Av. Miguel Hernández (antigua carretera N-332) que cruza el término municipal por el centro transcurriendo de norte a sur, la CV-821 que transcurre por la zona suroeste del término, la CV-772 en dirección a la costa, y una serie de vías, avenidas y caminos que soportan una circulación significativa.

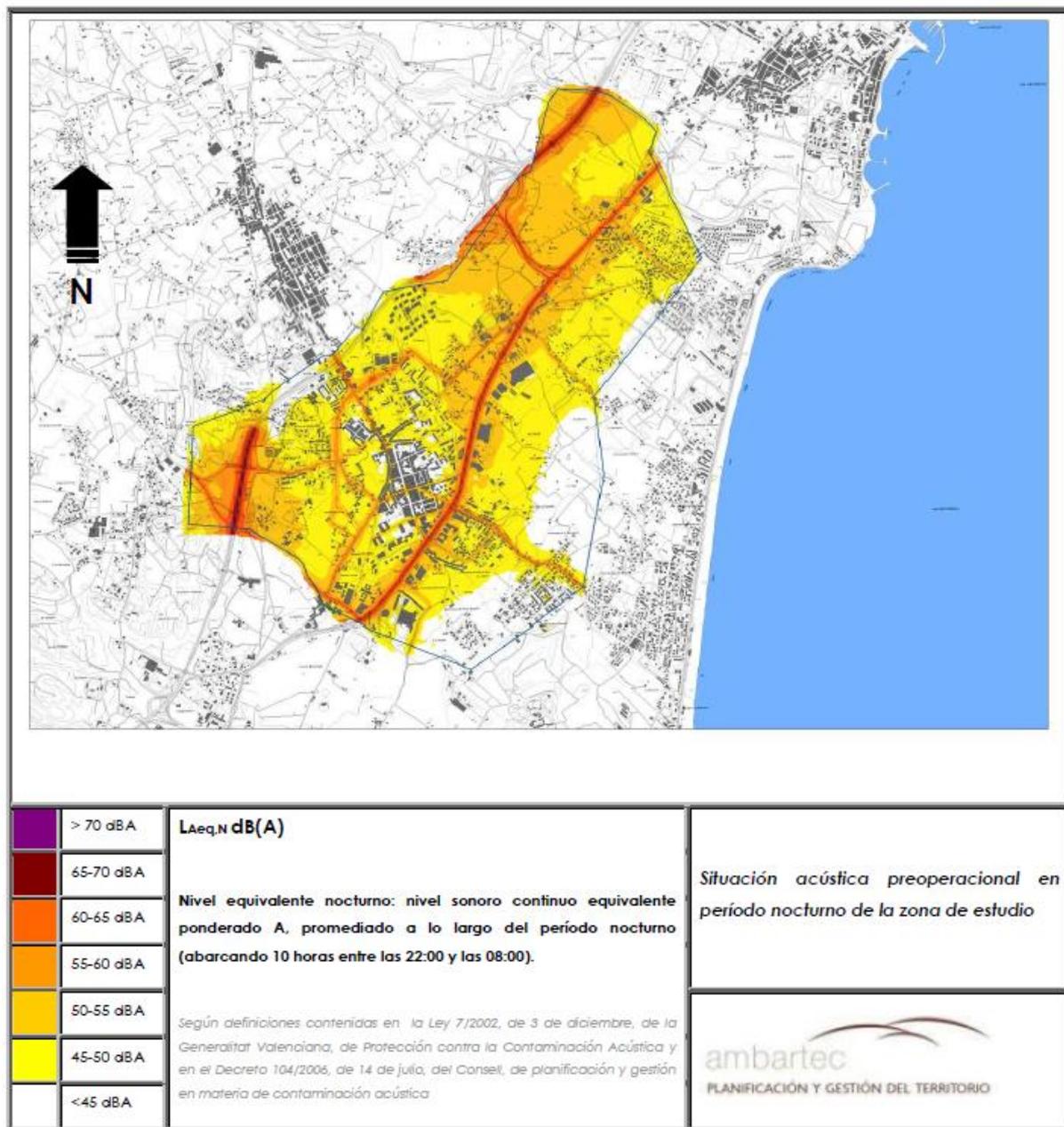
En el estudio acústico del Plan General de Sant Joan d'Alacant del 2010 se realizaron mediciones sonoras en veinticinco puntos del municipio utilizando las unidades y procedimientos establecidos en la *Ley 7/2002 de protección contra la contaminación acústica*, y se elaboró un modelo predictivo de cuarenta puntos distribuidos por el municipio, teniendo en cuenta la IMD y los datos recogidos en campo. Con esto datos se elaboraron los mapas de ruido que aparecen a continuación.

Gráfica 174. Mapa de ruido de Sant Joan d'Alacant en periodo Diurno .



Fuente: Estudio Acústico del Plan General del Municipio de Sant Joan d'Alacant (2010).

Gráfica 175. Mapa de ruido de Sant Joan d'Alacant en periodo Nocturno.



Fuente: Estudio Acústico del Plan General del Municipio de Sant Joan d'Alacant (2010)

Esta misma ley establece los niveles sonoros en función del tipo de suelo, las infracciones y el régimen sancionador, que aparece recogido a continuación.

Tabla 55. Niveles sonoros de recepción externos según Ley 7/2002 G.V.

<i>Uso dominante</i>	Nivel sonoro dB(A)	
	Día	Noche
<i>Sanitario y docente</i>	45	35
<i>Residencial</i>	55	45
<i>Terciario</i>	65	55
<i>Industrial</i>	70	60

Fuente: BOE nº 9 de 10 de enero de 2003.

Tabla 56. Infracciones y sanciones referidas a la superación de los niveles sonoros de recepción externos de la Ley 7/2002 G.V.

<i>Infracciones</i>	Superación de los límites sonoros	Sanciones (€)
<i>Leves</i>	<6 dB(A)	60 – 600
<i>Graves</i>	>6 dB(A)*	601 – 6.000
<i>Muy graves</i>	>15 dB(A)	6.001 – 60.000

** En el caso de ruidos producidos por vehículos a motor*

Fuente: BOE nº 9 de 10 de enero de 2003.

Con toda esta información, el estudio acústico del Plan General de Sant Joan d'Alacant concluye que las zonas donde se registran niveles sonoros más elevados se localizan en las proximidades de las carreteras A-70, Av. Miguel Hernández (antigua N-332) y CV-821 principalmente. El hecho de que estas carreteras crucen prácticamente el término municipal en su totalidad, junto con la gran densidad de tráfico que soporta, plantea problemas de ruido, especialmente cuando muchas de estas zonas que lindan con estas carreteras tienen un uso residencial.

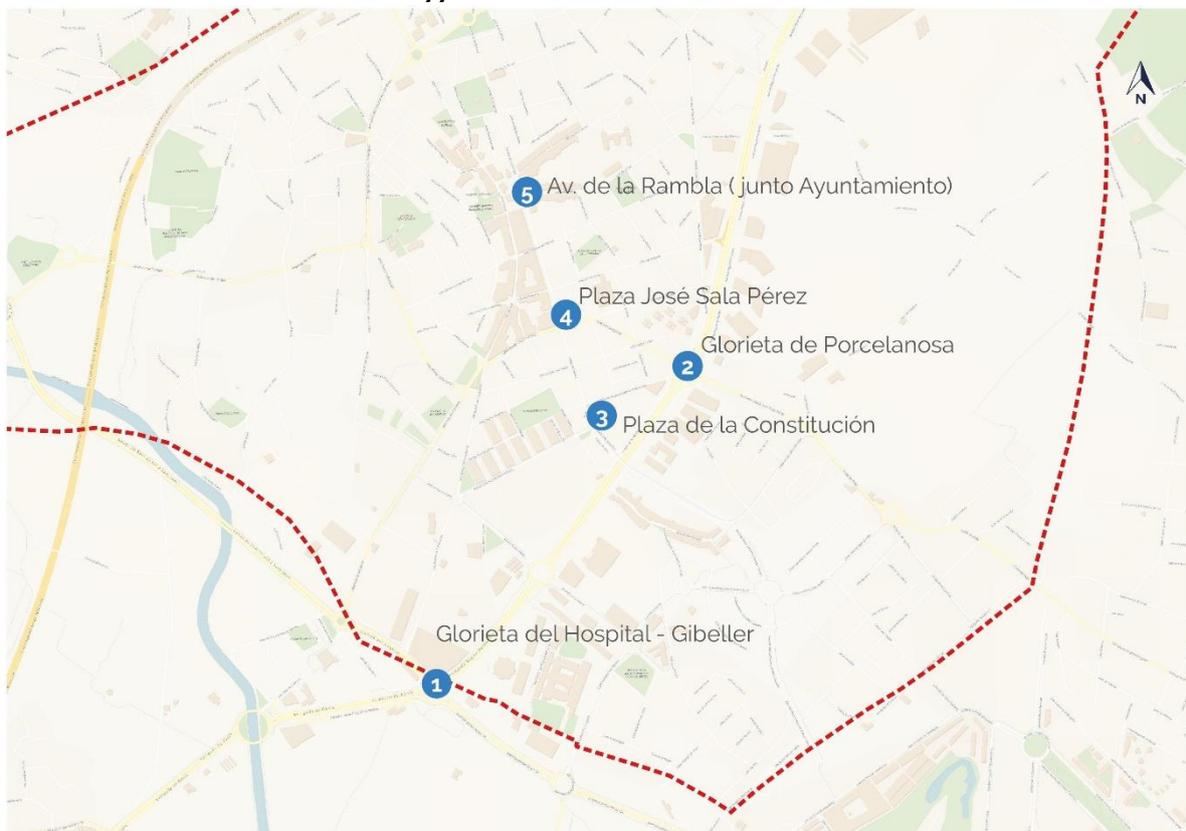
Para contrastar estos datos, se han realizado mediciones acústicas en cinco puntos en diferentes tramos horarios con una duración de 15 minutos, con una lectura "fast" de 125 milisegundos en ponderación A. El equipo de medición utilizado es un sonómetro, modelo PCE-322A de clase II con una calibración que cumple con las características establecidas en la Orden ITC/2845/2007, que mide en la gama de frecuencias comprendidas entre 31,5Hz y 8 Hz para el ruido del tráfico viario.

Gráfica 176. Equipo de medición de ruidos.



Fuente: Elaboración propia.

Gráfica 177. Puntos de medición del nivel sonoro.



Fuente: Elaboración propia.

En la siguiente tabla aparecen los principales índices sonoros obtenidos por el sonómetro y calculados. Se observa que los puntos con mayor valor en estos índices sonoros son el punto 1 y 2, que se localizan en la Av. Miguel Hernández, vía de especial tránsito vehicular. Por el contrario, los puntos 3 y 5 presentan los valores más bajos, siendo uno de los principales motivos la ubicación en plazas peatonales y la reducción de velocidad de circulación que tienen los vehículos motorizados en comparación con la Av. Miguel Hernández.

Gráfica 178. Datos sonoros de las mediciones realizadas en Sant Joan d'Alacant con el sonómetro PCE-322.

Punto	Hora de inicio	Número de valores registrados	Laeq (dB)	Máx (dB)	Min (dB)
1	7:48:10	3.382	69,76	85,90	51,60
	12:23:23	1.807	68,37	78,40	85,70
	17:41:59	1.670	69,40	52,60	54,00
2	8:35:17	2.009	67,03	86,20	53,30
	12:52:11	1.813	82,38	87,40	57,20
	18:14:06	1.827	67,08	82,40	52,10
3	7:50:33	2.423	59,69	79,40	45,60
	11:32:05	1.964	60,20	74,80	48,70
4	8:23:17	1.701	61,00	79,40	45,60
	11:10:11	1.830	65,32	74,80	54,90
5	18:58:34	700	61,37	79,60	48,80

Fuente: Sound Level Meter y elaboración propia

03

Conclusiones

PMUS 
Sant Joan D'Alacant



Movilidad centrada
en las personas.

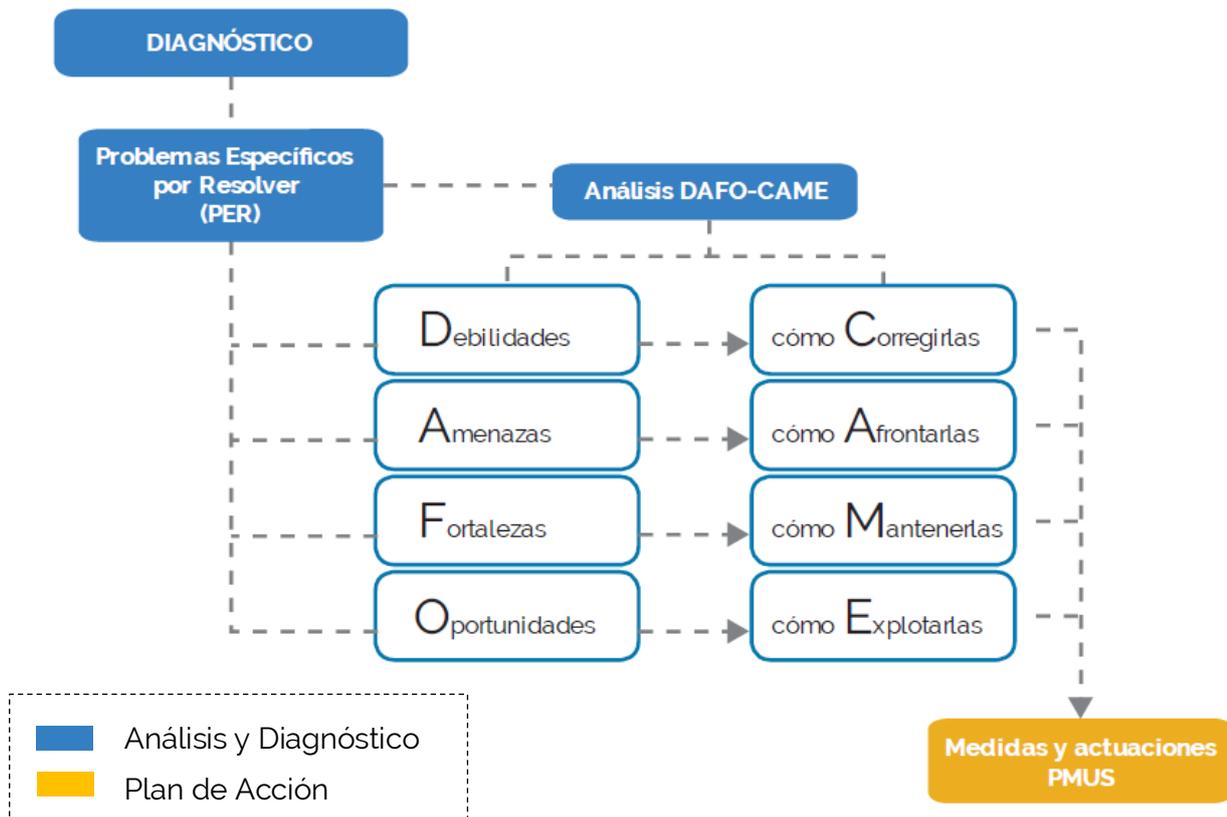
Noviembre 2020

3. Conclusiones

El documento diagnóstico del PMUS de Sant Joan d'Alacant se cierra con un resumen de los principales problemas o retos por resolver, extraídos del diagnóstico realizado en base a la información técnico-participativa analizada.

Para ello se ha hecho uso de una matriz de análisis DAFO-CAME que identifica las principales **D**ebilidades, **A**menazas, **F**ortalezas y **O**portunidades que ayude a identificar las líneas estratégicas de acción. Para ello, se desglosan posibles líneas estratégicas en función de las distintas combinaciones que puedan ayudar a **C**orregir las principales debilidades, **A**frontar las amenazas del entorno, **M**antener las fortalezas, y **E**xplotar las oportunidades que sirvan de base para las próximas fases de elaboración del PMUS en la configuración de una visión integrada y ordenada de los objetivos y construcción de actuaciones que guiarán un modelo de movilidad más sostenible.

Gráfica 179. Matriz DAFO-CAME.



Fuente: elaboración propia

DAFO - CAME

Debilidades	Cómo Corregirlas
Disponibilidad del vehículo privado y tasa de motorización muy elevada	
Elevada dependencia del vehículo privado para desplazamientos cortos	Creando nuevas conexiones peatonales o ciclistas desde la periferia al núcleo urbano consolidado de Sant Joan d'Alacant.
Necesidad de desplazamientos desde las urbanizaciones periféricas al centro de Sant Joan d'Alacant por falta de dotaciones y equipamientos básicos	Permeabilidad y ampliación del servicio de transporte colectivo.
Poca rotación de las plazas de estacionamientos en zonas con déficit de plazas	Implantando sistemas de regulación rotatoria de las plazas de estacionamiento
Efecto barrera de la Avda. Miguel Hernández	
Malas conexiones peatonales y ciclistas con los centros comerciales de la Avda. Miguel Hernández	Pacificando el tráfico en la Avda. Miguel Hernando, a la vez que se optimiza y mejora la red peatonal y ciclista entre ambos lados de la avenida
Deficiente conectividad ciclista entre carriles bici actuales	
Malas conexiones peatonales y ciclistas con el Polideportivo	Facilitando el uso normal de la bicicleta como modo de transporte cotidiano y habitual, creando una infraestructura ciclista con un diseño adecuado y directo y seguro; generando aparcamientos para bicis próximos y seguros a espacios generadores de viaje; favoreciendo la conexión con otros modos de transporte; desarrollando iniciativas que promuevan y fomentan el uso de la bicicleta a todas las edades.
Percepción de inseguridad de las personas usuarias de la bicicleta	
Escasez de aparcabicis seguros en zonas de atracción	
Conexiones inexistentes en transporte público con las playas, el tram y otras localidades cercanas	Permeabilidad y ampliación del servicio de transporte colectivo. El Tram ya es una realidad en los planteamientos de la Generalitat

Señalética confusa y deficiente	Reforzando la señalización vertical y horizontal, así como elementos de calmado de tráfico
Indisciplina de estacionamiento en zonas reservadas para carga y descarga, tanto por transporte de mercancías como por vehículos particulares	A través del cumplimiento efectivo de la Ordenanza y Normativa de vados y licencias reservadas de estacionamiento en la vía pública. Homogeneización de los horarios de las plazas de carga y descarga.
Volumen y velocidades elevadas de tráfico en determinados puntos del viario urbano, generando inseguridad para peatones, escolares y ciclistas	Garantizando una mayor seguridad vial y pacificación del tráfico rodado en inmediaciones a equipamientos dotacionales y centros escolares que faciliten la creación de entornos escolares seguros y garanticen la seguridad vial de las personas usuarias mediante la puesta en marcha de proyectos de Camino Escolar Seguro, para que los niños y niñas puedan desplazarse de forma autónoma, sostenible y saludable.
Inexistentes facilidades estructurales y hábitos de movilidad para la intermodalidad de los desplazamientos diarios de la población.	Implementando TICS, herramientas y aplicaciones que puedan facilitar la movilidad compartida; y potenciando modos de transporte blando (a pie y bicicleta) entre nodos generadores y atractores de viaje que permitan a la persona usuaria diseñar itinerarios compartidos desde y hacia el lugar de residencia-trabajo- actividades cotidianas.
Gran parte del espacio público urbano está destinado y diseñado para el vehículo privado	Reorganizando y redistribuyendo el viario de forma más equitativa para el resto de modos de transporte
Importante volumen de tráfico, congestión y situaciones conflictivas en cruces de calles e intersecciones peatonales en horas punta.	Desarrollando actuaciones que reduzcan las áreas de conflicto entre peatones y vehículos a fin de facilitar la visibilidad y margen de maniobra de las personas usuarias para salvaguardar su integridad física y permitir la continuidad operacional de las intersecciones y cruces peatonales. Reducir el número de aparcamiento para aumentar la visibilidad.
Excesiva importancia de la Avda. de la Rambla dentro de la movilidad urbana	

Fuente: elaboración propia

DAFO - CAME

Amenazas	Cómo Afrontarlas
<p>El servicio del transporte público interurbano es cada vez menos competitivo que el vehículo privado</p> <p>La oferta de transporte público interurbano es deficiente y con pocas perspectivas de mejora. Por ejemplo, paradas poco accesibles, destinos sin servicio.</p> <p>Inexistente preparación del transporte público al incremento de personas adultas con movilidad reducida.</p>	<p>Análisis de la demanda potencial del autobús comarcal. Estudio de accesibilidad e inclusión del servicio del Transporte Alicante Metropolitano (TAM). Reordenación del servicio actual de transporte público. Exigir la normativa vigente de accesibilidad al transporte público.</p>
<p>Latente posibilidad de coyunturas económicas desfavorables.</p>	<p>Asegurando la cooperación y trabajo sinérgico en materia de gestión del transporte y competitividad comercial y turística entre las localidades del área metropolitana de Alicante</p>
<p>El actual contexto económico puede conllevar al aumento del teletrabajo, pudiendo generar un incremento en los desplazamientos internos en coche ante una oferta peatonal aún en desarrollo.</p>	<p>Optimizando y mejorando la red peatonal y ciclista de corta y media distancia entre áreas residenciales y equipamientos.</p>
<p>Falta de renovación del parque de vehículos por la coyuntura económica</p>	<p>Potenciando los desplazamientos en modos sostenibles</p>
<p>Excesivo uso del espacio público para dar cabida a la creciente necesidad de estacionamiento del vehículo privado nodos de atracción</p>	<p>Fomentando la intermodalidad entre zonas de atracción y asegurando la oferta de otros modos de transporte y creando nuevos aparcamientos disuasorios</p>

Fuente: elaboración propia

DAFO - CAME

Fortalezas	Cómo Mejorarlas
El tamaño y la orografía de la ciudad favorece los desplazamientos a pie o en bici para los viajes de corta y media distancia	Consolidando las redes peatonales y ciclista de acceso y conexión entre la infraestructura dotacional, zonas verdes y residenciales
Margen de mejora para la movilidad en bicicleta y a pie como modo de transporte cotidiano, de ocio y deporte.	<p>Facilitando el uso normal de la bicicleta como modo de transporte cotidiano y habitual.</p> <p>Creando una infraestructura ciclista y peatonal con un diseño adecuado y directo y seguro.</p> <p>Implantando aparcamientos para bicis próximos y seguros.</p> <p>Desarrollando campañas que promuevan y fomentan el uso de la bicicleta a todas las edades.</p>
Margen de mejora de las políticas de estacionamiento para la gestión del tráfico de agitación (tráfico en busca de una plaza libre de estacionamiento)	<p>Potenciando las bolsas de estacionamiento y que sean accesibles mediante la creación de itinerarios peatonales seguros que ayuden a revalorizar la sección del viario y mejorar el espacio urbano.</p> <p>Armonizando e integrando la gestión de los aparcamientos por aplicaciones digitales.</p> <p>Incentivar la utilización del aparcamiento particular en garaje sobre el aparcamiento en calzada por parte de los residentes.</p> <p>Sistemas de información inteligente de la oferta de aparcamiento (paneles informativos)</p>
Políticas favorables a la promoción de un nuevo modelo de movilidad urbana sostenible.	Redactando nuevas normativas que impulsen el nuevo modelo de movilidad

Fuente: elaboración propia

DAFO - CAME

Oportunidades	Cómo Explotarlas
La Unión Europea demanda a las instituciones y países miembros adoptar medidas que integren la movilidad sostenible en la planificación urbanística y territorial de los municipios y las ciudades.	Generando normativas urbanísticas y ordenanzas municipales para garantizar e impulsar la movilidad sostenible a toda escala territorial: Regional-comarcal y municipal
Existencia de un marco político de referencia y fondos europeos para la reducción de emisiones y huella de carbono, y el desarrollo sostenible de las ciudades y municipios.	Participando activamente en el desarrollo de proyectos y actuaciones en materia de desarrollo sostenible. Promoviendo e informando a la población de subvenciones para la adquisición de vehículos eléctricos.
Promoción de políticas, ayudas y subvenciones vigentes de carácter nacional y regional para la electrificación del transporte y transición a vehículos que utilicen energía de fuentes renovables.	
Existen planes y estrategias relacionados con la movilidad local	
El Área Metropolitana de Alacant-Elx dispone de un Plan de Movilidad que ayudará a mejorar los desplazamientos pendulares entre residentes de esta área, principalmente con Alicante	Generando una gran cooperación administrativa en temas comunes de movilidad, facilitando la colaboración entre municipios de área metropolitana de Alacant-Elx para seguir contribuyendo a mejorar la movilidad interurbana
Creciente oferta de nuevas tecnologías aplicadas a la movilidad sostenible	Implementando TICS, herramientas y aplicaciones que puedan facilitar la movilidad compartida por motivo de desplazamiento; e incentivando la generación de Planes de Transporte al Trabajo (PTT).
Auge de sistemas de movilidad colaborativa y compartida	
Evolución tecnológica de las herramientas TICs en el ámbito de la gestión inteligente de la movilidad	
Cercanía a la línea del Tram	Generando conexiones directas

Aprovechamiento de la coyuntura económica actual	Marco idóneo para implantar pautas de movilidad sostenibles
Elevado precio de los combustibles:	mayores facilidades de incentivación de pautas de movilidad urbana más sostenibles.
Redacción de un nuevo Plan de Movilidad	Desarrollando las estrategias del PMUS de Sant Joan d'Alacant

Fuente: elaboración propia