



PMUS 
Sant Joan D'Alacant



Lote 2.

Pla d'Acció
Sant Joan d'Alacant

Setembre 2021



buchanan

Por una movilidad centrada en las personas

Pla de Mobilitat Urbana Sostenible de Sant Joan d'Alacant

Número de document

2019056P_Lote2_PlanAcción_v5

Elaborat per	Revisat per	Aprovat per
Nom i Congnom <i>Carla Corrales</i>	Nom i Congnom <i>Daniel Marrero</i>	Nom i Congnom <i>Enrique Huertas</i>
03/09/2021		

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

Este informe está redactado para el uso exclusivo del cliente que figura en la portada. Cualquier uso por parte de personas o empresas ajenas a Buchanan Consultores o su cliente queda estrictamente prohibido. Ninguna persona tiene autorización para copiar entera o parcialmente este documento.



Movilidad centrada
en las personas.

Setembre 2021

Índex

1.	PLA D'ACCIÓ	6
1.1.	Objectius perseguits	6
1.2.	Desenvolupament i estructura del Pla d'Acció	9
1.3.	Estratègies Instrumentals	11
1.3.1.	El.1. Comissió Municipal de Mobilitat.....	11
1.3.2.	El.2. Pla Director de la Mobilitat Personal i Ciclista.....	14
1.4.	Estratègies Estructurals	17
1.4.1.	EE.1. Integració urbana de l'Av. Miguel Hernández	17
1.4.2.	EE.2. Arribada del Tramvia al municipi de Sant Joan d'Alacant.....	25
1.4.3.	EE.3. Reordenació del repartiment modal dels carrers.....	29
1.4.4.	EE.4. Finalització de la Ronda perimetral Nord-Sud	38
1.4.5.	EE.5. Execució de la prolongació de la Via Parc i la seua connexió amb l'A-7	41
1.5.	Estratègies Complementàries	43
1.5.1.	EC.1. Gestió del trànsit i seguretat viària	43
1.5.2.	EC.2. Regulació de l'estacionament	50
1.5.3.	EC.3. Aparcaments dissuasius.....	55
1.5.4.	EC.4. Xarxa d'itineraris per als vianants accessibles.....	62
1.5.5.	EC.5. Xarxa d'infraestructura ciclista i vehicles de mobilitat personal	87
1.5.6.	EC.6. Programa d'optimització i dinamització del transport públic	98
1.5.7.	EC.7. Impuls de la mobilitat elèctrica	106
1.6.	Estratègies Transversals	108
1.6.1.	ET.1. Programa de Camí Escolar Segur	108
1.6.2.	ET.2. Pla de Formació i Conscienciació.	113
1.6.3.	ET.3. Gestió Intel·ligent de la Mobilitat	117
1.6.4.	ET.4. Senyalització i informació	118
1.7.	Resum de les Estratègies del Pla d'Acció	122
2.	PROGRAMACIÓ TEMPORAL I PRESSUPOST	134
3.	AVALUACIÓ AMBIENTAL	136
4.	MODEL DE GESTIÓ I SEGUIMENT	138
ANNEX 1: PARTICIPACIÓ CIUTADANA		145

1.	Introducció.....	146
2.	Enquestes de mobilitat	146
3.	Taller de mobilitat	147
4.	Entrevistes al teixit associatiu.....	153
5.	Taller participatiu	161
	ANNEX 2: REGLAMENTE COMISSIÓ MUNICIPAL	171
	ANNEX 3: SECCIONS VIARI.....	177
	ANNEX 4: MODEL DE NOUS ARTICLES PER A L'ORDENANÇA DE TRÀNSIT REFERIT A LA BICICLETA.....	183
	ANNEX 5: MODEL D'ENQUESTES PER A AVALUACIÓ D'INDICADORS.....	186
	ANNEX 6: PLANS	189

01

Pla d'acció

PMUS 
Sant Joan D'Alacant



Movilidad centrada
en las personas.

Setembre 2021

1. Pla d'Acció

A partir de la identificació de les manques i oportunitats referides a la mobilitat urbana de Sant Joan d'Alacant presents en el document de Diagnòstic de la Mobilitat Urbana Sostenible, es procedeix al desenvolupament del document que emmarca les principals línies estratègiques, compostes al seu torn per un paquet de mesures, que permeten una evolució del municipi cap a la mobilitat urbana sostenible.

Per tant, es disposa d'un coneixement adequat sobre els condicionants socioeconòmics i territorials de la mobilitat local, de les característiques de l'oferta i la demanda, d'una valoració dels principals problemes i conflictes actuals i la identificació de les potencials millores per al municipi de Sant Joan d'Alacant de cara a poder jerarquitzar les intervencions sobre la situació actual.

1.1. Objectius perseguits

La identificació de la problemàtica de Sant Joan d'Alacant quant a mobilitat es refereix, permet la definició dels objectius específics del pla. En línies generals, aquests objectius busquen aconseguir un sistema de mobilitat que permeta als ciutadans desplaçar-se d'una manera sostenible, segura, eficient i inclusiva.

S'ha pres com a referència el document "Implantació dels Plans de Mobilitat Urbana Sostenible" elaborat per la Federació Espanyola de Municipis i Províncies (FEMP) i la "Guia pràctica per a l'elaboració i implantació de Plans de Mobilitat Urbana Sostenible" redactada per l'Institut per a la Diversificació i Estalvi de l'Energia (IDAE).

Taula 1. Objectius específics del Pla de Mobilitat Urbana de Sant Joan d'Alacant

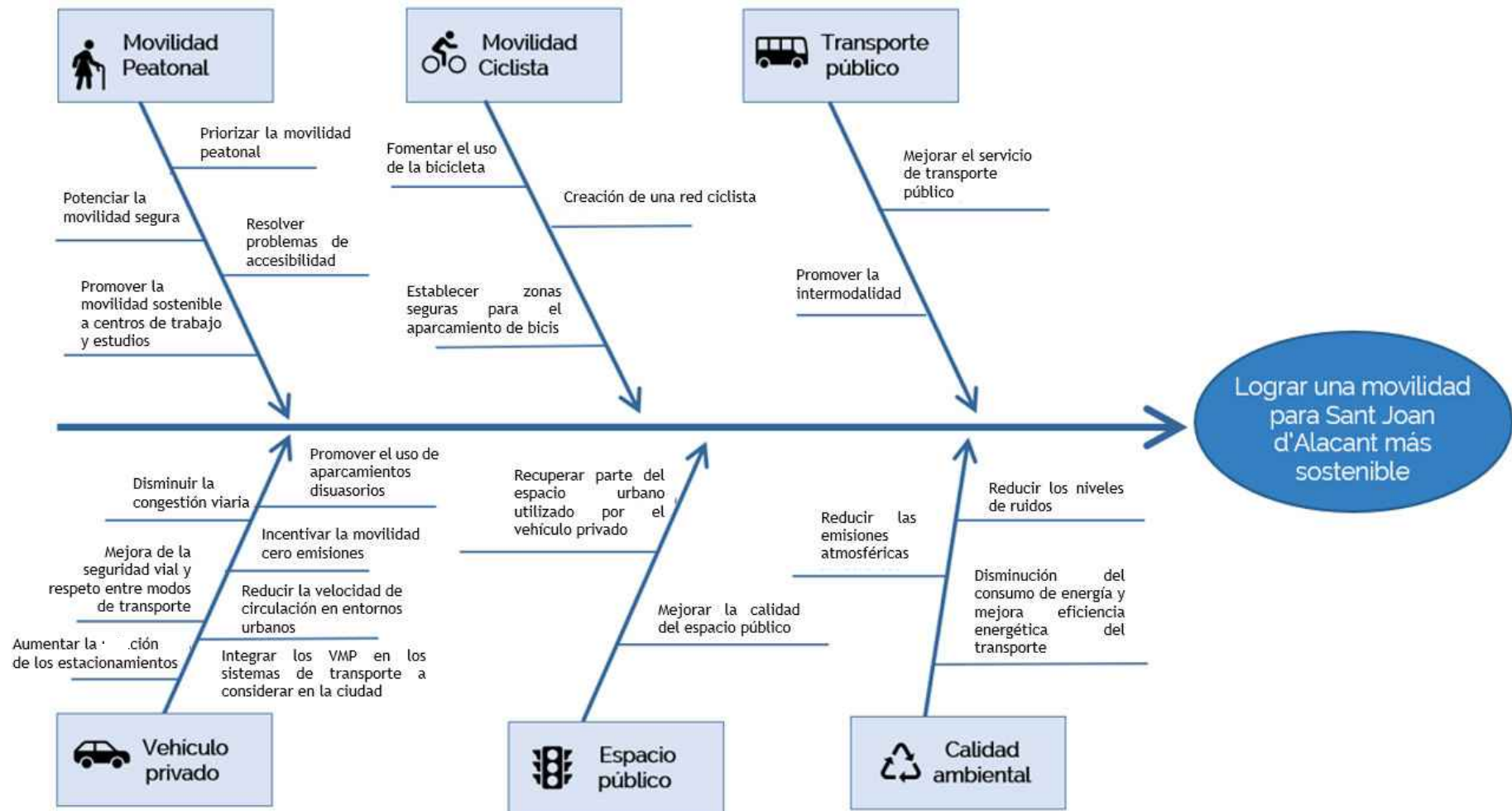
Àmbit	Codi	Objectiu
Mobilitat per als vianants	01	Prioritzar la mobilitat per als vianants
	02	Resoldre els problemes d'accessibilitat
	03	Potenciar la mobilitat segura per a totes les persones
	04	Promoure la mobilitat sostenible als centres de treball i estudis
Mobilitat ciclista	05	Fomentar l'ús de la bicicleta
	06	Creació d'una xarxa ciclista
	07	Establir zones segures per a l'aparcament de les bicicletes
Transport públic	08	Millorar del servei de transport públic
	09	Promoure la intermodalitat
Vehicle privat	10	Disminuir la congestió viària
	11	Reduir la velocitat del vehicle privat en espais urbans
	12	Millora de la seguretat viària i el respecte entre les diferents maneres de transport
	13	Promoure l'ús d'aparcaments dissuasius
	14	Incentivar l'ús de vehicles eco o zero emissions

	15	Augmentar la rotació dels estacionaments
	16	Integrar els vehicles de mobilitat personal en els sistemes de transport a considerar a la ciutat
Espai públic	17	Recuperació de part de l'espai urbà destinat al vehicle privat
	18	Millora de la qualitat de l'espai públic
Qualitat ambiental	19	Reduir els nivells de soroll
	20	Reduir les emissions atmosfèriques
	21	Disminució del consum d'energia i millora de l'eficiència energètica del transport

Font: Elaboració pròpia

Mitjançant la representació del diagrama de Ishikawa, també dit espina de peix, es mostra de manera més esquemàtica els àmbits i objectius perseguits en la qual poden veure's causes i efectes de manera relacional:

Gràfica 1. Diagrama de Ishikawa dels objectius específics de Sant Joan d'Alacant.



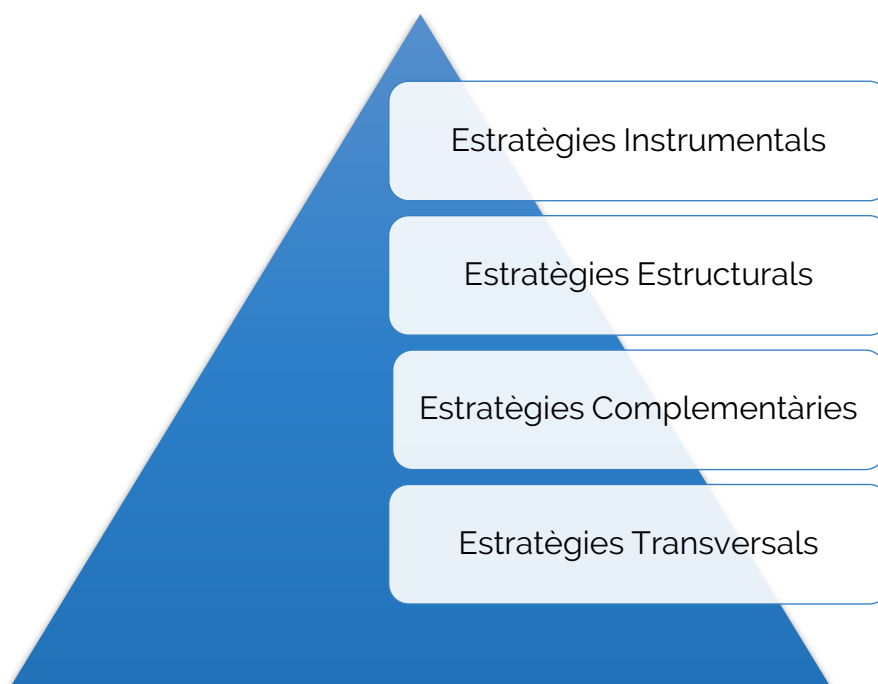
Font: Elaboració pròpia.

1.2. Desenvolupament i estructura del Pla d'Acció

Una vegada que s'han establert els objectius que persegueix el present pla, es precisa de la identificació de les línies estratègiques que orientaran les accions i mesures. Aquestes estratègies s'estructuren en quatre eixos principals, definits segons el seu major o menor rellevància o capacitat de canvi en el model de mobilitat actual: instrumental, estructural, complementàries i transversals.

És important destacar que la lògica d'aquesta classificació per nivells obeeix a una prioritització de les estratègies en una determinada programació, a més de la seua agrupació en conjunts ordenats que permeten al lector o lectora entendre la capacitat transformadora de les estratègies contingudes en cadascun.

Gràfica 2. Nivells estratègics d'intervenció.



Font: Elaboració pròpia

1.- Estratègies Instrumentals (EI). Les estratègies d'aquest nivell estan directament relacionades amb la coordinació i operativa d'implantació necessària per a executar diferents estratègies del PMUS. La seua implementació s'ha de dur a terme en la fase inicial de posada en marxa del PMUS i abans de qualsevol altra estratègia, perquè ajudaran a la correcta planificació i seguiment del Pla:

- **EI.1. Comissió Municipal de Mobilitat.**
- **EI.2. Pla Director de la Mobilitat Personal i Ciclista.**

2.- Estratègies Estructurals (EE). Si bé cap actuació és capaç d'aconseguir per si sola els objectius buscats, sinó en col·laboració amb uns altres, sí s'han identificat unes estratègies estructurals, que actuaran com a catalitzadores del canvi del model de mobilitat. Estan compostes per:

- **EE.1. Integració urbana de la Avda. Miguel Hernández.**
- **EE.2. Arribada del Tramvia al municipi de Sant Joan d'Alacant.**

- **EE.3. Reordenació del repartiment modal dels carrers.**
- **EE.4. Finalització de la Ronda perimetral Nord-Sud.**
- **EE.5: Execució de la prolongació de la Via Parc i la seua connexió amb l'A-7.**

3.- Estratègies Complementàries (EC). Les estratègies estructurals es veuran reforçades per una sèrie d'estratègies complementàries que aportaran algunes mesures de reforç importants, com ara:

- **EC1. Gestió del trànsit i seguretat viària.**
- **EC2. Regulació de l'estacionament.**
- **EC3. Aparcaments dissuasius.**
- **EC4. Xarxa d'itineraris per als vianants accessibles.**
- **EC5. Xarxa d'infraestructura ciclista i vehicles de mobilitat personal.**
- **EC6. Programa d'optimització i dinamització del transport públic.**
- **EC7. Impuls de la mobilitat elèctrica.**

4.- Estratègies Transversals (ET). Finalment, el Pla d'Acció es completa amb una sèrie d'estratègies transversals, que en major o menor mesura incideixen sobre la resta de les estratègies anteriors, ajudant a generar un tractament integrat i eficient del canvi de model de mobilitat. Inclou la proposta següent:

- **ET1. Camí Escolar Segur.**
- **ET2. Pla de Formació i Conscienciació.**
- **ET3. Gestió intel·ligent de la mobilitat.**
- **ET4. Senyalització i informació**

Totes les estratègies i actuacions comentades inclouran els següents camps descriptius:

- **Estratègia**, on se li assigna una denominació i un codi de referència.
- **Lògica de l'estratègia**, que recull els objectius als quals respon l'estratègia i els problemes específics que pretén resoldre.
- **Objectius als quals respon**, codificats segons s'ha indicat amb anterioritat.
- **Interaccions amb altres estratègies**, on s'indica el codi d'altres estratègies que estan relacionades directament amb la que és objecte.
- **Mesures proposades**, que concreta de manera esquemàtica la proposta que es proposa.
- **Termini d'execució**, que recull el termini estimat de posada en pràctica en tres períodes de temps (menor de quatre anys, de quatre a huit anys i més de huit anys).
- **Inversió estimada**, amb diversos rangs de costos.
- **Operació i manteniment**, que inclou una previsió de costos en tres rangs anuals.
- **Indicadors d'avaluació i seguiment**, que descriu els indicadors que es consideren més adequats, la seua unitat de mesurament, i els seus valors actuals i esperats.

Al final del document s'adjunta un annex que inclou els plans de les diferents estratègies.

1.3. Estratègies Instrumentals

1.3.1. El.1. Comissió Municipal de Mobilitat

Lògica de l'Estratègia

És necessari crear una figura que s'encarregue de gestionar i coordinar tots els aspectes relacionats amb la mobilitat i accessibilitat urbana, així com planificar i supervisar les actuacions i estratègies municipals que apareixen en el Pla de Mobilitat Urbana Sostenible de Sant Joan d'Alacant, amb la finalitat d'oferir un servei públic de qualitat i un municipi accessible i de fàcil desplaçament.

La iniciativa que es proposa en la present estratègia s'ha implantat amb èxit en nombrosos municipis, i consisteix en la creació d'una oficina municipal de mobilitat que s'encarregue de promoure i informar sobre la mobilitat urbana sostenible.

- Objectius als quals respon: 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20 i 21.
- Interaccions amb altres estratègies: El.2, EE.1, EE.2, EE.3, EE.4, EE.5, EC.1, EC.2, EC.3, EC.4, EC.5, EC.6, EC.7, ET.1, ET.2 i ET.3.

Mesures proposades

Per a la creació de la Comissió Municipal de Mobilitat, caldrà desenvolupar la normativa municipal corresponent. En l'annex 2 s'acompanya el text proposat de reglament d'aquesta comissió.

La Comissió Municipal de Mobilitat estarà constituïda per tres àmbits de treball diferenciats: la Comissió Executiva, la Comissió Tècnica i la Comissió Participativa.

- **La Comissió Executiva** ha d'estar constituïda per decisores polítics, és a dir, els diferents responsables de les polítiques de mobilitat (trànsit, accessibilitat transporte, ...), del desenvolupament de l'espai urbà de la ciutat (ordenació, urbanisme, manteniment, educació, ...) i de les matèries relacionades amb el medi ambient (energia, clima, ...). En l'actual distribució de competències s'inclouria a les persones responsables de les següents regidories: Mobilitat, Urbanisme, Energia, Educació, Seguretat, Manteniment i Medi Ambient.
- **La Comissió Tècnica** la integraran els tècnics municipals de les àrees implicades: mobilitat, manteniment, obres, urbanisme, educació, medi ambient, Policia Local i tècnics de les empreses de transport públic i de consorcis de transport que presten servei a Sant Joan d'Alacant.
- **La Comissió Participativa** es compondrà a partir del Consell Social de Sant Joan d'Alacant. Aquesta comissió pretén establir un àmbit de debat i decisió sobre temes de mobilitat amb participació de la ciutadania. Es convocaran sessions plenàries temàtiques sobre mobilitat, en compliment del Reglament Orgànic del Consell Social (recentment aprovat) a les quals podran assistir tant la Comissió Tècnica com la Comissió Executiva, segons la temàtica a tractar. A més, es podrà crear un grup de treball permanent sobre mobilitat municipal, tal com s'estableix en aquest reglament.

Es podran incorporar a les reunions de les diferents comissions representants d'agents socials com a grans superfícies comercials, representants d'associacions veïnals,

associació de consumidors, associacions empresarials, sindicats, etc., que no estiguen inclosos en el Consell Social.

Entre les diferents tasques o funcions que haurà d'assumir la Comissió Municipal de Mobilitat destaquem les següents:

- Seguiment del compliment del Pla de Mobilitat Urbana Sostenible.
- Atendre i gestionar consultes i propostes sobre mobilitat i transport.
- Informar sobre l'oferta de transport públic del municipi: recorreguts i horaris d'autobusos interurbans, possible connexió al tram, etc.
- Mostrar els avantatges i els desavantatges de les diferents maneres de transport.
- Divulgar els projectes duts a terme per l'Ajuntament per a aconseguir una mobilitat sostenible.
- Comunicar les modificacions dels serveis de transport públic.
- Gestionar la participació de les àrees municipals i dels ciutadans en matèria de mobilitat.
- Informar sobre conductes responsables, sobre hàbits beneficiosos per a la salut, i sobre el respecte al mitjà ambientals a l'hora de triar una manera de transport.
- Assessorar la resta dels departaments municipals sobre les línies de gestió de mobilitat urbana sostenible.
- Desenvolupar projectes de foment de la mobilitat sostenible.
- Desenvolupar actuacions de mobilitat dutes a terme conjuntament per l'Ajuntament de Sant Joan d'Alacant i la Generalitat Valenciana.
- Proposar, a empreses i a centres d'interés, el desenvolupament de plans de mobilitat específics.

Termini d'execució i costos associats

Taula 2. Termini d'execució i costos associats E.I.I.

Execució (anys)	1
Inversió (€)	0 €
Operació i Manteniment (€)	1.400 M€

Font: elaboració pròpia

Indicadors d'avaluació i seguiment

Taula 3. Indicadors d'avaluació i seguiment E.I.I.

<i>Indicador</i>	<i>Vosté</i>	<i>Preses de dades</i>	<i>Àmbit</i>	<i>Valor actual</i>	<i>Valor esperat</i>
<i>Creació Comissió Municipal Mobilitat</i>	Tant per un	Ajuntament	Gestió	-	1
<i>Núm. Estratègies del PMUS implantades</i>	Tant per un	Ajuntament	Gestió	0	>12
<i>Convocatòria Comissió Municipal Mobilitat</i>	Tant per un	Ajuntament	Participació	-	1
<i>Emissions CO₂/hab</i>	Kg	Estudi ambiental	Ambiental	425,87	395,25

Font: elaboració pròpia.

1.3.2. El.2. Pla Director de la Mobilitat Personal i Ciclista

Lògica de l'Estratègia

La bicicleta és un element transversal de la política municipal que té relació amb la mobilitat, les infraestructures, el medi ambient, la salut, l'educació, l'esport, el turisme i les activitats econòmiques.

La necessària promoció i ordenació de l'ús de la bicicleta fa convenient l'estructuració i **coordinació** de totes les mesures referides a aquesta manera de desplaçament, de manera que es configure un programa equilibrat i compacte en el qual no predominen de manera desproporcionada els uns o els altres components (infraestructures, regulació, etc.).

- Objectius als quals respon: 2, 3, 4, 5, 6, 7, 12, 14 i 16.
- Interaccions amb altres estratègies: El.1, EE.1, EE.3, EC.1, EC.2, EC.7, ET.1 i ET.2.

Mesures proposades

La mesura consisteix en l'elaboració d'un **Pla Director de la Mobilitat Personal i Ciclista**, que incentivarà l'ús de la bici i vehicles de mobilitat personal (VMP) com a mitjà de transport habitual i sostenible entre els residents a Sant Joan d'Alacant, desenvolupant les següents activitats:

- Establiment de les pautes de la política municipal de la bicicleta i de VMP.
- Coordinació del disseny de la xarxa d'itineraris ciclistes que vertebrar el territori de manera eficient i segura (en l'estratègia EC.2. Xarxa d'infraestructura ciclista i vehicles de mobilitat personal es proposarà una xarxa).
- Determinació dels condicionants que faciliten l'accés a la xarxa, prioritzant les connexions amb els principals centres atractores i generadors de viatges.
- Promoció d'iniciatives d'instal·lació de llocs per a l'estacionament de bicicletes.
- Plantejament de mesures en matèria de seguretat viària que protegiscuen els ciclistes i VMP en espais compartits amb altres usos (circulació de vehicles o circulació per als vianants).
- Proposta d'iniciatives que dinamitzen i normalitzen la utilització de la bicicleta i VMP per a tots els usos (transport quotidià, oci o esport), i per qualsevol grup social, amb independència de sexe, edat, zona de residència o renda.
- Priorització de criteris que afavoriscuen la intermodalitat.

En paral·lel a les activitats descrites el Pla Director haurà d'impulsar altres mesures complementàries de suport, com les que enumerem a continuació:

- Campanyes de foment de l'ús quotidià de la bicicleta i VMP:
 - Informació sistemàtica (paper i web) de vies ciclistes i de VMP segures i de la xarxa d'aparcaments de bicicletes.
 - Sobre els beneficis personals, socials i ambientals de l'ús d'aquesta mena de vehicles.
 - Respecte al potencial de la bicicleta elèctrica i altres vehicles de mobilitat personal.
 - En relació amb la percepció ciclista per a conductors d'automòbils i transport públic.
 - Foment de la intermodalitat de la bici i VMP amb el transport públic.
 - Conducció baixos els efectes d'alcohol i drogues.

- Desenvolupament del Programa "Aula de la Biciescuola".
- Formació per a la utilització segura de la bicicleta:
 - Cursos de maneig bicicleta per a xiquets en col·legis, i adults en general.
 - Normativa, equipament i recomanacions: casc, codi de circulació, etc.

Gràfica 3. Campanya publicitària "Ens mou el respecte. Gràcies Madrid".



Font: Ajuntament de Madrid (Espanya).

- Campanyes de conscienciació respecte a la convivència responsable de totes les maneres de transport, amb especial atenció als col·lectius professionals del sector (autobusos, taxis, distribuïdors, etc.), i en les quals també caldrà aprofundir en les conseqüències de possibles conductes incíviques.
- Desenvolupament del Programa Biciescuola en els col·legis del municipi.
- Altres iniciatives de suport:
 - Convenis amb empreses per al foment de l'ús de bicicleta pels seus empleats dins de les polítiques empresarials de Responsabilitat Social Corporativa (dutxes, taquilles, vestuaris, ajudes per a l'adquisició de bicicletes, aparcabicis, etc.).
 - Convenis amb comerços per a incentivar que els clients acudisquen amb bici (descomptes, tractament preferent, aparcabicis, etc.)
 - Avantatges fiscals (Estat, Govern Autònom o Ajuntament) per a les empreses que s'impliquen en la promoció de la bici com a manera sostenible de transport.

Termini d'execució i costos associats

Taula 4. Termini d'execució i costos associats EI.2.

Execució (anys)	1 any
Inversió (M€)	20.000 – 30.000 €
Operació i Manteniment (M€)	1.400 – 2.100 €

Font: elaboració pròpia

Indicadors d'avaluació i seguiment

Taula 5. Indicadors d'avaluació i seguiment EI.2.

<i>Indicador</i>	<i>Vosté</i>	<i>Preses de dades</i>	<i>Àmbit</i>	<i>Valor actual</i>	<i>Valor esperat</i>
Redacció del Pla Director	Tant per un	Ajuntament	Mobilitat ciclista	-	1
Viatges amb bicicleta o patinet	%	Enquestes	Mobilitat ciclista	1,69%	>6%
Campanyes de foment de l'ús quotidià de la bicicleta i VMP	Tant per un	Ajuntament	Mobilitat ciclista	-	2 a l'any
Formació per a la utilització segura de vehicles de mobilitat personal	Tant per un	Ajuntament	Mobilitat ciclista	-	2 a l'any
Signatura i convenis amb empreses, comerços i entitats de qualsevol índole	Tant per un	Ajuntament	Mobilitat ciclista	-	2 a l'any

Font: elaboració pròpia.

1.4. Estratègies Estructurals

1.4.1. EE.1. Integració urbana de l'Av. Miguel Hernández

Lògica de l'Estratègia

Al llarg de l'antiga carretera nacional N-332, actualment Av. Miguel Hernández, es localitzen nombrosos centres comercials, zones d'oci, concessionaris de vehicles, comerços de restauració, el tanatori, el campus universitari, l'hospital, etc., concentrant una elevada pressió del trànsit rodat, constituint una barrera física per als desplaçaments de la població en maneres sostenibles entre el nucli de Sant Joan d'Alacant i aquesta zona comercial- administrativa.

En aquest sentit, aquesta estratègia persegueix la integració urbana de l'Avinguda Miguel Hernández mantenint l'ample lliure total de la via, que varia entre 50 i 70 metres en tota la seua extensió, amb criteris que fomenten la mobilitat sostenible, permetent els desplaçaments de vianants i ciclistes al mateix nivell, incorporant espais estancials i zones verdes.

- Objectius als quals respon 2, 3, 10, 11, 17, 18, 19 i 20.
- Interaccions amb altres estratègies: EI.1, EE.1, EE.2, EE.3, EC.1, EC.2, EC.3, EC.4, EC.5 i EC.7.

Mesures proposades

Tal com recull el document d'Anàlisi i Diagnòstic del present PMUS i els estudis de trànsit de la revisió del PGOU, l'actual Avinguda Miguel Hernández presenta una problemàtica que ha de ser tractada de manera independent, a causa de la seua importància sobre Sant Joan d'Alacant i la resta de les localitats pròximes, i al caràcter interurbà que presenta aquesta via.

Aquesta estratègia busca solucionar els problemes citats anteriorment, com ara la permeabilitat transversal, degradació de l'entorn i els ocasionats per l'elevat nombre de vehicles de pas i estacionaments il·legals o en zones no habilitades per a això.

Gràfica 4. Àmbit d'actuació Avinguda Miguel Hernández.



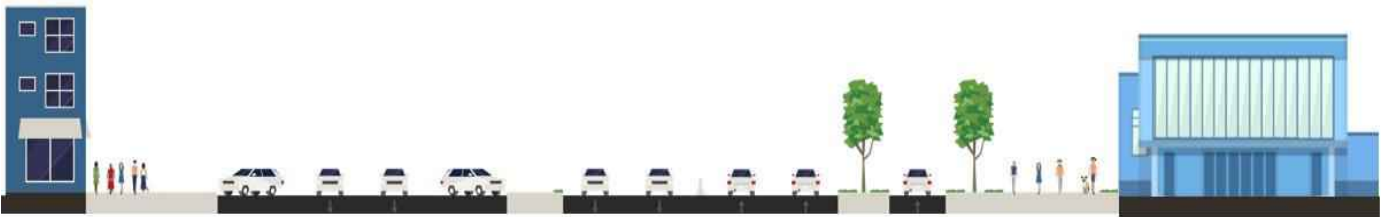
Font: elaboració pròpia.

Per a dotar a l'avinguda Miguel Hernández d'un caràcter urbà, es redissenarà **tot l'espai públic actual, actuant sobre la secció transversal** per a atorgar-li al vianant i al ciclista el protagonisme que es busca i dissuadint el trànsit de trànsit.

Les mesures proposades passen per ampliar les zones estancials i d'esplai, facilitant els desplaçaments a peu des de Sant Joan d'Alacant fins a la zona comercial, creant noves places d'estacionament, a més d'infraestructures de transport que fomenten la mobilitat en transport públic.

A continuació, es mostren les seccions transversals tipus actuals i proposades a més de les diferents mesures, tenint en compte el Programa de Paisatge de l'Av. Miguel Hernández que acompanya al PGOU.

Gràfica 5. Secció actual Avinguda Miguel Hernández.



Font: elaboració pròpia a partir de StreetMix.

Gràfica 6. Secció proposada Avinguda Miguel Hernández.



Font: elaboració pròpia a partir de StreetMix.

Gràfica 7. Fotografia de la secció actual Avinguda Miguel Hernández.



Font: elaboració pròpia.

Gràfica 8. Muntatge :3D de la secció proposada Avinguda Miguel Hernández.



Font: Programa de Paisatge de l'Av. Miguel Hernández i CN-322.

Per a aconseguir la renovació d'aquesta avinguda, s'hauran de realitzar les següents intervencions:

- **Permeabilitat per als vianants.** La falta de permeabilitat i accessibilitat transversal de l'avinguda Miguel Hernández impedeix el trànsit en condicions normals de vianants. Per a facilitar aquests desplaçaments, es proposa l'eliminació **dels encreuaments a diferent nivell** perquè aquestes infraestructures suposen elements dissuasius per a vianants i ciclistes que beneficien els desplaçaments en vehicle privat. Els encreuaments a eliminar són els següents:
 - **Pont del carrer Cronista Sánchez Buades.** A més de l'impacte visual que genera el pont, es tracta d'una infraestructura de caràcter interurbà en desús, ja que les connexions amb Benimagrell es realitzen per altres itineraris. En el seu lloc, es recomana la implantació d'una glorieta.
 - **Passarel·la per als vianants dels Cinemes Aana.** Malgrat tractar-se d'una infraestructura utilitzada per la majoria dels vianants que desitgen travessar l'avinguda, dissuadeix a molts vianants pel fet que suposa un recorregut massa llarg. A més, amb la nova integració urbana de l'avinguda Miguel Hernández, aquest tipus de passarel·les no serà necessari.

Gràfica 9. Muntatge 3D dels nous espais eliminant el pont del carrer Cronista Sánchez Buades i substituint-lo per una glorieta.



Font: Programa de Paisatge de l'Av. Miguel Hernández i CN-322.

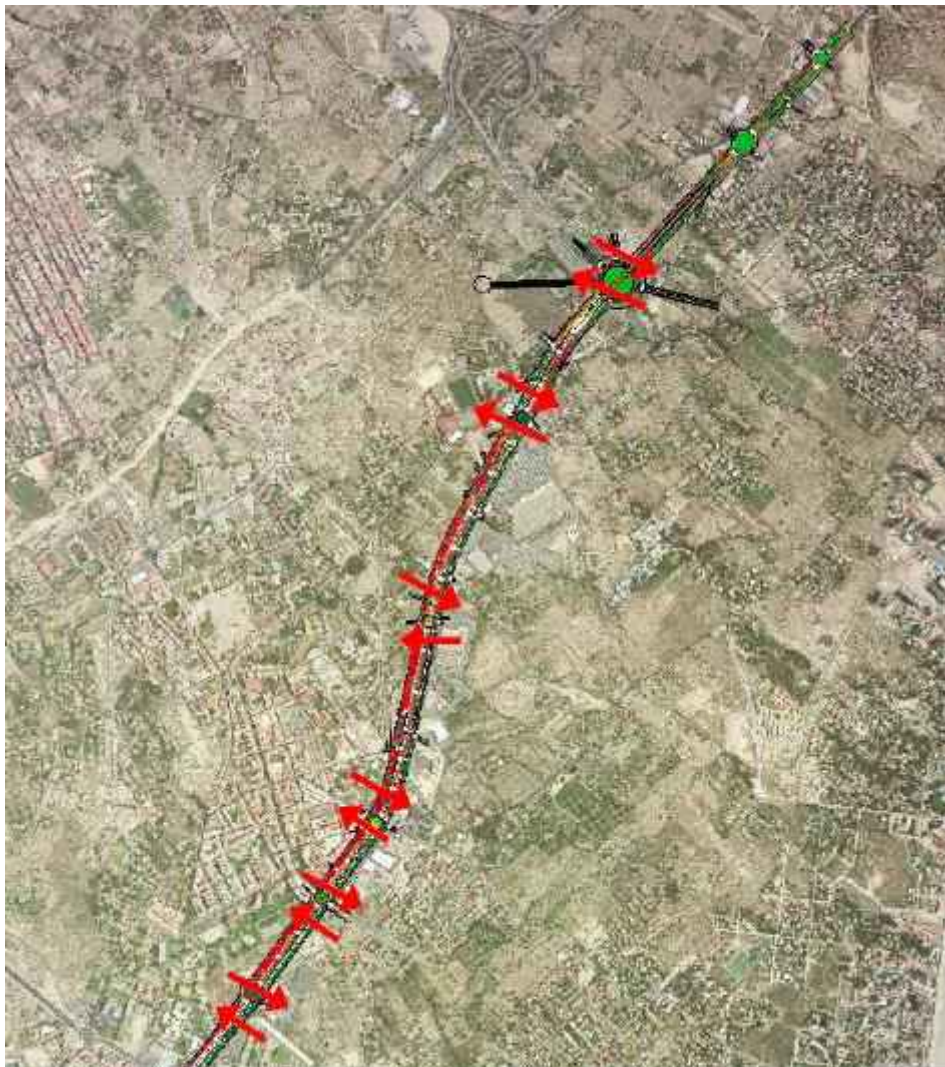
Per a millorar la permeabilitat per als vianants, es proposa la creació de nous **passos per als vianants i creus semaforitzados** que regulen el trànsit motoritzat de pas per l'Avinguda Miguel Hernández, a més d'elements que reduïsquen la velocitat dels vehicles, per a augmentar la seguretat viària de vianants i ciclistes que desitgen travessar l'avinguda i regulació de les interseccions per a atorgar prioritat al transport públic.

Almenys, es disposaran nous punts d'encreuament al llarg de l'avinguda Miguel Hernández en els següents punts:

- Substitució del pont de Cronista Sánchez Buades per una glorieta amb pas per als vianants.
- Substitució de la passarel·la per als vianants de la gasolinera per un pas per als vianants.

- Pas per als vianants entre la zona del Poliesportiu Municipal i el Carrefour.
- Passos per als vianants en la futura rotonda amb l'encreuament Carrer la Mar.

Gràfica 10. Nous punts d'encreuament en l'Avinguda Miguel Hernández.



Font: Programa de Paisatge de l'Av. Miguel Hernández i CN-322.

D'altra banda, es completaran les voreres inacabades o que presenten discontinuïtats al llarg del seu recorregut, especialment en les connexions entre el nucli de Sant Joan d'Alacant i l'Hospital.

- **Espais estancials i zones verdes.** En l'actualitat pràcticament no existeixen zones d'esplai i descans a l'entorn de l'avinguda Miguel Hernández. No obstant això, els aproximadament 70 metres de secció transversal d'aquesta avinguda permet la creació d'un corredor verd amb parcs urbans i espais perquè els veïns i veïnes de Sant Joan d'Alacant puguen disposar de zones d'oci i esplai prop de les seues llars, a més d'àrees funcionals per a la realització de mercats ambulants o fires.

Aquest nou corredor verd comptarà a més amb un carril de VMP (per a bicicletes, patinets, etc.) de fins a 2,50 metres d'amplària al llarg de tot el recorregut de l'avinguda i àrees de joc per a xiquets, elements ornamentals i mobiliari adequat per a l'estada com a seients, taules, fonts per a beure, arbratge que proporcione ombra i altre mobiliari que permeta l'estada dels veïns i millore la qualitat urbana.

Gràfica 11. Muntatge 3D dels nous espais estanciales i zones verdes.



Font: Programa de Paisatge de l'Av. Miguel Hernández i CN-322.

- **Estacionament.** A pesar que els centres comercials i les grans superfícies disposen d'aparcament propi, existeix un dèficit d'estacionament principalment en els marges adjacents de l'avinguda Miguel Hernández amb el nucli urbà i en la zona d'influència de l'Hospital Universitari, on els vehicles estacionen de manera descontrolada.

Gràfica 12. Estacionament en la zona de l'Hospital i la Universitat.



Font: elaboració pròpia.

Per a minorar la problemàtica, es disposarà de bandes d'estacionament en la via de servei, de caràcter dissuasiu, així com xicotetes bosses d'aparcament a l'entorn del pont de Benimagrell.

Gràfica 13. Noves zones d'estacionament en la via de servei.



Font: Programa de Paisatge de l'Av. Miguel Hernández i CN-322.

- **Transport públic.** El transport públic constitueix una de les solucions que més influeixen en la millora de la mobilitat i sostenibilitat, perquè permet reduir el trànsit vehicular i, en conseqüència, les emissions contaminants, sorolls, vibracions i, en conseqüència, la qualitat de vida de la ciutadania.

En aquest sentit, la nova secció preveu un espai reservat d'uns 11 metres d'amplària per a una doble via amb parada enfront de l'Hospital que actuarà com a node intermodal, per al futur tramvia que connectarà Sant Joan d'Alacant amb la resta de les localitats pròximes, permetent a la població de

Sant Joan d'Alacant accedir ràpidament a Alacant, i a la resta de la comarca a l'Hospital Universitari.

En l'estratègia EE.2. *Arribada del tramvia al municipi de Sant Joan d'Alacant es descriuen* les característiques principals de la nova infraestructura de transport.

Termini d'execució i costos associats

Taula 6. Termini d'execució i costos associats EE.1

Execució (anys)	>4 anys
Inversió (€)	50 M €
Operació i Manteniment (€)	>3,5 M €

Font: elaboració pròpia.

Indicadors d'avaluació i seguiment

Taula 7. Indicadors d'avaluació i seguiment EE.1

<i>Indicador</i>	<i>Vosté</i>	<i>Preses de dades</i>	<i>Àmbit</i>	<i>Valor actual</i>	<i>Valor esperat</i>
<i>Passos per als vianants a desnivell</i>	Tant per un	Inventari	Mobilitat per als vianants	3	0
<i>Nous passos per als vianants accessibles en creus</i>	Tant per un	Inventari	Mobilitat per als vianants	4	5
<i>Zones d'oci i esplai en l'avinguda</i>	Tant per un	Inventari	Qualitat urbana	0	5
<i>Xarxa ciclista</i>	m	Inventari	Mobilitat ciclista	<200	>2.000
<i>Espai reservat per al transport públic en la secció transversal</i>	Metres	Inventari	Transport públic	0	11

Font: elaboració pròpia.

1.4.2. EE.2. Arribada del Tramvia al municipi de Sant Joan d'Alacant

Lògica de l'Estratègia

Amb l'objectiu de reduir l'ús del vehicle privat i, de pas, millorar la competitivitat del transport públic, és convenient que la ciutadania de Sant Joan d'Alacant dispose d'un servei de transport públic, pràctic, còmode i accessible per a tothom.

Per això, es considera necessari millorar i fomentar el servei que discorre per nombroses localitats de l'àrea metropolitana d'Alacant i que, no obstant això, en els més de 100 quilòmetres de longitud de la xarxa ferroviària, no es realitza parada a Sant Joan d'Alacant, malgrat disposar de grans centres d'atracció com l'Hospital Universitari, centre hospitalari de referència per a nombrosos municipis de l'àrea metropolitana i part d'Alacant, o la Universitat Miguel Hernández, entre altres.

- Objectius als quals respon: 4, 8, 9, 10, 13, 17, 20 i 21.
- Interaccions amb altres estratègies: El.1, EE.1 i EC.5.

Gràfica 14. Tramvia Metropolità d'Alacant.



Font: AlicanteOut.

Mesures proposades

Es proposa ampliar la xarxa de transport públic metropolitana creant un nou ramal de la línia 3, des de l'estació actual del camp de golf fins al nucli urbà de Sant Joan d'Alacant, oferint cobertura a més de 20.000 possibles usuaris de la nova línia de tramvia, reduint els temps de viatge en transport públic entre Sant Joan d'Alacant i Alacant a uns 30 minuts aproximadament.

La línia 3 del TRAM de l'àrea metropolitana d'Alacant recorre la costa nord, connectant la mateixa Alacant amb les platges de la Albufereta, Platja de Sant Juan, Platja de Muchavista i El Campello.

El traçat de la línia 3 és compartit amb la línia 1 i compta amb les següents parades:

Taula 8. Indicadors d'avaluació i seguiment EE.1.

<i>Estació</i>	Municipi	Correspondència
<i>Estels</i>	Alacant	L1, L2, L4
<i>Mercat</i>	Alacant	L1, L2, L4
<i>MARQ-Castillo</i>	Alacant	L1, L2, L4
<i>Sangueta</i>	Alacant	L1, L4, L5
<i>La Illeta</i>	Alacant	L1, L4, L5
<i>Albufereta</i>	Alacant	L4, L5
<i>Lucentum</i>	Alacant	L1, L4, L5
<i>Condomina</i>	Alacant	-
<i>Camp de golf</i>	Alacant	-
<i>Costa Blanca</i>	Alacant	-
<i>Carrabiners</i>	El Campello	-
<i>Muchavista</i>	El Campello	-
<i>Els Llances</i>	El Campello	-
<i>Fabraquer</i>	El Campello	-
<i>Salesians</i>	El Campello	-
<i>Pla Barraques</i>	El Campello	-
<i>El Campello</i>	El Campello	L1

Font: elaboració pròpia

A continuació, es mostra un pla de la línia 3 (color groc) i la resta de les línies amb les quals comparteix parada:

Gràfica 15. Tramvia Metropolità d'Alacant.



Font: Tram Alacant.

Com s'ha comentat anteriorment, la proposta es basa en l'ampliació de la línia de tram, des de la parada del Camp de golf, fins al terme de Sant Joan d'Alacant, realitzant una parada en la futura estació intermodal de l'Hospital Universitari - Benimagrell, fonamental per als desplaçaments de mitjana distància. Aquesta nova estació intermodal comptarà amb aparcament dissuasiu lligat al transport públic, aparca bicicletes i donarà servei a la línia de tram a més de la xarxa d'autobusos interurbans i taxis.

El nou traçat constarà d'aproximadament 2,8 quilòmetres i recorre l'Av. Pinte Pérez Gil fins als voltants de l'Hospital Universitari i la Universitat Miguel Hernández.

Amb aquesta estratègia es milloraran les relacions entre Alacant i Sant Joan d'Alacant, potenciant maneres de transport sostenibles.

A continuació, es mostra el traçat de la nova línia de TRAM:

Gràfica 16. Traçat proposat TRAM Sant Joan d'Alacant.



Font: elaboració pròpia.

Termini d'execució i costos associats

Taula 9. Termini d'execució i costos associats EE.2.

Execució (anys)	>4 anys
Inversió (€)	23,5 M €
Operació i Manteniment (€)	>1,5 M €

Font: elaboració pròpia

Indicadors d'avaluació i seguiment

Taula 10. Indicadors d'avaluació i seguiment EE.2.

Indicador	Vosté	Preses de dades	Àmbit	Valor actual	Valor esperat
Núm. viatges diaris en tram	Tant per un	Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana	Transport públic	0	20.000
Núm. usuaris tram	Tant per un	Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana	Transport públic	0	10.000
Temps de viatge entre Alacant i Sant Joan d'Alacant en transport públic	Minuts	Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana	Transport públic	45	30
Cobertura estacions transport públic	metres	Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana	Transport públic	300	500

Font: elaboració pròpia.

1.4.3. EE.3. Reordenació del repartiment modal dels carrers

Lògica de l'Estratègia

A causa del protagonisme del vehicle motoritzat en els desplaçaments quotidians de la població, i en la distribució de l'espai i disseny urbà de Sant Joan d'Alacant en favor del cotxe, s'ha arribat a problemes com ara l'exclusió del carrer dels grups de població més vulnerables, com són els xiquets, els majors, les persones amb dificultats de desplaçament, així com limitacions d'elecció d'altres maneres de transport per a la població en general.

Davant aquesta situació s'observa la necessitat de buscar mesures sobre la xarxa viària que promoguen un repartiment modal òptim, eficient i sostenible per a construir un municipi més habitable, amb una millor qualitat de vida per als seus habitants.

- Objectius als quals respon: 1, 2, 5, 11, 12, 17 i 18.
- Interaccions amb altres estratègies: EI.1, EE.1, EE.3, EC.1, EC.2, EC.3 i EC.7.

Mesures proposades

En la reordenació del repartiment modal dels carrers es plantegen una sèrie de plantes i **seccions transversals tipus** de les vies de comunicació locals segons la jerarquia viària descrita en el document d'Anàlisi i Diagnòstic del present PMUS, a fi de reordenar l'espai públic atesa una sèrie de paràmetres o característiques de la pròpia via.

Les seccions tipus que es mostren a continuació s'entendran com a indicacions generals, perquè cada carrer en la qual es vulga intervindre haurà de ser objecte d'un estudi de detall individualitzat.

Vies principals

Es tracta de vies que generalment serveixen de transició entre el viari urbà principal amb la xarxa secundària, com, per exemple: Av. Comtat de Fabraquer, Av. Benidorm o l'Av. Alacant, entre altres.

Les seccions proposades per als vials principals són 3, que s'expliquen a continuació:

- **Secció tipus 1 per a vies principals amb ample vial de més de 15 metres.**
Aquesta secció tipus es caracteritza per disposar de calçada de doble sentit amb un carril de circulació o dos carrils unidireccionals amb una línia d'estacionament (en línia o en bateria) segons l'ample de la secció i voreres en tots dos costats de la via.

La distribució de la secció quedaria de la següent forma:

- Calçades d'ample entre 3,5 i 4 metres.
- Voreres accessibles, la normativa exigeix almenys un ample de 1,80 metres lliure d'obstacles.
- Banda reservada d'aparcament en bateria de 4,50 metres si és unidireccional o de 2,25 metres per a estacionament en línia si es disposa de dos sentits de circulació.

En cas de disposar d'amples superiors als 19 metres, la configuració es manté, ampliant les voreres i incloent carril bici i vegetació, garantint sempre l'ample mínim de les voreres de 1,80 metres.

Gràfica 17. Secció tipus 1 per a vies principals.



Font: elaboració pròpia a partir de StreetMix.

- **Secció tipus 2 per a vies principals amb ample vial entre 10,60 i 15 metres.**
Aquesta secció tipus es caracteritza per disposar de calçada bidireccional o dos carrils unidireccionals sense estacionament en els marges de la via. Els carrils de circulació seran d'almenys 3,50 metres d'ample i voreres de 1,80 metres d'amplària mínima. En cas de disposar de més metres, es podrà executar un carril bici i augmentar l'ample de les voreres.

Gràfica 18. Secció tipus 2 per a vies principals.

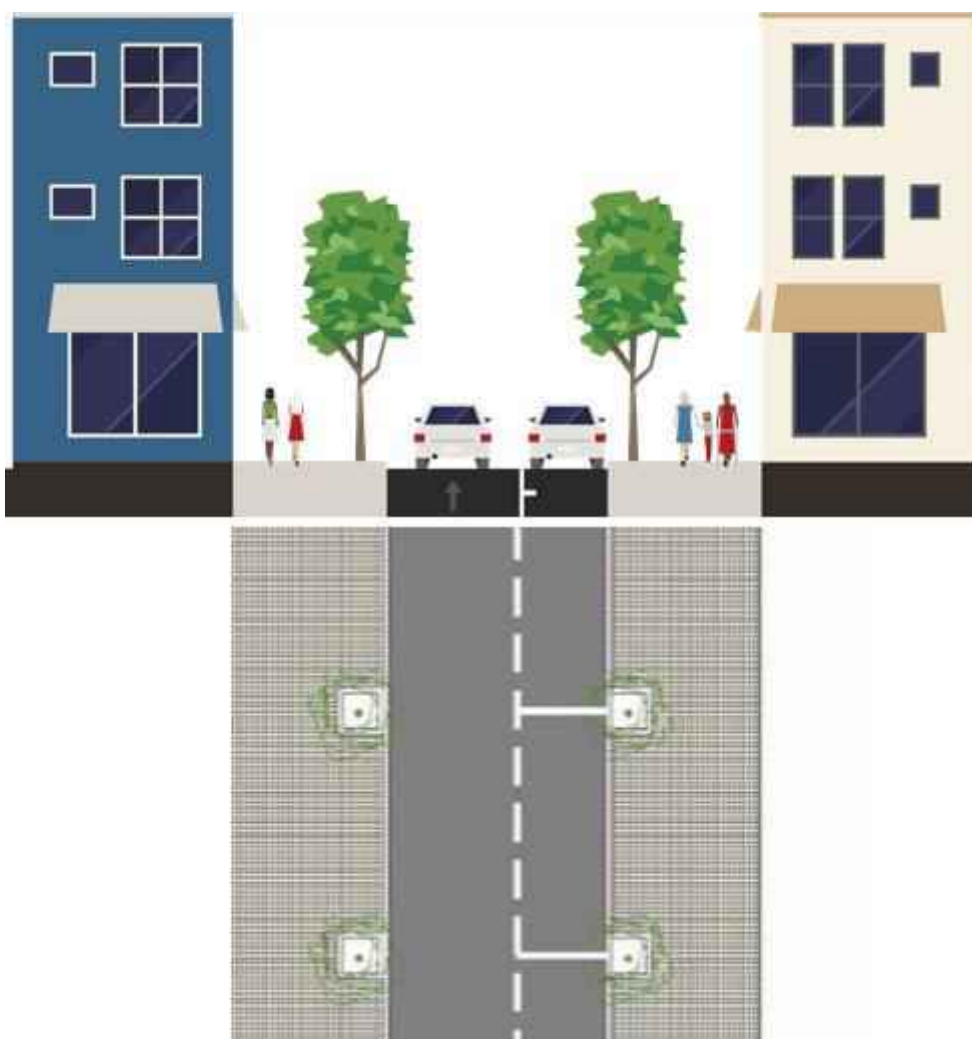


Font: elaboració pròpia a partir de StreetMix.

- **Secció tipus 3 per a vies principals amb ample vial inferiors a 10,60 metres.**
Les vies principals amb secció inferior a 10,60 metres hauran de transformar-se en vies secundàries, per la qual cosa les actuacions es basaran a reduir la velocitat de circulació per a evitar el trànsit de pas.
En aquest sentit, aquest tipus de vies disposarà d'un únic carril de circulació de 3 metres d'ample amb elements de calmat de trànsit i voreres que complisquen la normativa d'accessibilitat universal. En funció de l'ample disponible, es podrà afegir una línia d'aparcament amb ample mínim de 2 metres en un o tots dos costats.

En cas de disposar d'amplers superiors als 10,60 metres, es podrà implantar carril bici segregat, augmentar la superfície per als vianants i incorporar més vegetació.

Gràfica 19. Secció tipus 3 per a vies principals.



Font: elaboració pròpia a partir de StreetMix.

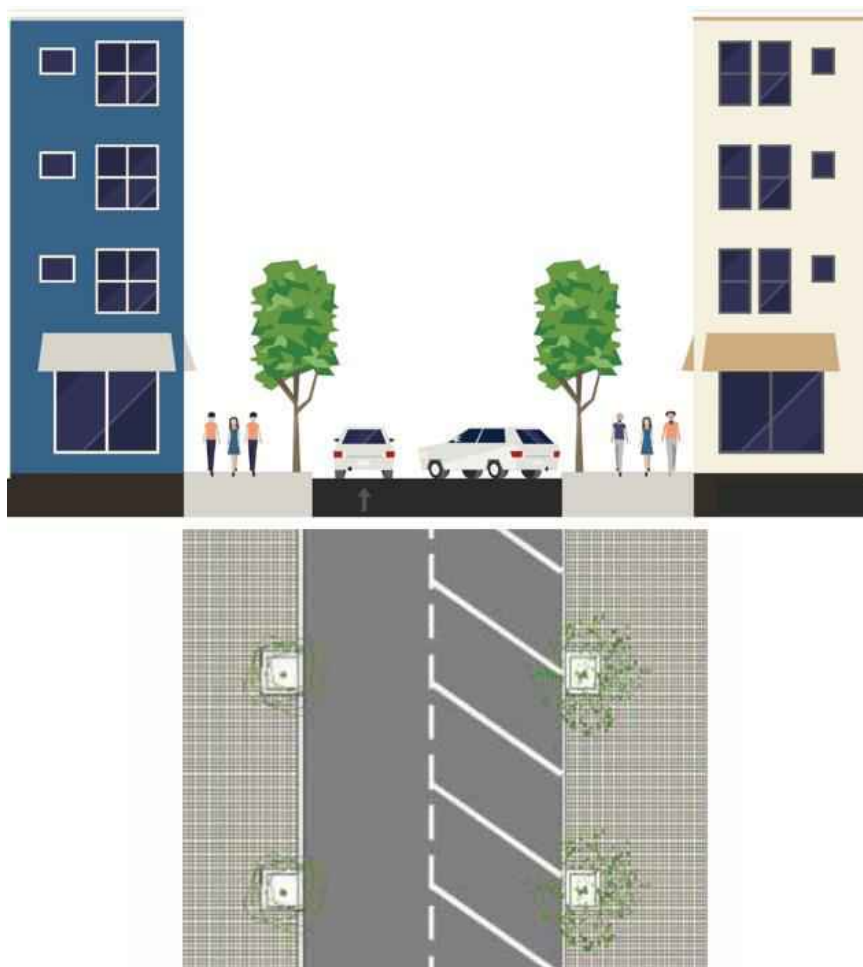
Vies secundàries

Es tracta de vies de trànsits finals, a baixa velocitat, que asseguruen l'accés rodat i per als vianants a edificacions, instal·lacions o altres equipaments. El viari es dissenya per a evitar el trànsit de pas i velocitats superiors als 30 km/h, atorgant major protagonisme al vianant i a la bicicleta que a l'automòbil, situant els trànsits al mateix nivell, en funció de la secció disponible.

Les seccions proposades per als vials locals d'accés són els següents:

- **Secció tipus 1 per a vies secundàries amb ample vial entre 11,60 metres i 16,10 metres.** Es caracteritza per tindre un sentit de circulació, voreres i estacionament. La secció transversal es distribueix de la següent forma: carril de circulació de 3 metres, voreres accessibles i línia d'estacionament (en bateria o línia segons l'ample de la secció). En cas de tractar-se d'aparcament en bateria, es recomana col·locar aparcament tipus "espigola" o "marxa arrere", això és, aparcament en bateria en contra del sentit de la circulació, millorant la seguretat viària, perquè s'eviten accidents i s'eliminen angles morts, a més d'estalviar aproximadament un 10% de superfície per plaça. En cas que la secció transversal siga de més de 11,60 metres, s'aprofitarà l'espai per a ampliar les voreres o carril bici/VMP.

Gràfica 20. Secció tipus 01 viari secundari.



Font: elaboració pròpia a partir de StreetMix.

- **Secció tipus 2 per a vies secundàries amb ample vial entre 8,60 i 11,60 metres.** Aquesta secció és similar a la de tipus 1, no obstant això, l'ample no permet voreres d'almenys 1,80 metres, per la qual cosa s'elimina un sentit de circulació i una línia d'estacionament. Igual que en la resta de les seccions tipus, en cas de disposar de més d'11,60 metres, s'ampliaran les voreres.

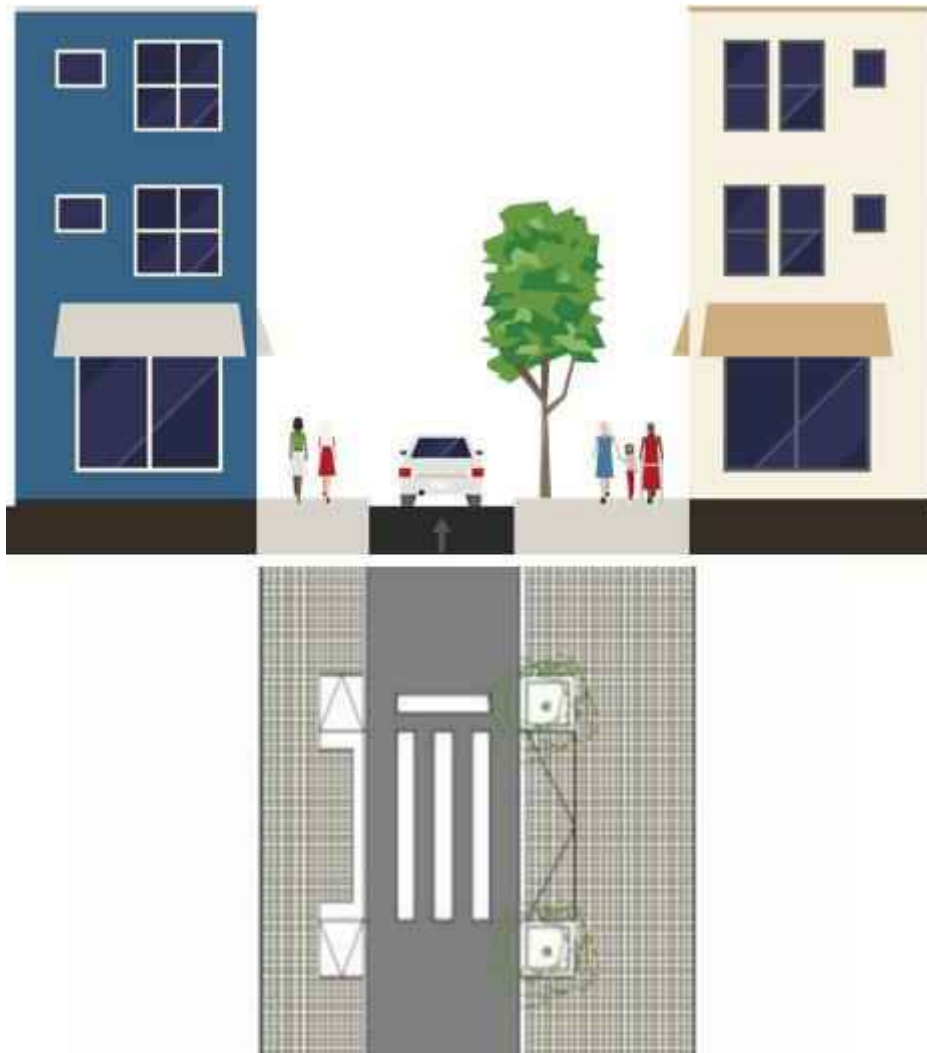
Gràfica 21. Secció tipus 02 viari secundari.



Font: elaboració pròpia a partir de StreetMix.

- **Secció tipus 3 per a vies secundàries amb ample vial inferior a 8,60 metres.**
Es disposarà un únic carril de circulació de 3 metres i voreres accessibles.
Si l'ample supera els 8,60 metres, es disposarà la configuració anterior incrementant l'ample de les voreres en tots dos marges i incorporant escocells en tots dos costats.

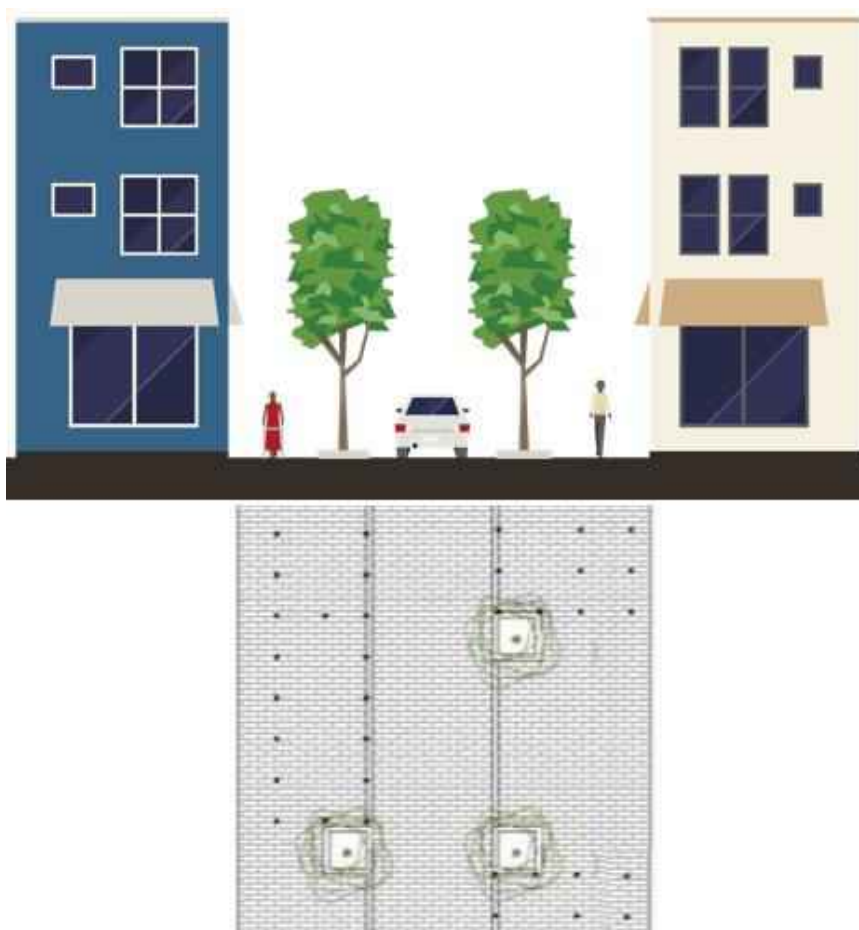
Gràfica 22. Secció tipus 03 viari secundari.



Font: elaboració pròpia a partir de StreetMix.

- **Secció tipus 4 per a vies secundàries per a amples vials entre 4 i 9,40 metres.**
El model 4 de via local es caracteritza per disposar d'una **plataforma única** de coexistència entre el trànsit per als vianants i el rodat. El trànsit rodat serà d'un únic sentit no superant els 20 km/h. En cas de disposar de més de 9,40 metres d'ample, es podrà reservar espai per a l'estacionament de residents on la secció ho permeta, la resta es destinarà al pas per als vianants. Sempre es garantirà una servitud de protecció de 1,50 metres perquè el trànsit motoritzat no envaisca les edificacions. A més, s'hauran de col·locar elements de mobiliari urbà, com ara bancs, jardineres, fanals, etc., que garantisquen baixes velocitats del trànsit motoritzat.

Gràfica 23. Secció tipus 04 viari secundari.



Font: elaboració pròpia a partir de StreetMix.

Termini d'execució i costos associats

Taula 11. Termini d'execució i costos associats EE.3.

Execució (anys)	>4 anys
Inversió (€)	0,25 – 075 M €
Operació i Manteniment (€)	0,1 M €

Font: elaboració pròpia

Indicadors d'avaluació i seguiment

Taula 12. Indicadors d'avaluació i seguiment EE.3.

<i>Indicador</i>	<i>Vosté</i>	<i>Preses de dades</i>	<i>Àmbit</i>	<i>Valor actual</i>	<i>Valor esperat</i>
<i>Carrers intervinguts</i>	Tant per un	Dades municipals	Mobilitat sostenible	-	> 30
<i>Espai guanyat al vianant</i>	Metres quadrats	Dades municipals	Mobilitat per als vianants	-	15-30%
<i>Repartiment modal vehicle privat</i>	%	Enquestes	Trànsit	62%	49%

Font: elaboració pròpia.

1.4.4. EE.4. Finalització de la Ronda perimetral Nord-Sud

Lògica de l'Estratègia

Pel municipi de Sant Joan d'Alacant travessa diàriament un volum de trànsit sense que l'origen o destinació del viatge estiguen en el propi municipi. Aquests vehicles es desplacen a través de l'eix de l'Av. Miguel Hernández, incrementant la saturació del viari, els nivells de soroll, la contaminació atmosfèrica i disminuint la seguretat viària.

L'objectiu d'aquesta estratègia és reduir el nombre d'usuaris que transiten pel terme municipal, tant els fluxos de pas per Sant Joan d'Alacant, com els interns.

- Objectius als quals respon: 10, 11, 18, 19 i 20.
- Interaccions amb altres estratègies: EI.1 i EC.7.

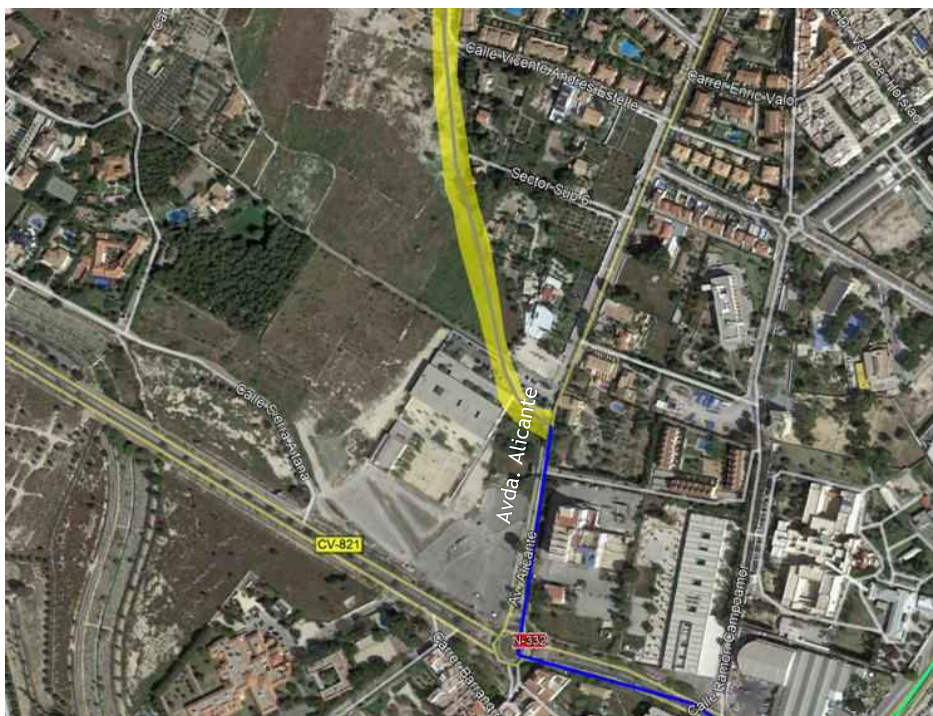
Mesures proposades

Al nord del terme municipal de Sant Joan d'Alacant, existeix un eix de comunicació que voreja el nucli urbà a través de les Avingudes d'Alacant i Comtat de Fabraquer, no obstant això, presenta discontinuïtats al llarg del seu recorregut.

Per a reduir els fluxos vehiculars que travessen el terme municipal, és necessari finalitzar l'execució d'aquesta ronda, completant les vies de comunicació des de la rotonda de Santa Faç fins a la rotonda de l'Av. de Tàngel. En el límit sud des de la rotonda de l'Av. de Ansaldo amb al C/L'Estrela i l'Av. Miguel Hernández. A més d'acabar d'executar els enllaços entre aquests carrers, s'hauran de millorar els viaris actuals i incloure senyalització específica per a dirigir el trànsit de trànsit per aquestes vies.

En les següents imatges es mostren els dos trams que s'han d'executar per a completar la ronda perimetral proposta.

Gràfica 24. Tram entre Av. Alacant i Av. Comtat de Fabraquer.



Font: elaboració pròpia.

Gràfica 25. Tram entre carrer l'Estrela i Av. Miguel Hernández (al costat del Poliesportiu Municipal).

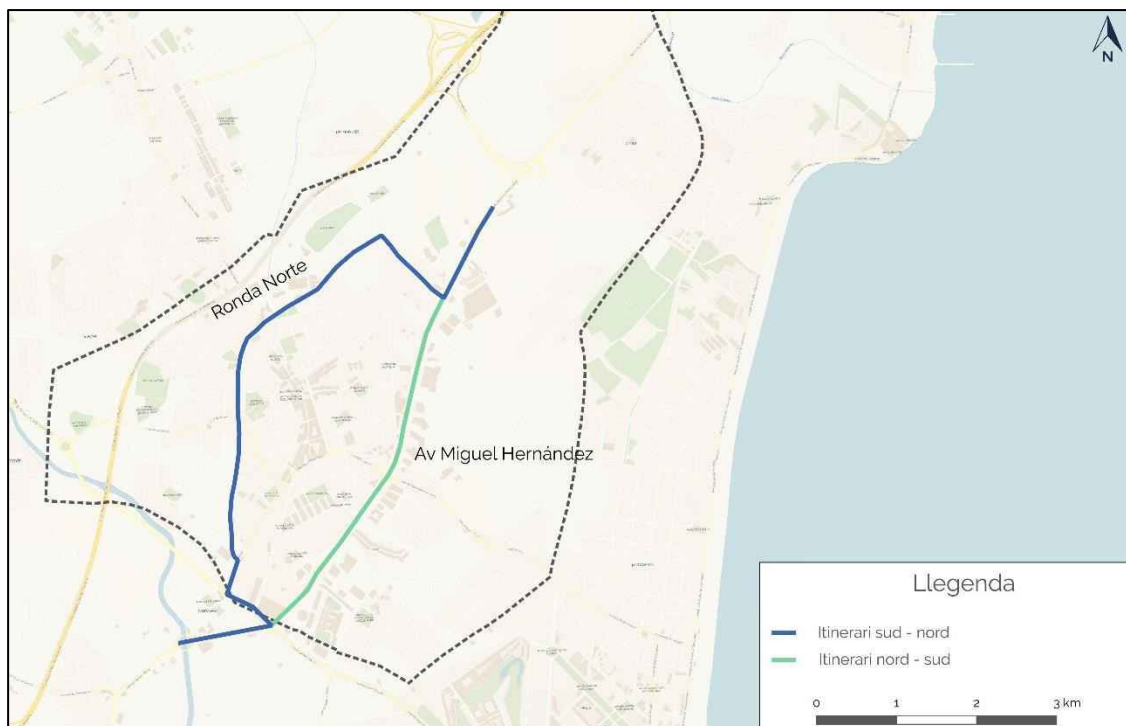


Font: elaboració pròpia.

Les infraestructures existents actualment no tenen capacitat suficient a la qual es veuran sotmesos en el futur, perquè serà necessari un desdoblament de la calçada per a garantir la capacitat de la via. A més, la calçada haurà de ser d'almenys 7 metres i no disposar d'estacionaments en els marges de la via.

Amb la proposta d'integració urbana de l'Av. Miguel Hernández (EE.1), es penalitzarà el trànsit de vehicles mitjançant la reducció de la velocitat de circulació, per la qual cosa els conductors que desitgen travessar Sant Joan d'Alacant des d'Alacant podran recórrer la nova ronda perimetral, sense haver d'usar l'Av. Miguel Hernández.

Gràfica 26. Ronda perimetral Nord-Sud.



Font: elaboració pròpia.

Termini d'execució i costos associats

Taula 13. Termini d'execució i costos associats EE.4.

Execució (anys)	> 4 anys
Inversió (€)	>5 M €
Operació i Manteniment (€)	>0,3 M €

Font: elaboració pròpia

Indicadors d'avaluació i seguiment

Taula 14. Indicadors d'avaluació i seguiment EE.4.

Indicador	Vosté	Preses de dades	Àmbit	Valor actual	Valor esperat
Finalització de la Ronda perimetral nord-Sud	Tant per un	Ajuntament	Trànsit	-	1

Font: elaboració pròpia

1.4.5. EE.5. Execució de la prolongació de la Via Parc i la seua connexió amb l'A-7

Lògica de l'Estratègia

La Via Parc és una comunicació estructural que connecta Alacant amb El Campello passant pel límit del terme municipal de Sant Joan d'Alacant i donant accés a gran part de la zona Sud i aquest del terme municipal.

En l'actualitat, la Via Parc es troba executada fins a l'altura de la rotonda "trivértice", entre els termes d'Alacant, El Campello i Sant Joan d'Alacant, on s'interromp la continuïtat de la citada via, portant el trànsit a l'interior del nucli urbà.

L'objectiu d'aquesta estratègia és crear una Ronda Sud prolongant la Via Parc fins a la A-7, per a alliberar i minimitzar el trànsit de pas per Sant Joan d'Alacant, i traslladar-lo a la Via Parc a través de la A-7, a més de resoldre els problemes de connexió dels municipis de l'interior amb les platges.

- Objectius als quals respon: 10, 11, 18, 19 i 20.
- Interaccions amb altres estratègies: EI.1 i EC.7.

Mesures proposades

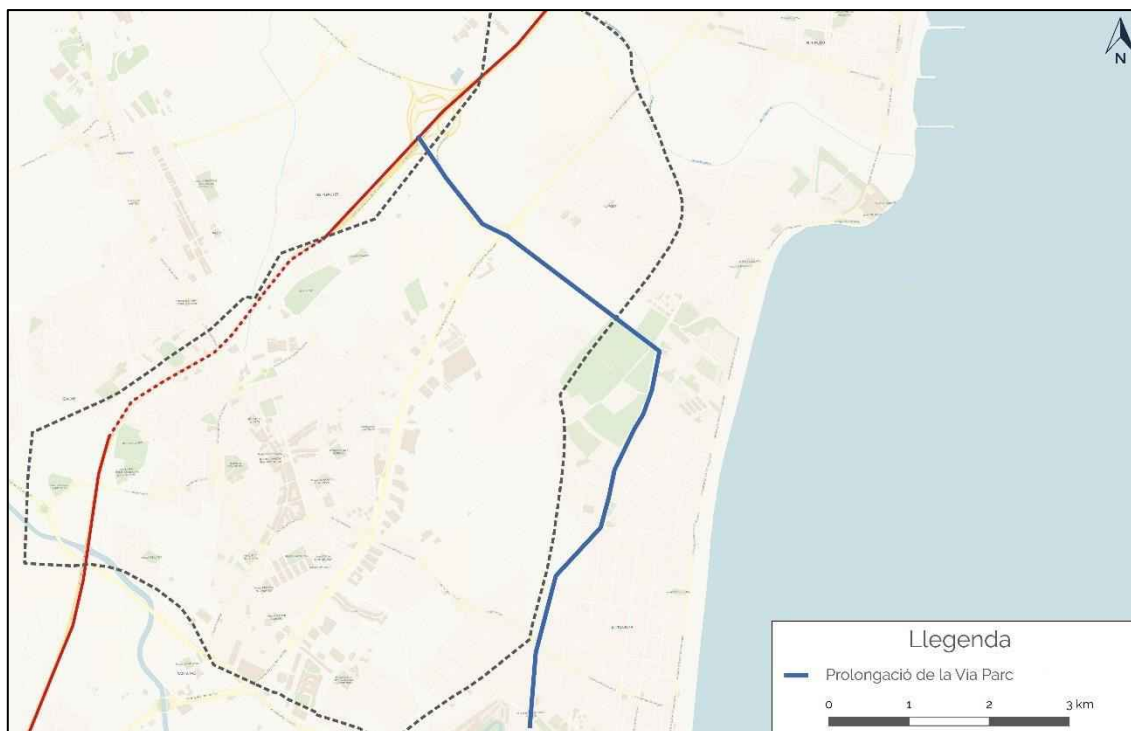
La mesura consisteix en la prolongació de l'actual Via Parc entre la rotonda "trivértice", l'Avinguda Miguel Hernández i la seua connexió amb l'A-7, a l'altura de l'enllaç al costat de la urbanització La Font.

La funció d'aquesta intervenció és de completar la Ronda Sud de Sant Joan d'Alacant, que juntament amb la Ronda Nord (*EE.4. Finalització de la Ronda perimetral Nord-Sud*), configuren els itineraris per a canalitzar tot el trànsit de pas.

En l'actualitat, la secció executada de la Via Parc és de doble calçada (2 carrils per sentit), mitjana i voreres amb carril bici. Per a l'execució del nou tram, la secció permet la implantació de voreres, aparcament i un bulevard central, a més de doble línia d'arbratge.

En la següent imatge es mostra el tram a executar.

Gràfica 27. Prolongació de la Via Parc.



Font: elaboració pròpia.

Termini d'execució i costos associats

Taula 15. Termini d'execució i costos associats EE.5.

Execució (anys)	>4 anys
Inversió (€)	>5M €
Operació i Manteniment (€)	>0,3 M €

Font: elaboració pròpia

Indicadors d'avaluació i seguiment

Taula 16. Indicadors d'avaluació i seguiment EE.5.

Indicador	Vosté	Preses de dades	Àmbit	Valor actual	Valor esperat
Execució del nou tram de la Via Parc	Tant per un	Ajuntament	Trànsit	-	1

Font: elaboració pròpia

1.5. Estratègies Complementàries

1.5.1. EC.1. Gestió del trànsit i seguretat viària

Lògica de l'Estratègia

La gestió del trànsit i de la seguretat viària forma part d'un objectiu més general, en el qual es pretén calmar el trànsit a la ciutat de Sant Joan d'Alacant, limitant l'ús del vehicle privat en favor de les maneres de transport més sostenibles.

Per a millorar la seguretat viària dels usuaris més vulnerables, vianants i ciclistes, les solucions hauran de mantindre un equilibri entre la mobilitat de tota mena de persones, respectant el bon funcionament del transport públic i racionalitzant l'ús del vehicle privat.

En aquesta estratègia es plantegen zones 30, zones 20 i s'estudien possibles canvis en els sentits de circulació, perquè són eines flexibles i de baix cost, amb gran influència sobre la circulació, que permeten respondre a les necessitats de gestió de la trama urbana, facilitant la convivència i oferint major llibertat de moviment a vianants i ciclistes. A més, provoca una conducta més respectuosa en l'entorn, reduint les molèsties causades pel sobreuso del vehicle privat.

- Objectius als quals respon: 1, 6, 11, 12, 17, 18 i 19.
- Interaccions amb altres estratègies: EI.1, EI.2, EE.3, EC.1, EC.2, ET.1 i ET.2.

Mesures proposades

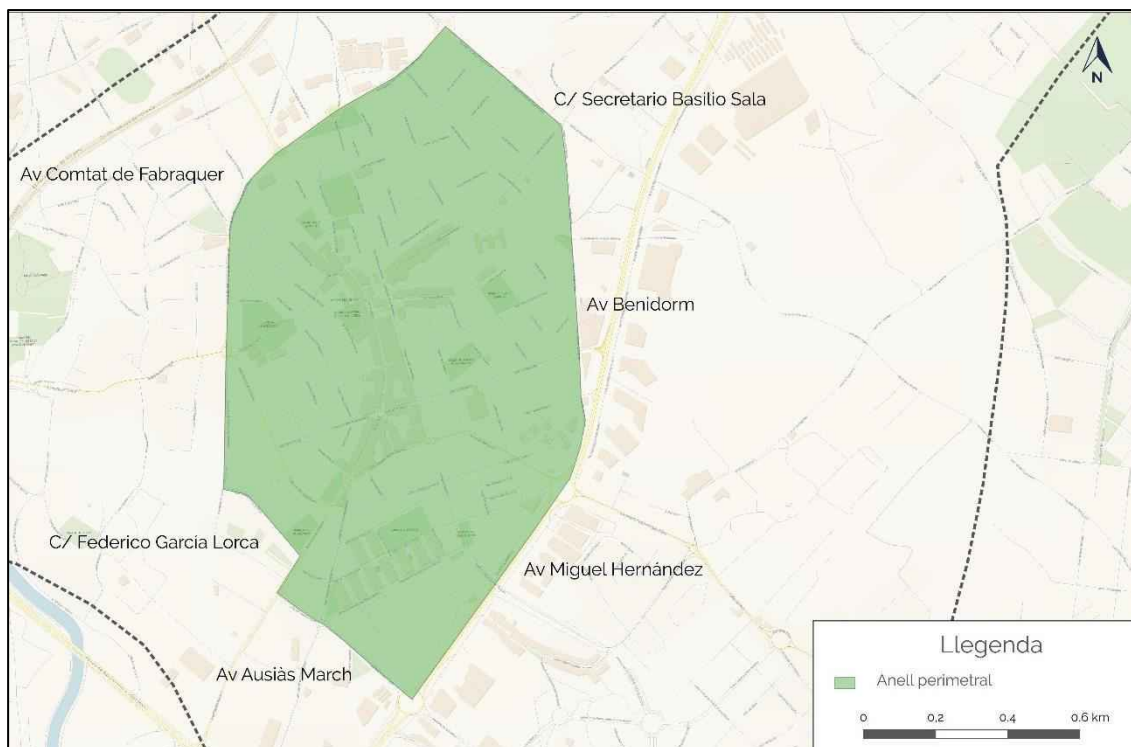
La implantació de zones de limitació de velocitat per a tots els vehicles s'ha convertit en una de les mesures fonamentals per a la gestió de la circulació i seguretat viària en la planificació del transport degut a l'èxit produït en altres ciutats i municipis a nivell nacional i europeu.

Es tracta de millorar la convivència entre les cinc maneres principals de la mobilitat actual: els vianants, el transport públic, les bicicletes, vehicles de mobilitat personal i els vehicles motoritzats. La prioritat serà afavorir el transport sostenible en la mesura del possible, de manera que es puguin reduir tant els sorolls com les emissions generades per la mobilitat de les persones i el transport de mercaderies a Sant Joan d'Alacant.

En aquest sentit, es considera necessari aplicar tres tipus d'accions:

- **Anell perimetral.** delimitades per les següents vies: Avda. Alacant, Carrer Pintor Velázquez / Calle Federico García Lorca, Av. Comtat de Fabraquer, Carrer Secretari Basilio Sala, Av. Benidorm, Av. Miguel Hernández i Av. Ausias March (veure àrea verda en cartografia presentada a continuació).

Gràfica 28. Àmbit anelle perimetral.



Font: elaboració pròpia.

- **Ciutat 30.** Zona en la qual **tots els carrers** es limitarà la seua velocitat a 30 km/h, sense importar el tipus de vehicle o manera de transport. L'àmbit territorial d'aplicació d'aquesta actuació seran tots els carrers inclosos a l'interior de l'anell perimetral.
L'entramat de carrers ha de tindre un aspecte de carrer tranquil que no incite a la velocitat. Les entrades se senyalitzaran clarament executant xicotetes infraestructures viàries específiques que generalment no graven el pressupost. Els requisits perquè es formalitze el nucli urbà de Sant Joan d'Alacant com a zona 30 són els següents:
 - Voreres i calçada segregades per a donar major seguretat als vianants.
 - Instal·lació d'elements físics per a dissuadir de les altes velocitats (lloms o guals, coixins, regruixos per als vianants, bandes d'alerta, etc.).
 - Intensitats de trànsit haurien de ser inferiors a 5.000 vehicles/dia.
 - Senyalització visible d'entrada i eixida.

Gràfica 29. Senyalització entrada zona 30.



Font: Tribuna Ciudad Real.

- **Calles 20.** Per als carrers de convivència que conformen la Plataforma única i de trànsit lent, com ara el carrer Sant Antoni, carrer de la Mar, o carrers residencials de les diferents urbanitzacions de la localitat. En aquestes vies es preveu limitar la velocitat màxima dels vehicles de motor a 20 km/h, atorgant prioritat total per al vianant. Aquesta actuació atén els mateixos objectius generals d'aquesta mesura: aconseguir reduir l'accidentalitat, i disminuir el soroll ambiental i emissions de CO₂ en àrees de prioritat per als vianants per a millorar la qualitat de vida, comercial i social de Sant Joan d'Alacant.

Els carrers 20 també hauran de disposar de mesures de moderació parcial del trànsit, incloent elements en les vies per a poder adequar les velocitats proposades en determinat viari local:

Juntament amb els canvis de limitacions de velocitat és imprescindible que les **textures del paviment** vagin concordades amb les respectives limitacions:

- **Ciutat 30.** El paviment ha de ser d'aglomerat asfàltic en la banda de rodadura, mentre ha de ser paviment adequat per a vianants en les bandes per a desplaçaments per als vianants, que han d'estar segregades.
- **Calles 20.** Les diferents zones han de quedar diferenciades: la banda de rodadura i la zona d'estacionament hauria de presentar una textura que la diferenciara dels vials de major velocitat (llamborda, formigó imprés, etc.), sempre permetent una zona de paviment llis per al trànsit de bicicletes per la calçada. La plataforma ha de ser única, sense sobrelevacions per a voreres.

Finalment, es planteja la possibilitat de reordenar els sentits de circulació amb l'objectiu d'establir una xarxa que permeta la connexió entre les diferents zones del municipi i d'aquestes amb l'exterior.

Per a definir quin sentit de la circulació és més recomanable, optant entre el sentit únic o doble sentit, des de la perspectiva de la seguretat viària existeixen els següents avantatges i inconvenients.

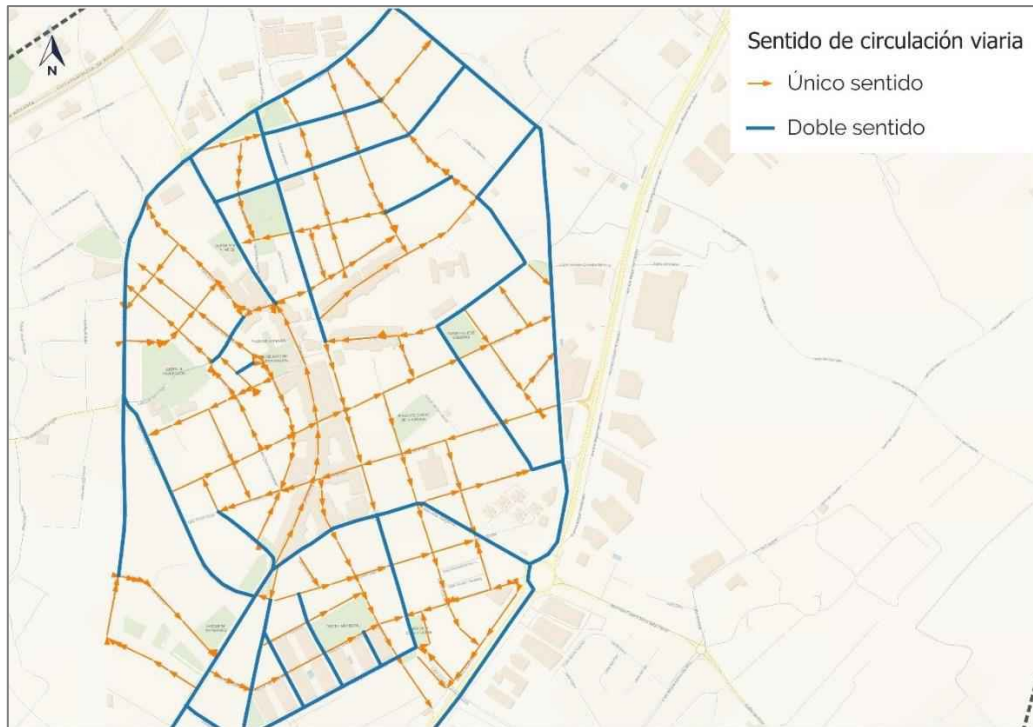
Taula 17. Avantatges i inconvenients dels sentits de circulació.

	Avantatges	Inconvenients
<i>Sentit únic</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Millor aprofitament de la calçada. - Més seguretat en els encreuaments. - Facilitat de girs a l'esquerra. - Augment de la velocitat mitjana sense congestió del trànsit. - Millor regulació dels encreuaments. - Augment de les places d'estacionament. 	<ul style="list-style-type: none"> - Augment dels temps i recorreguts. - Falsa sensació de seguretat subjectiva. - Afavoreixen l'excés de velocitat, al no tindre en compte al trànsit en sentit contrari.
<i>Doble sentit</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Reducció de la velocitat. - Reducció recorreguts i facilitat d'accessos. 	<ul style="list-style-type: none"> - Excés de velocitat en ser més ampli l'espai destinat a la circulació de vehicles. - Pitjor aprofitament dels espais. - Aparcament en doble fila. - Augmentar els punts de conflicte en els encreuaments.

Font: elaboració pròpia

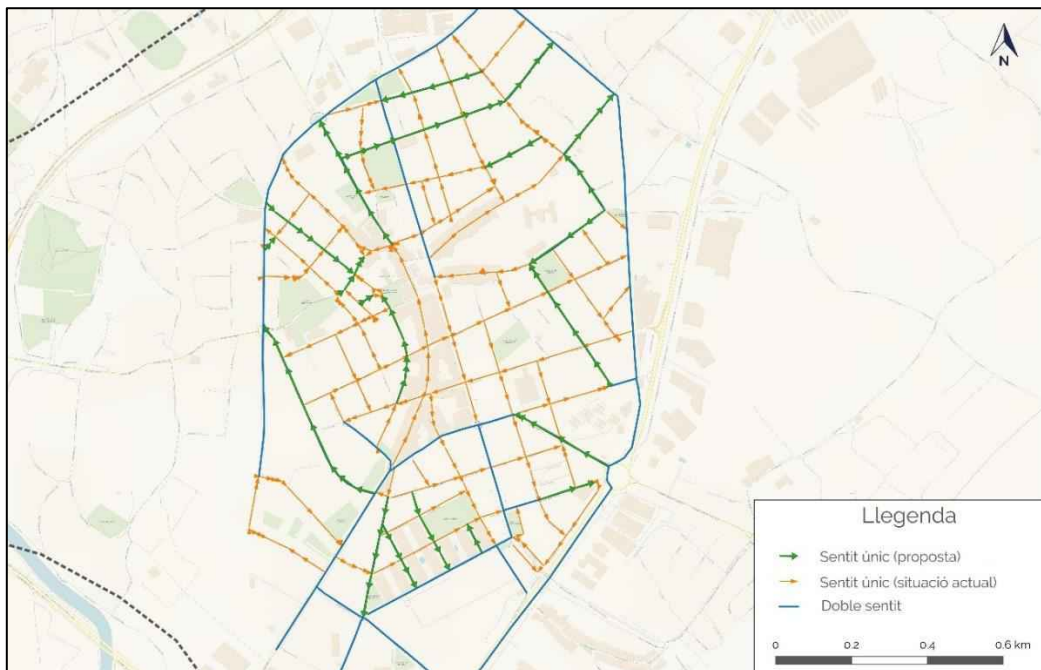
Analitzant la distribució dels sentits dels carrers en el nucli de Sant Joan d'Alacant, es conclou que el viari no disposa de nombroses alternatives, on la majoria de les vies són de sentit únic, vertebrant l'entramat urbà de la ciutat. Per a això es proposa la realització d'un estudi específic de reordenació del trànsit que analitze les diferents alternatives existents, així com les afeccions del trànsit de vehicles sobre la resta de la trama urbana. De manera preliminar, es proposa el següent:

Gràfica 30. Sentits de circulació actuals.



Font: elaboració pròpia.

Gràfica 31. Sentits de circulació proposats.



Font: elaboració pròpia.

Aquesta reordenació del trànsit i transició d'algunes de carrers del doble sentit al sentit únic possibilitarà la modificació del repartiment modal d'aquestes. Bàsicament aquests canvis possibilitaran la implantació d'un carril per a vehicles de mobilitat personal

(bicicletes i patinets principalment) o l'habilitació de bosses d'aparcament en bateria, tan necessàries per a descongestionar de cotxes aparcats els carrers més xicotets.

S'acompanya a aquest document els annexos corresponents a les seccions dels següents carrers:

- Carrer Pintor Velázquez.
- Carrer Mossén Pedro Mena.
- Carrer Moleta.
- Carrer de la Mar.
- Carrer Cervantes.
- Carrer Els Àlbers.
- Carrer Ramón de Campoamor.
- Avda Diagonal.
- Carrer Tomás Capelo.

Finalment, com s'ha esmentat en altres estratègies (*EE.1. Integració urbana de l'Av. Miguel Hernández, EE.4 Finalització de la Ronda perimetral Nord-Sud i EE.5. Execució de la prolongació de la Via Parc i la seua connexió amb l'A-7*), s'hauran d'escometre les següents actuacions:

- Connectar el carrer Jaume I amb l'Av. Miguel Hernández, eliminant el pont i substituint-lo per una glorieta.
- Execució del tram entre l'Av. Comtat de Fabraquer i el carrer Vicente Andrés Estelle, per a canalitzar els fluxos de pas a través de vies perifèriques.
- Un nou vial en el límit sud de la zona de L'Alqueria, entre el carrer l'Estrela i l'Av. Miguel Hernández (al costat del Poliesportiu Municipal).
- Prolongar l'actual Via Parc entre la rotonda "trivértice", l'Avinguda Miguel Hernández i l'A-7, a l'altura de l'enllaç al costat de la urbanització La Font.

Termini d'execució i costos associats

Taula 18. Termini d'execució i costos associats EC.1

Execució (anys)	< 2 anys
Inversió (€)	60.000 € ¹
Operació i Manteniment (€)	<0,1 M €

Font: elaboració pròpia

¹ Inclou elaboració d'un estudi específic de reordenació viària.

Indicadors d'avaluació i seguiment

Taula 19. Indicadors d'avaluació i seguiment EC.1

<i>Indicador</i>	<i>Vosté</i>	<i>Preses de dades</i>	<i>Àmbit</i>	<i>Valor actual</i>	<i>Valor esperat</i>
<i>Implantació zona 30 en nucli urbà</i>	%	Dades municipals	Trànsit	-	100%
<i>Implantació calles 20 en zones residencials</i>	%	Dades municipals	Trànsit	-	100%
<i>Carrers amb elements de calmat de trànsit</i>	km	Inventari	Trànsit	-	29,18

Font: elaboració pròpia.

1.5.2. EC.2. Regulació de l'estacionament

Lògica de l'Estratègia

El vehicle privat és el principal condicionant de la problemàtica de la mobilitat a Sant Joan d'Alacant. Per això, les següents estratègies se centren en reduir el nombre de vehicles que accedeixen en el nucli urbà amb l'objectiu d'estacionar el seu vehicle i a reduir l'ús indegut de les places d'estacionament reservades.

Existeix una alta motorització i un alt grau d'ocupació en les places d'aparcament, especialment en les vies més comercials com l'Avinguda de la Rambla, on el nivell de rotació de vehicles és molt baix.

Aquesta situació afecta directament a l'oferta d'estacionament en via pública, que no és capaç d'absorbir la demanda, generant un elevat trànsit d'agitació i, en conseqüència, problemes de seguretat viària, un alt índex d'aparcaments indeguts, emissions de gasos d'efecte d'hivernacle, sorolls, vibracions, etc.

En aquest sentit, una correcta gestió de l'estacionament i la creació de bosses d'estacionament perimetrals evitarà que els vehicles circulen pel nucli urbà a la recerca d'aparcament disminuint així l'espai ocupat pel vehicle privat en el centre de la ciutat i la densitat del trànsit, que actualment suposa un important problema de mobilitat.

Aquesta estratègia respon als següents objectius

- Objectius als quals respon: 1, 4, 5, 9, 10, 15, 17, 18, 19 i 20.
- Interaccions amb altres estratègies: EI.1, EE.1, EE.3, EC.1, EC.4, EC.7, ET.2 i ET.3.

Mesures proposades

L'ocupació de la calçada per part del vehicle privat té com a conseqüència la disminució de la disponibilitat de l'espai públic per als ciutadans, veient-se relegats a zones estretes on no poden desenvolupar amb plenitud les activitats que li són pròpies com l'estada, el desplaçament i les relacions socials.

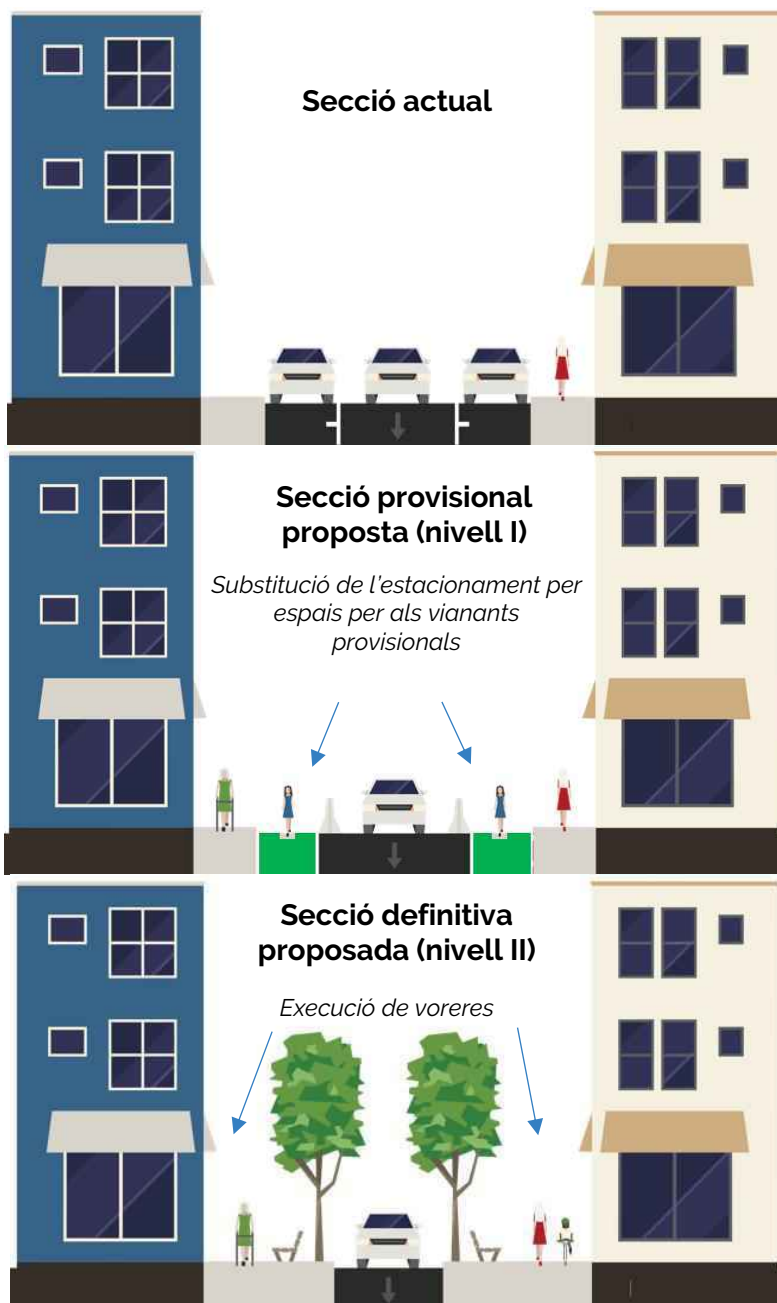
Per això, aquesta estratègia tracta d'acompanyar les mesures proposades en la *Xarxa d'itineraris per als vianants accessibles* i al seu torn, ha de dur-se a terme simultàniament amb l'estratègia d'Aparcament *dissuasius*, per a aconseguir traslladar l'ús del vehicle privat a la perifèria, garantint que aquestes mesures tinguen una bona acceptació entre la població en proporcionar una bona alternativa per a estacionar els vehicles.

Per al desenvolupament d'aquesta estratègia, se seguiran els mateixos nivells d'intervenció de la *Xarxa d'itineraris per als vianants accessible*, que consten de 3 fases d'actuació ben diferenciats segons la seua rapidesa d'execució:

- **Nivell I.** Es tracten d'actuacions de xicoteta escala, de fàcil implementació i de caràcter semipermanente o temporal, l'objectiu del qual és conscienciar a la població de l'espai que ocupa l'estacionament del vehicle motoritzat en les vies urbanes, perquè, en els següents nivells, progressivament es vagen canviant les seccions. Consisteix a canviar la distribució de les places d'estacionament o eliminar-les, ampliant d'aquesta manera els espais per als vianants, delimitant-los amb tests, tanques o amb pintura en el paviment, sent fàcil i ràpid d'executar, ja que requereix pocs recursos.
- **Nivell II.** Després de l'acceptació social de les intervencions provisionals de l'anterior nivell, es podrà anar executant progressivament l'eixample de les voreres i carrers de plataforma única per a garantir la continuïtat i accessibilitat dels desplaçaments per als

vianants. En les vies on es proposava l'eliminació de la línia d'aparcament, s'adequaran aquests espais segons la normativa vigent d'accessibilitat, a més d'incorporar elements de vegetació i mobiliari urbà (com s'aprecia en la següent imatge).

Gràfica 32. Secció proposada en carrer Mercat (nivell I i nivell II).



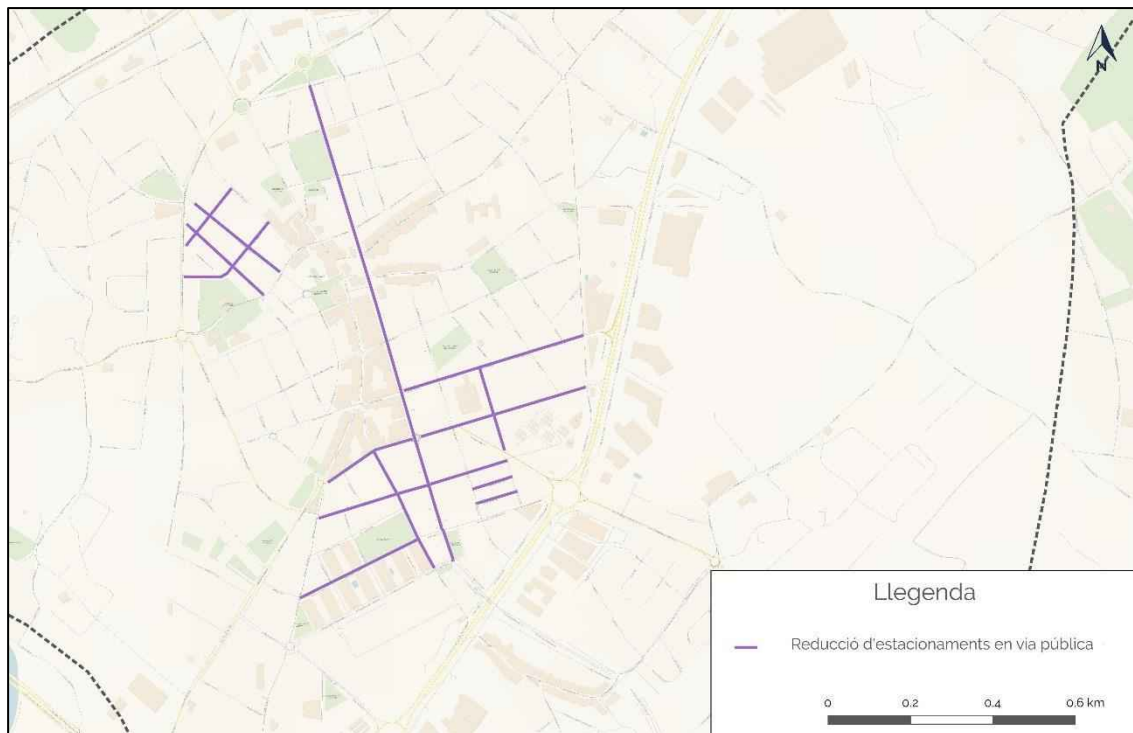
Font: Elaboració pròpia

- **Nivell III.** L'últim nivell consisteix a atorgar **prioritat total a la mobilitat per als vianants**, oferint millors condicions enfront del vehicle privat. Respecte als estacionaments, el carrer o avinguda es transformarà en una via semipeatonal, i per a això, s'eliminaran les places d'estacionament, permetent únicament el passe als vehicles dels residents, vehicles d'emergència, transporte públic i distribució de mercaderies.

Les actuacions abans plantejades s'hauran de dur a terme en algunes dels carrers del municipi. Concretament en els següents carrers s'elimina una o les dues línies d'estacionament:

- C/ Mercat (135 places d'estacionament).
- C/ Dr. Fleming (28 places d'estacionament).
- C/ Manuel Amorós (28 places d'estacionament).
- C/ Crist de la Pau (35 places d'estacionament).
- C/ Dr Gadea (27 places d'estacionament).
- C/ Tomás Capelo (86 places d'estacionament).
- C/ Mossén Pedro Mena (24 places d'estacionament).
- C/ Capità Martí (30 places d'estacionament).
- C/ Carmen (57 places d'estacionament)
- C/ Lepant (17 places d'estacionament).
- C/ Juan Sebastián Elcano (44 places d'estacionament).
- C/ Magallanes (28 places d'estacionament).
- C/ Cañaret (32 places d'estacionament).

Gràfica 33. Zones on es redueix l'estacionament.



Font: elaboració pròpia.

D'altra banda, en les següents vies, fruit de la reordenació del trànsit i la conversió de carrers amb 2 sentits de circulació en vies d'únic sentit, es canviarà l'estacionament en línia els dos costats per estacionament en bateria en un sol costat, i d'aquesta manera es pot ampliar l'espai per als vianants o les bicis, podent implantar més vegetació o mobiliari urbà. Aquestes vies són:

- C/ Severo Ochoa (s'eliminen 40 places).
- C/ Cervantes (es creen 70 places)
- C/ Moleta (es creen 58 places)
- C/ Ramón de Campoamor (es creen 43 places)
- C/ Diagonal (es creen 43 places)
- C/ Velázquez (es creen 60 places)
- C/ 8 de març (es creen 50 places)
- C/ La Mar (es creen 32 places)
- C/ Els Àlbers (es creen 40 places)
- C/Federico García Lorca (50 places)

Finalment, la Avda de la Rambla, així com les seues continuacions (Avda Jaume I i Avda de la Llibertat), s'inclouen en una actuació especial que s'ha definit després del treball previ desenvolupat pel taller de participació ciutadana. En qualsevol cas, totes les propostes plantejades contemplen l'eliminació de les places d'aparcament per a poder ampliar l'espai modal destinat al vianant i als mesureu-vos sostenibles de mobilitat. En total s'eliminarien 85 places.

Les particularitats del taller desenvolupat es pot consultar en l'apartat de "participació"

Finalment, s'eliminaran aproximadament 571 places d'estacionament en el nucli de Sant Joan d'Alacant i es crearan 752 noves (veure EC.3. *Aparcaments dissuasius*) repartides en noves bosses d'estacionament i en la via pública.

Termini d'execució i costos associats

Taula 20. Termini d'execució i costos associats EC.2.

Execució (anys)	2-4
Inversió (€)	23.000 € ²
Operació i Manteniment (€)	<0,1 M €

Font: elaboració pròpia

Indicadors d'avaluació i seguiment

Taula 21. Indicadors d'avaluació i seguiment EC.2.

Indicador	Vosté	Preses de dades	Àmbit	Valor actual	Valor esperat
Viatges a peu	%	Enquestes	Mobilitat per als vianants	26,85%	34%
Eliminació de places d'estacionament en les vies urbanes	Tant per un	Ajuntament	Estacionament	-	571
Noves places d'aparcament	Tant per un	Inventari	Estacionament	1.356	1.537
Places d'estacionament en l'eix de l'Av. Rambla	Tant per un	Inventari	Estacionament	113	0

Font: elaboració pròpia.

² No inclou execució de voreres (vegeu EC.4 *Xarxa d'itineraris per als vianants accessibles*).

1.5.3. EC.3. Aparcaments dissuasius

Lògica de l'Estratègia

A partir de les dades recollides en fase de diagnòstic s'ha comprovat que l'elevada dependència de Sant Joan d'Alacant del vehicle privat ha provocat una important **deterioració en les condicions de mobilitat** en tota la trama urbana de la localitat.

Per a revertir aquesta tendència es planteja el condicionament i promoció dels aparcaments dissuasius existents, així com posar en servei el pàrquing subterrani de l'Ordana. Aquesta estratègia localitzaria les places d'estacionament de vehicles privat fora del centre urbà, en un lloc accessible que permet als usuaris deixar el vehicle motoritzat en una zona pròxima al centre, i realitzar la resta del viatge en una manera més sostenible, com pot ser el transport públic, la bicicleta o a peu.

La disposició d'aquesta zona d'estacionament permetrà eliminar i alliberar l'espai ocupat per places d'aparcament als carrers més cèntrics, ja que aquestes s'emportarien a zones més perifèriques. Aquest espai permetrà unes sendes per als vianants més grans i atractives per als ciutadans. Aquesta tècnica és cada vegada més comuna en ciutats, ja que suposa una eina efectiva per a eliminar el trànsit vehicular en els centres urbans.

- Objectius als quals respon: 1, 4, 5, 9, 10, 15, 17, 18, 19 i 20.
- Interaccions amb altres estratègies: EI.1, EE.1, EE.3, EC.1, EC.4, EC.7, ET.2 i ET.3.

Mesures proposades

Aquesta estratègia es troba estretament condicionada amb les actuacions que es detallen en les estratègies *EC.2. Regulació d'estacionament* i *EC.4. Xarxa d'Itineraris Per als vianants Accessibles*. En aquestes estratègies es proposen l'eliminació de prop de 500 places d'aparcament per a fer nous itineraris per als vianants més atractius i accessibles i, d'aqueixa manera induir al fet que el trànsit en el centre de Sant Joan d'Alacant es reduïska. Per això, les places suprimides podran compensar-se amb les places dels aparcaments dissuasius existents.

A més, una de les mesures que s'inclouen en l'estratègia *EE.1. Integració urbana de l'Av. Miguel Hernández*, es plantegen noves places d'estacionament en la via de servei reservats per als residents de la zona, i places d'aparcament de caràcter dissuasiu.

D'altra banda, aquesta mesura tracta de minimitzar el **trànsit d'agitació**, que consisteix en el trànsit continu de vehicles per les vies urbanes a la recerca d'aparcament al carrer, situació que es veu agreujada quan la rotació de vehicles és molt baixa com s'ha vist en l'Avinguda de la Rambla. La disposició de bosses d'aparcament pròximes a les vies més comercials de la ciutat suposaria una bona alternativa per als conductors, fet que reduirà el trànsit continu de vehicle, el consum de combustible i les emissions de CO₂ i partícules contaminants. Per tant, es tracta de desplaçar el vehicle motoritzat a la perifèria de la ciutat, perquè el vianant, la bicicleta i el transport públic, disposen de més espai i protagonisme en el nucli urbà.

Com s'ha vist en al diagnòstic, Sant Joan d'Alacant compta amb nombroses bosses d'estacionament gratuït amb disponibilitat per a turismes, furgons i motocicletes, composta per aproximadament 1.356 places.

A més, es proposa la creació de diversos aparcaments dissuasius al voltant del nucli urbà més cèntric:

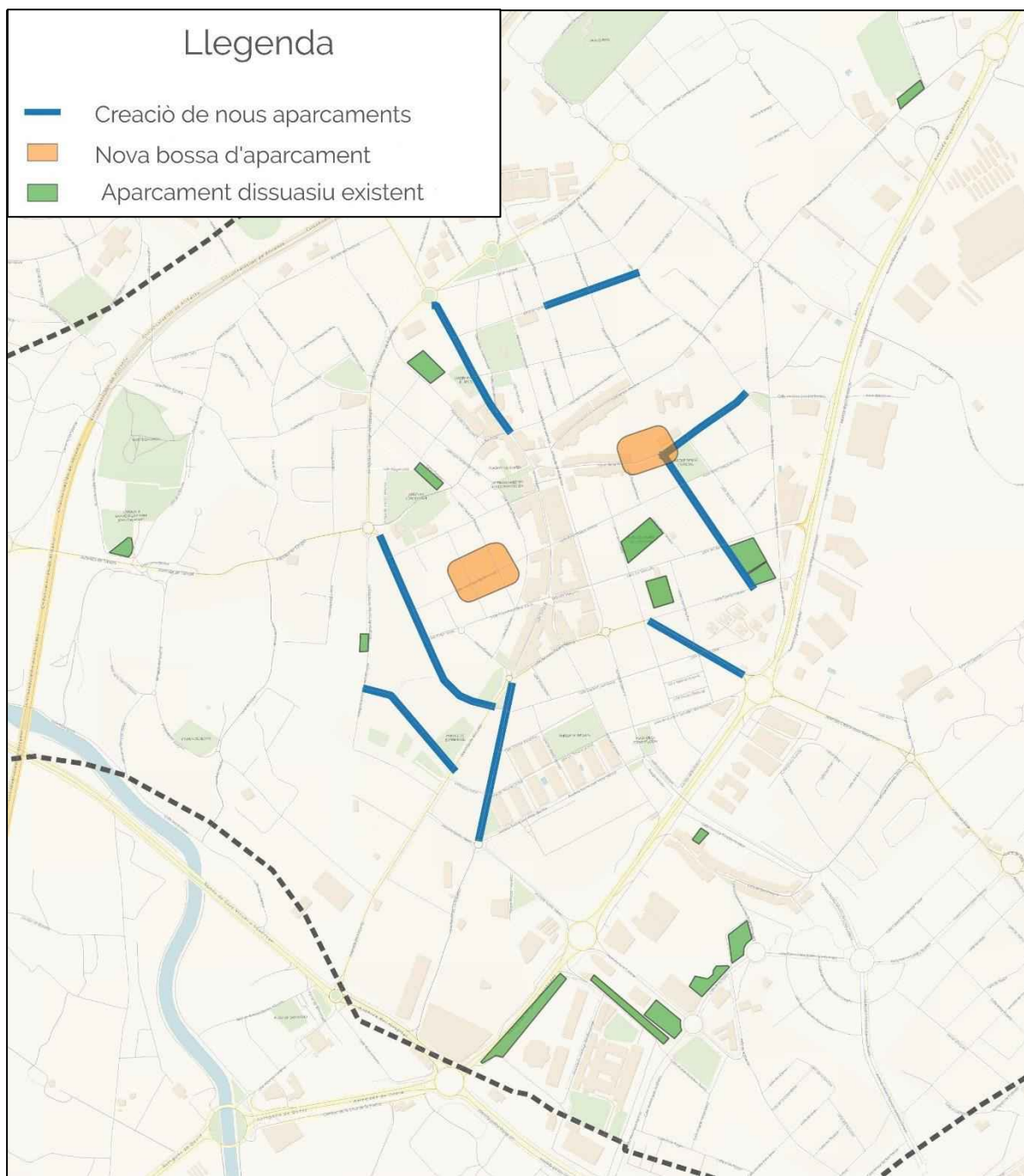
- C/ Canonge Federico Sala (40 places)
- C/ La Mar (38 places)

I també la creació de carrers amb bosses d'aparcament:

- C/ Cervantes (es creen 70 places)
- C/ Moleta (es creen 58 places)
- C/ Ramón de Campoamor (es creen 43 places)
- C/ Diagonal (es creen 43 places)
- C/ Velázquez (es creen 60 places)
- C/ 8 de març (es creen 50 places)
- C/ La Mar (es creen 32 places)
- C/ Els Àlbers (es creen 40 places)
- C/ Federico García Lorca (50 places)

En total, es crearan aproximadament 424 places noves d'estacionament de caràcter dissuasiu en zones perifèriques per a compensar l'eliminació d'estacionament en el centre urbà de Sant Joan d'Alacant.

Gràfica 34. Ubicacions dels nous estacionament en Sant Joan d'Alacant.



Font: Elaboració pròpia.

Per a fomentar l'ús d'aquestes places entre la ciutadania és fonamental, garantir unes condicions de disseny adequades i una bona promoció d'aquesta mena de mesura, per això, es proposen les següents mesures:

- Optimitzar els recorreguts interns dels vehicles a fi d'evitar retards i accidents en les maniobres d'estacionament, mitjançant la senyalització de les bosses d'aparcament.
- La distribució i dimensionament de les places d'un aparcament dissuasiu obeeixen als mateixos criteris de disseny emprats en els estacionaments convencionals. En el quadre següent es mostren les dimensions mínimes de les places d'un aparcament segons la mena de vehicle i destaca que la major amplària és per a les places per a persones amb mobilitat reduïda.

Taula 22. Dimensions mínimes de places d'aparcament

<i>Tipus de vehicle</i>	Longitud (m)	Amplària (m)
<i>Vehicles de dues rodes</i>	2,50	1,50
<i>Automòbil xicotet</i>	4,00	2,25
<i>Automòbil mitjà</i>	4,50	2,25
<i>Automòbil gran</i>	5,00	2,40
<i>Automòbil per a PMR</i>	5,00	3,60
<i>Vehicles industrials lleugers</i>	5,70	2,50
<i>Vehicles industrials pesats</i>	9,00	3,00

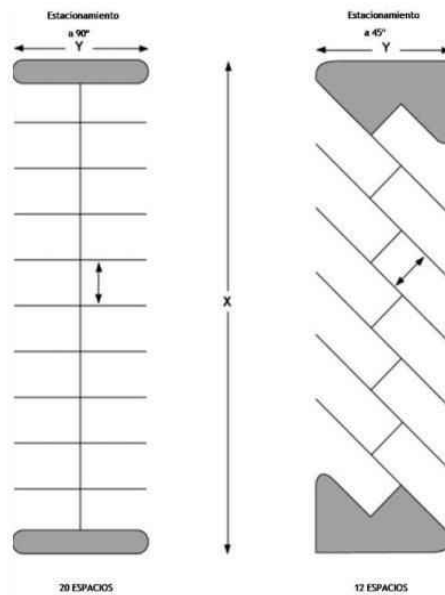
Font: Ajuntament de Madrid

Quant a la distribució espacial de les places, és important conèixer els avantatges i desavantatges de triar un alineament de les places determinat en l'optimització de l'espai, la facilitat de maniobrar i la seguretat.

En aquest sentit, la següent figura es pot observar com la disposició de la banda d'aparcament en bateria (a 90°) permet obtenir el doble de capacitat d'estacionament que una disposició en angle a 45°). Aquest tipus de distribució és adequada en aquells aparcaments dissuasius on la disponibilitat del sòl siga escassa i la demanda d'utilització elevada.

D'altra banda, la major facilitat en les maniobres d'accés i eixida a les places disposades en angle de 45°, permet augmentar la seguretat dels moviments interns. Aquest tipus de distribució espacial és vàlida en la planificació d'aparcaments dissuasius on no hi haja restriccions de disponibilitat de sòl.

Gràfica 35. Distribució de places d'aparcament en bandes d'aparcament en bateria (esquerra) i en angle de 45° (dreta).



Font: Park and Ride Planning and Design Guidelines 1997

- Crear corredors per als vianants correctament abalisats i senyalitzats, tenint en compte les línies de diseg cap a les voreres per als vianants.
- Habilitar places que disposen de punts de recàrrega de vehicles elèctrics.
- Crear itineraris d'accés a transport públic (en cas d'autobús)
- Proveir zones d'aparcament segures per a ciclistes.
- Garantir que totes les bosses d'aparcament estiguen asfaltades i en bones condicions, amb la pintura que delimita cada plaça d'estacionament i la corresponent senyalització vertical en cas de places per a motocicletes, bicicletes, vehicles elèctrics o PMR.

Gràfica 36. Borses d'aparcament situat en c/ La Moleta.



Font: Elaboració pròpia.

- El 5% de les places disponibles siguen per a PMR i que complisquen amb les directrius de l'Ordre VIV/561/2010, d'1 de febrer, per la qual es desenvolupa el document tècnic de condicions bàsiques d'accessibilitat i no discriminació per a l'accés i utilització dels espais públics urbanitzats; i de l'Ordre de 9 de juny de 2004, de la Conselleria de Territori i Habitatge, per la qual es desenvolupa el decret 39/2004, de 5 de març, del Consell de la Generalitat, en matèria d'accessibilitat en el mitjà urbà.
- Incorporar senyalització en diferents punts de la ciutat que indiquen la ubicació de les bosses d'estacionament dissuasiu.
- Des de la pàgina web de l'Ajuntament proporcionar un pla amb la ubicació i nombre de places per als vianants disponibles en cada zona o la creació d'un visor web.
- Informar la població de l'eliminació d'estacionament en les principals vies urbanes, i les alternatives que proporcionen les diferents bosses d'aparcament, intentant promocionar la seua utilització, i explicar els avantatges que suposa aquesta mesura per als ciutadans de Sant Joan d'Alacant i el medi ambient.
- La posada en marxa del pàrquing subterrani de l'Ordana que compta amb aproximadament de 266 places i es localitza a menys de 250 m de l'Avinguda de la Rambla i 350 m de l'Ajuntament, hauria de tindre una tarifa que facilite l'accés de tots els ciutadans i que fomente la seua utilització. A més, pot secundar-se en l'ús de noves tecnologies que informen de l'ocupació del pàrquing en temps real, que faciliten el pagament a través d'internet o altres aplicacions, proporcionant un servei còmode i eficient a la població.

Termini d'execució i costos associats

Taula 23. Termini d'execució i costos associats EC.3

Execució (anys)	< 2 anys
Inversió (€)	200.000 € ³
Operació i Manteniment (€)	< 0,1 M €

Font: elaboració pròpia.

Indicadors d'avaluació i seguiment

Taula 24. Indicadors d'avaluació i seguiment EC.3

Indicador	Vosté	Preses de dades	Àmbit	Valor actual	Valor esperat
Núm. cartells informatius d'ubicació dels estacionaments	Tant per un	Inventari	Estacionament	0	8
Visor web i pla amb la ubicació de les bosses d'aparcament	Tant per un	Ajuntament	Estacionament	0	1
Núm. places condicionades (asfalt i senyalització)	Tant per un	Inventari	Estacionament	<700	1.100

Font: elaboració pròpia.

³ Costos estimatius. Es necessita estudi de detall per a determinar la inversió dels nous aparcaments dissuasius. No inclou posada en marxa del pàrquing subterrani de l'Ordana.

1.5.4. EC.4. Xarxa d'itineraris per als vianants accessibles

Lògica de l'Estratègia

Aquesta estratègia se centra en la necessitat d'afrontar les tasques pendents per a millorar la qualitat de vida, competitivitat urbana i econòmica de Sant Joan d'Alacant, des de l'enfocament de la mobilitat per als vianants.

És necessari que aquest Pla reculli una sèrie de mesures orientades a protegir i garantir la mobilitat per als vianants, facilitant uns itineraris segurs i lliures d'obstacles.

La mobilitat per als vianants s'estructura com la principal eina de transformació urbana amb què compta la planificació del transport de persones a nivell local, ja que és en aquesta on poden generar-se intervencions que orienten un canvi de model cultural de la mobilitat cap a un més sostenible, eficient i responsable amb la salut dels habitants i el medi ambient.

En els últims anys s'han escomés intervencions per a equilibrar l'espai del carrer en favor dels vianants, generant zones de convivència amb altres maneres de transport i plataformes exclusives per als desplaçaments a peu, que integren millores d'accessibilitat universal i permeabilitat de la xarxa per als vianants.

El principal objectiu d'aquesta estratègia és ampliar els carrers amb trànsit restringit o limitat, i millorar els itineraris per als vianants, recuperant i humanitzant els espais estancials i de trànsit, i assegurant la continuïtat i connectivitat entre les àrees residencials, zones comercials, espais públics, a més de plantejar una sèrie de camins per a la pràctica esportiva.

- Objectius als quals respon: 1, 2, 3, 4, 9, 12, 17 i 18.
- Interaccions amb altres estratègies: EI.1, EE.1, EE.3, EC.2, EC.3, EC.4, EC.7 i ET.1, ET.2.

Mesures proposades

Com ja s'ha comentat, la finalitat d'aquesta estratègia és la **creació d'una xarxa per als vianants** atractiva que reduïska les necessitats de mobilitat motoritzada de la població. La definició de la xarxa requereix unes exigències ambientals i de disseny específic que implica canvis sobre el model urbà i la disposició dels usos.

En aquest context, l'estratègia per als vianants s'articula de la següent manera:

- a) Definició dels eixos per als vianants principals.
- b) Actuacions específiques

a) Definició dels itineraris per als vianants principals

La **creació de voreres en condicions estructurals i funcionals** que faciliten la caminabilitat i garantisquen les funcions de pas (desplaçament), d'estada (repòs, joc, espera davant l'escola, vida social, etc.) i d'activitat (passejar, realitzar exercici, realitzar activitats culturals, etc.), promou l'activitat física, la recreació i relaxació dels residents i visitants, així com per a la interacció social associada a valors essencials, com a identitat i pertinença.

Sobre la base d'aquestes raons es proposa l'ampliació i **millora d'uns itineraris i eixos per als vianants preferents**, de manera que la majoria de les infraestructures de transport, equipaments residencials i dotacionals, així com espais recreatius queden a l'abast de tota la ciutadania a peu.

Les pautes que han de guiar l'adequació i millora de la xarxa per als vianants han de secundar-se en el **Pla d'Accessibilitat**, sent els **criteris generals** els següents:

- **Criteris operacionals:**
 - El disseny i adaptació de la infraestructura per als vianants atindrà la universalitat d'ús des de la perspectiva de gènere, enfocament generacional i diversitat funcional de les persones usuàries.
 - Els traçats, dimensions, dotacions i acabats de les voreres hauran de permetre tant l'accés com l'ús de manera autònoma i en condicions de seguretat a totes les persones, tenint en compte les necessitats de mobilitat reduïda, l'ús de carros de bebé, etc.
 - Garantir la continuïtat del traçat, sense obstacles ni discontinuïtats, així com la seua integració paisatgística (activa i passiva) al context urbà de Sant Joan d'Alacant.
- **Criteris funcionals:**
 - Ampliar l'espai per als vianants permetrà que els desplaçaments principals siguin de caràcter local i per tant realitzables a peu.
 - El condicionament de les voreres ha d'estar acompanyada per una bona oferta de serveis, que puguen contindre dinamisme social a partir de la interacció d'activitats comercials, espais públics i zones estancials.
 - La caminabilidad dels itineraris està associada no sols amb la possibilitat de desplaçar-se a peu per la ciutat, sinó també amb els diferents usos del viari com a espais recreatius.
 - La integració paisatgística concedeix un major atractiu a les voreres per al trànsit per als vianants ja que contribueix a millorar la qualitat de l'aire, confort i qualitat del paisatge urbà.
 - La intermodalitat i accessibilitat al transport públic ha d'afavorir la mobilitat a peu.
 - És indispensable eliminar i/o evitar qualsevol barrera que interrompa la continuïtat de la trama urbana.

Amb l'objectiu d'interconnectar els diferents itineraris per als vianants generant un teixit continu, es diferencien dos tipus d'itineraris **temàtics** que canalitzaran i facilitaran rutes segures i lliures d'obstacles, a més de servir a les necessitats de mobilitat, esbarjo i oci de totes les persones usuàries.

- **Itinerari recreatiu i comercial.** Cerca generar recorreguts atractius i amables per al vianant **entorn de l'eix de l'Avinguda de la Rambla**, que permeten fer un ús agradable de l'espai públic des d'una mobilitat sostenible, afavorint la permeabilitat per als vianants i la dinamització del comerç local o de proximitat. Connecten els llocs més importants per a les activitats d'oci i compres, com a parcs, zones comercials, amb les zones residencials. Aquests carrers són els següents:
 - Av. Rambla de la Llibertat.
 - Av. Rambla.
 - Av. Jaume I.
 - Carrer Mossén Pedro Mena.
 - Carrer Tomás Capelo.
 - Carrer Mercat.
 - Carrer Major.
 - Carrer Sant Antoni.
 - Carrer de la Mar.

- Av. Diagonal.
 - Carrer del Carmen.
 - Carrer Doctor Marañón.
 - Carrer Doctor Severo Ochoa.
 - Carrer Doctor Pérez Mateo.
 - Carrer San José.
 - Carrer San Miguel de Tarassona.
 - Carrer Pintor Baeza.
 - Carrer Benimagrell.
- **Itinerari saludable.** L'objectiu és crear un conjunt de rutes de passejos saludables per a promoure l'exercici físic de la població, ajustant-se a les recomanacions de la "*Guia per al disseny d'un Pla de Ruta(s) Saludable(s)*", elaborat pel Ministeri de Sanitat, Consum i Benestar Social. Aquest tipus d'itineraris es caracteritza per ser senzill, econòmic i inclusiu, a més d'aportar múltiples beneficis, no sols per a la salut, dels quals podriem destacar:
 - Nous entorns urbans atractius, accessibles i segurs.
 - Increment de la caminabilitat a Sant Joan d'Alacant, promovent un canvi en la cultura de la mobilitat.
 - Enforteix el teixit social.
 - Incorporar el valor salut a trajectes d'especial rellevància.

Els itineraris hauran de complir amb els criteris d'accessibilitat universal, seguretat i comoditat, i es tindrà en compte la ubicació d'equipaments i zones residencials per a millorar la connectivitat entre aqueixos punts.

A més, les rutes saludables disposaran d'una senyalització on figure tota la informació sobre el recorregut i recomanacions per a cada grup de població: senyalització d'inici de ruta, marques de seguiment (adhesius o pals), distància, nivell de dificultat, temps per a realitzar-ho, despesa calòrica estimada, etc.

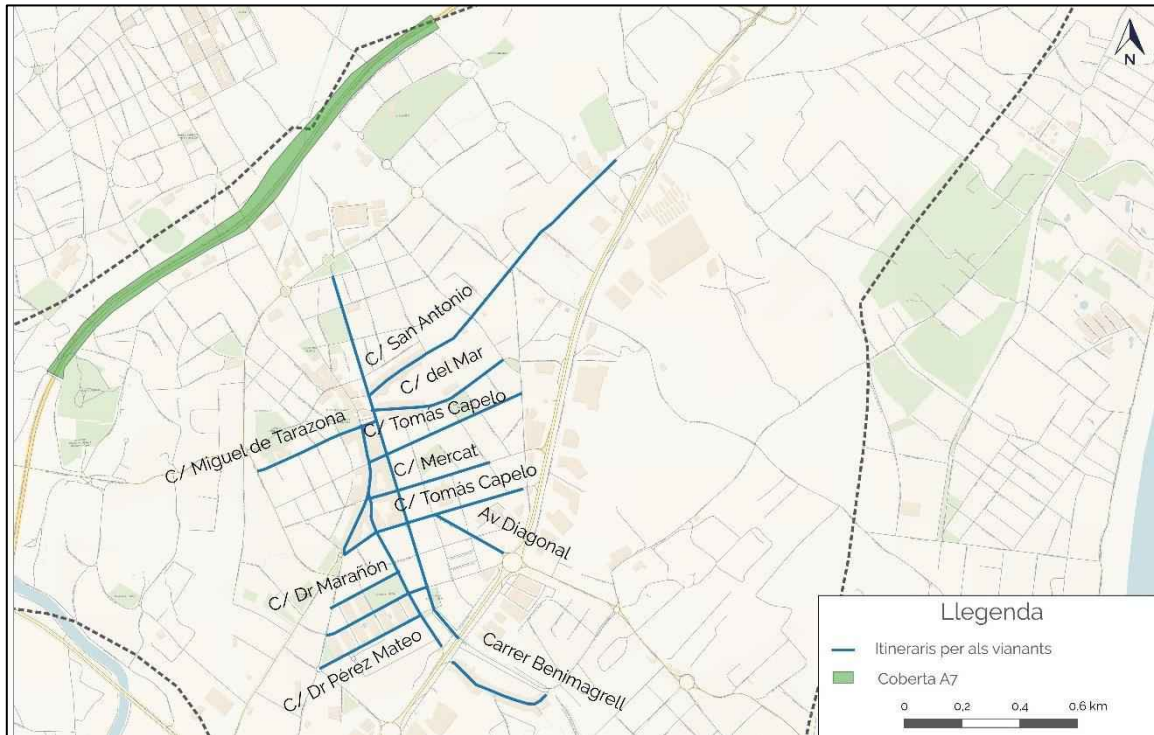
Aquests itineraris saludables serviran, a més, per a recuperar aquelles rutes o camins històrics per l'Horta, acostant el patrimoni cultural i natural que discorre pel terme municipal de Sant Joan d'Alacant, com són els següents:

- Camí de Lloixa.
- Camí del Sereni.
- Camí de L'Alqueria.
- Camí de Palmeretes.
- Camí del Campet.
- Camí de Caputxo.
- Corriol de Benimagrell.
- Camí de Princesa.
- Camí del Cantalar.
- Camí Profund.
- Camí del Marc.

D'altra banda, el Programa de Paisatge i Projecte d'Ordenació per a la integració estètica i funcional de la coberta de l'A70 a Sant Joan d'Alacant preveu una sèrie d'actuacions en la mateixa coberta de l'A70, ja que es tracta d'una franja de sòl de quasi 2 Quilòmetres de longitud per un ample mitjà d'uns 48 metres, entre els municipis de Sant Joan d'Alacant i Mutxamel, que es troba en desús.

El PGOU contempla en aquesta zona un ús lúdic-recreatiu, que permetrà aprofitar els espais per a crear sengles per als vianants i ciclistes, circuits esportius, parcs, àrees recreatives i altres equipaments.

Gràfica 37. Itineraris per als vianants principals.



Font: elaboració pròpia.

b) Actuacions específiques

De manera complementària i simultània s'hauran de realitzar totes les accions que preveu el Pla d'Accessibilitat de Sant Joan d'Alacant i aquelles recomanacions que es van recollir en el diagnòstic de la mobilitat del PMUS, que contempla les següents intervencions:

- **Passos per als vianants.** Millorar els passos per als vianants existents o implantar nous en aquells punts on s'interrompa la continuïtat dels itineraris per als vianants. Tots els passos per als vianants hauran de comptar amb una marca viària reflexiva amb pintura acrílica antilliscant. El Pla d'Accessibilitat recull nombrosos punts on és necessari executar nous passos per als vianants.

Aquests són:

- Zona de l'Hospital.
- Av. de Novelda.
- Carrer Aigües.
- Carrer Bellavista.
- Carrer Busot.
- Camí Campet.
- Av. Capiscol.
- Carrer El Clavell.
- Carrer Costa Blava.
- Carrer Elx.
- Carrer L'Ancorada.
- Carrer Federico García Lorca.
- Carrer Vistalmar.

- Carrer Eivissa.
 - Carrer Menorca.
 - Zona de Pilot.
 - Zona de Capiscol.
 - Zona Salafranca.
 - Zona de Lloixa.
-
- **Passos per als vianants sobreelevados.** En aquells punts on la densitat de vianants siga intensa o així es requerisca (a causa de la proximitat de centres escolars, centres socials, etc), serà necessari implantar passos per als vianants sobreelevados. Els vials proposats on es recomana implantar aquests tipus de passos per als vianants són els següents:
 - Av. Benidorm: condicionar el pas elevat existent segons la normativa.
 - Carrer Mare Elisa Oliver: nou pas sobreelevado al costat de Col·legi La nostra Senyora del Carmen.
 - Av. de l'Institut: nou pas sobreelevado al costat del Col·legi Públic Rajoles.
 - Av. Ansaldo: nou pas sobreelevado al costat de l'IES García Berlanga.
 - Carrer Sant Antoni: nou pas sobreelevado al costat del Poliesportiu.
 - Av. Ausiàs March: dos nous passos sobreelevados al costat del Col·legi Públic El Romero.
 - Av. Rambla de la Llibertat: nou pas sobreelevado en el tram de la Biblioteca - Arxiu.
 - Av. Catedràtic Sala Pérez: nou pas sobreelevado al costat de la rotonda de l'Av. Miguel Hernández.

Gràfica 38. Proposta de pas per als vianants sobreelevado en Av. Rambla de la Llibertat al costat de la Biblioteca.



Font: elaboració pròpia.

Les intervencions de millora dels itineraris per als vianants contribuiran a cohesionar els barris, convertint els carrers en una "prolongació dels habitatges i edificis" en la qual la comunicació humana es prioritza davant la demanda de mobilitat a motor. L'activitat comercial també es veurà beneficiada i revaloritzada en disposar les persones de més espai i tranquil·litat per a realitzar les seues compres.

En aquest sentit, molts veïns opten per canviar progressivament els seus hàbits de mobilitat, ja que, en percebre de manera diferent el seu entorn habitual, se senten més segurs i renuncien a desplaçar-se en vehicle de motor. Aquesta renúncia afavoreix la cohesió social, potència el comerç de proximitat i redueix els impactes ambientals associats.

Tot canvi exigeix també un esforç d'implicació ciutadana, i dels principals col·lectius (associacions de veïns, associacions de comerciants, gremis, etc.), per a posar en valor els beneficis a curt, mitjà i llarg termini de l'establiment de nous carrers de prioritat per als vianants.

Donada l'heterogeneïtat dels treballs necessaris per a desenvolupar els diferents itineraris, es divideix la implantació de millores **en els eixos per als vianants principals en 3 nivells d'actuació ben diferenciats segons la seua rapidesa en l'execució:**

- **Nivell I.** El primer nivell correspon a actuacions **a petita escala, de fàcil implementació i de caràcter semipermanente o temporal**, però amb un alt impacte, sense modificar l'estructura o el teixit urbà. D'aquesta manera, es podran avaluar els resultats de les intervencions i perfeccionar o corregir la mesura abans

de realitzar actuacions permanents o definitives. En conclusió, la fórmula consisteix en la planificació a llarg termini amb mesures de transformació urbana ràpida i reversible.

A pesar que l'objectiu final siga el d'ampliar els espais per als vianants a costa, en molts casos, de l'estacionament, perquè les mesures que es proposen a continuació generen **dinàmiques socials positives**, és necessari el **treball col·laboratiu** entre la ciutadania i l'Ajuntament. En aquest sentit, les intervencions estaran vinculades amb la identitat i característiques del teixit urbà, a més de fomentar una ciutadania activa.

Aquest tipus d'actuacions, denominat *LQC* per les seues sigles en anglés *Lighter, Quicker, Cheaper* (*Més lleuger, Més ràpid, Més barat*) o, com es designa en castellà, **urbanisme tàctic**, ha sigut utilitzat amb èxit en nombroses ciutats de tot el món demostrant que és possible obtindre beneficis amb canvis graduals i escalonats.

A continuació, es mostren les mesures a executar dins d'aquesta primera etapa:

- **Eixamplament dels espais per als vianants.** L'objectiu és disposar d'un ample lliure d'almenys 1,80 metres, en aquells carrers en les quals la densitat per als vianants siga elevada o el nombre de discontinuïtats de la vorera no permeta el trànsit per als vianants amb unes condicions mínimes d'accessibilitat. En aquest nivell d'intervenció, la mesura es basa en la reubicació del mobiliari urbà, canviar la distribució de les places d'estacionament o eliminar l'estacionament, **ampliant els espais per als vianants delimitats amb jardineres o tanques i dotar-lo d'elements que generen confort i qualitat urbana**, com a pintura en el paviment i mobiliari. En el següent nivell d'intervenció es proposarà l'execució definitiva de l'acerat.

Gràfica 39. Nous espais destinats al vianant mitjançant elements d'urbanisme tàctic en Villava, Pamplona.



Font: elaboració pròpia.

Els espais per als vianants per a ampliar pertanyents a la xarxa d'itineraris per als vianants principals són les següents:

- Carrer del Carmen. Eixample de vorera i disminució de la calçada.
- Carrer Cervantes. Mateixa intervenció que en carrer del Carmen en les voreres pareixes. A més, es recomana la implantació d'un pas per als vianants a l'altura de l'encreuament amb el carrer Dean Antonio Sala.
- Carrer Doctor Pérez Mateo. Recol·locar el mobiliari urbà per a ampliar l'espai destinat al vianant.
- Carrer Doctor Severo Ochoa. Eixample de vorera eliminant una banda d'aparcament.
- Carrer Dr. Fleming, eliminació d'una línia d'aparcament i ampliar espais per als vianants.
- Carrer Crist de la Pau, eliminació d'una línia d'aparcament i ampliar espais per als vianants.
- Carrer Mercat. Eliminar estacionament i ampliar les voreres.
- Carrer Mossén Pedro Mena. Eliminar aparcament per a eixamplar voreres i reduir la calçada de circulació.
- Carrer Tomás Capelo. Eliminar estacionament i ampliar voreres.
- Carrer Pintor Baeza. Eliminar estacionament i ampliar voreres.
- Carrer Manuel Amorós. Eliminar estacionament i ampliar voreres.
- Av. Mutxamel. Urbanitzar aquesta via de comunicació.
- Av. de la Rambla, Rambla de la Llibertat i Jaume I. A pesar que les voreres siguen amples i complisquen la normativa, l'elevat trànsit per als vianants en aquesta via requereix la necessitat d'eixamplar les zones per als vianants, pel fet que les terrasses dels restaurants de la zona ocupen part de l'acerat, reduint

l'ample útil de pas. La nova secció consisteix a eliminar **la totalitat de l'estacionament**, d'aquesta manera, es pot ampliar aproximadament 2 metres en cadascuna de les voreres, podent implantar més vegetació o mobiliari urbà i executar carril bici. Es mostren dues possibles propostes de l'Avinguda de la Rambla, que han sigut objecte de valoració en un taller de participació ciutadana (vegeu Annex 1: Taller participatiu).

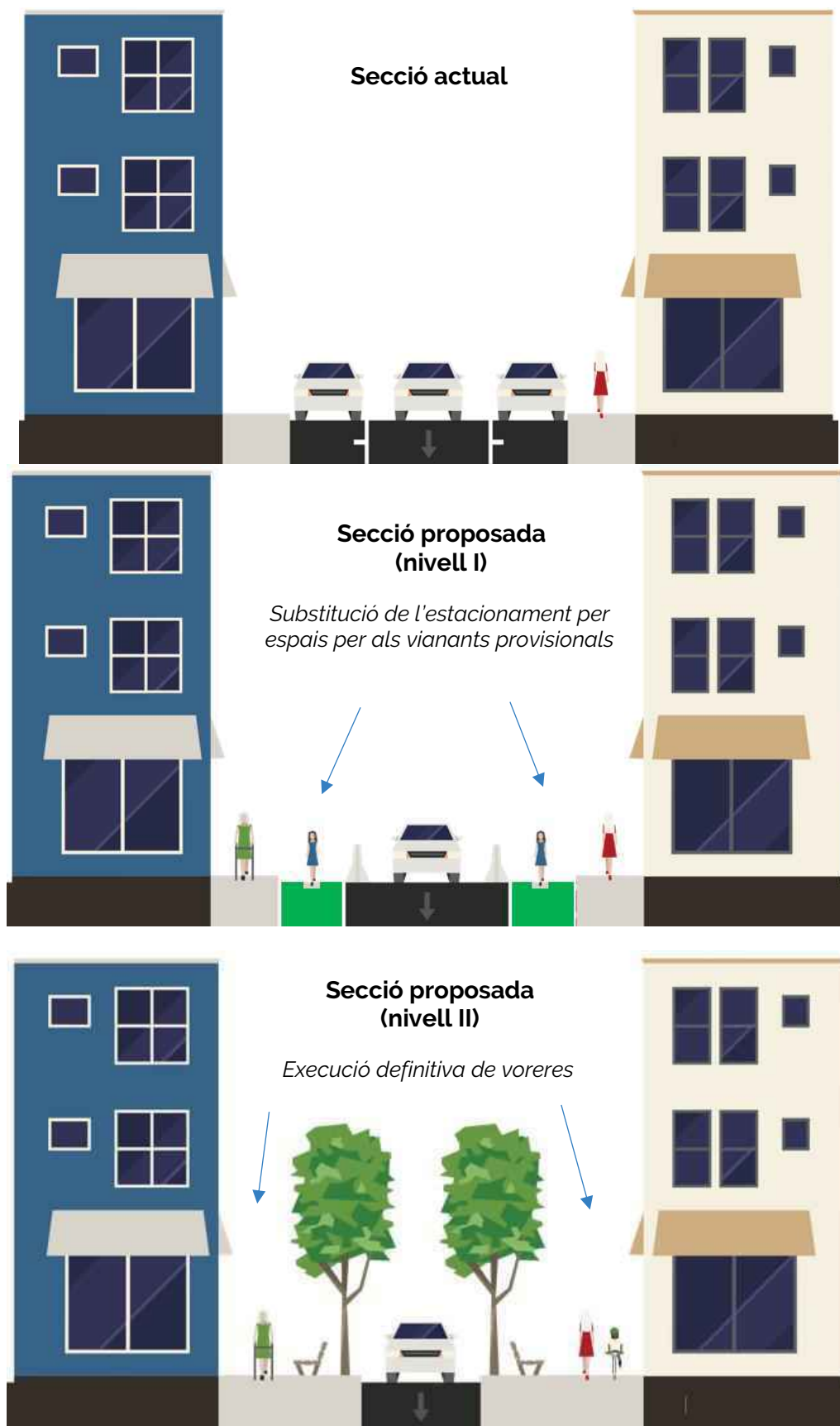
A continuació, es mostra a tall d'exemple la secció proposada del carrer Mercat i l'Av. de la Rambla.

Gràfica 40. Carrer Mercat.



Font: elaboració pròpia.

Gràfica 41. Secció actual carrer Mercat (a dalt) i secció proposada (a baix)



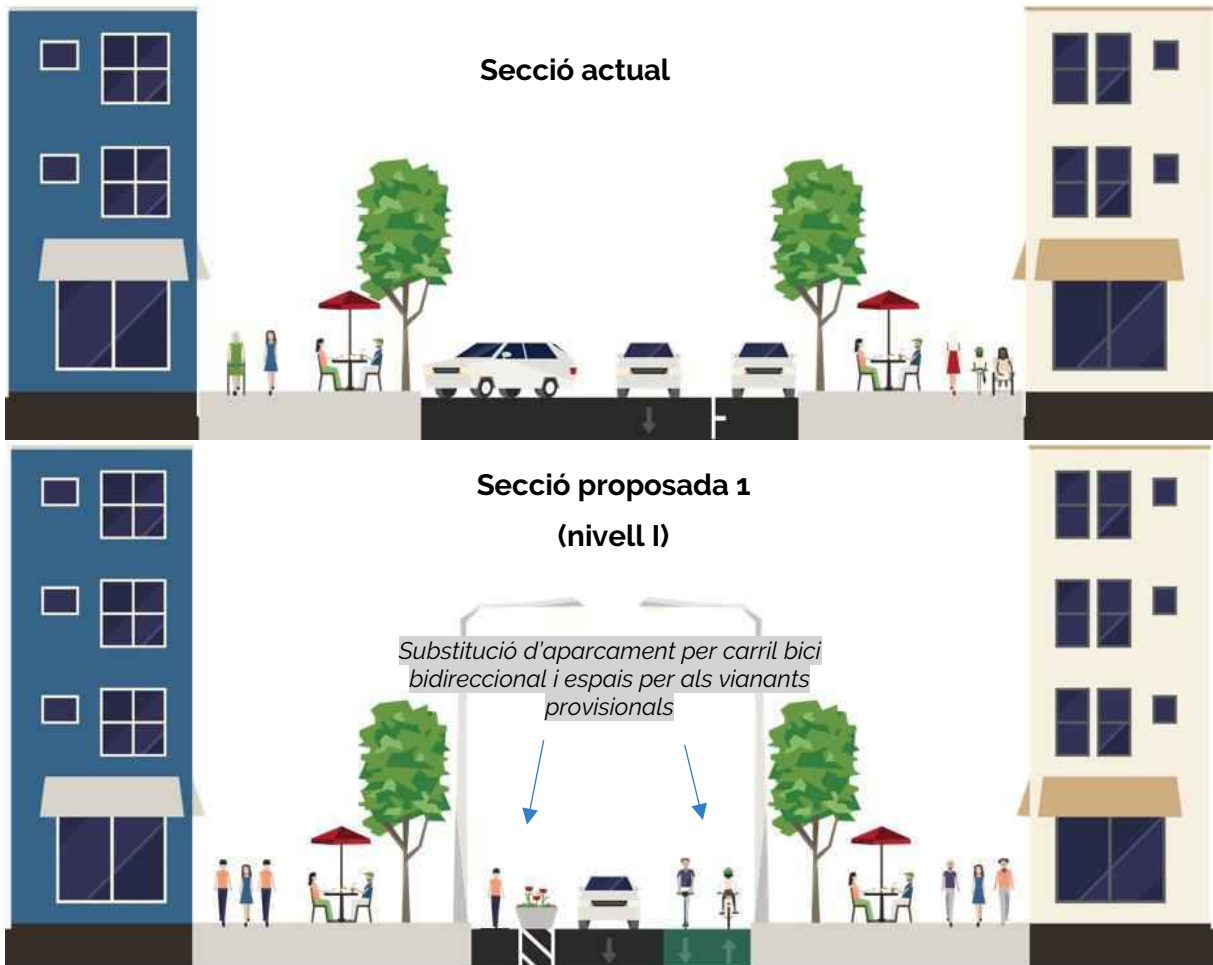
Font: elaboració pròpia a partir de Streetmix.

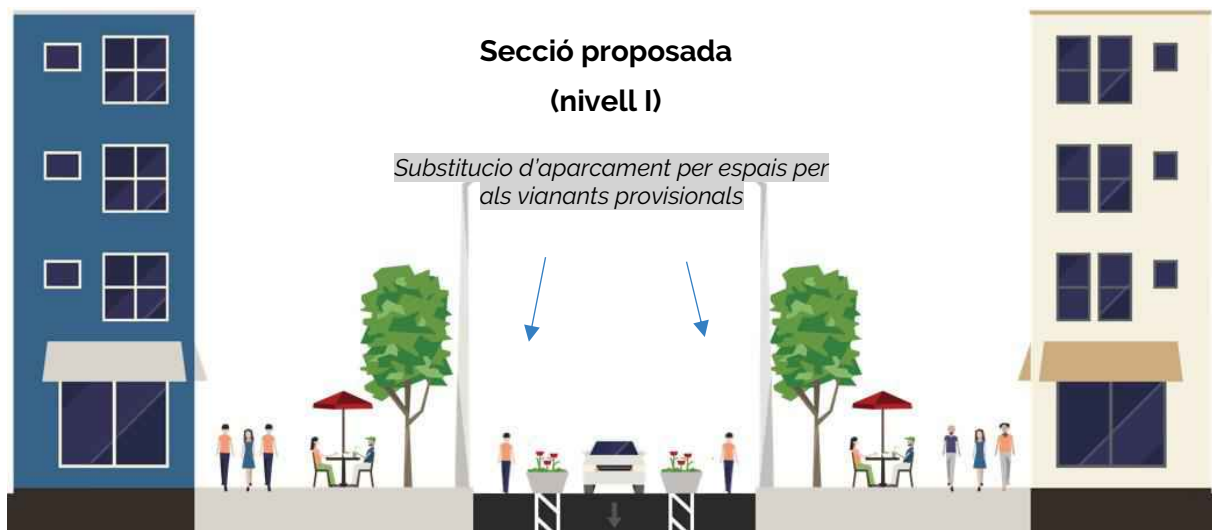
Gràfica 42. Av. de la Rambla.



Font: elaboració pròpia.

Gràfica 43. Secció actual de l'Av. Rambla (a dalt) i seccions proposades (a baix).





Font: elaboració pròpia a partir de Streetmix.

- **Millora de la qualitat urbana:** actualment Sant Joan d'Alacant disposa d'àrees de descans i zones estancials dotades de mobiliari urbà (bancs, papereres o fanals), no obstant això, en la majoria dels casos, aquests elements no dignifiquen al vianant. Aquesta mesura busca la **transformació urbana dels eixos per als vianants principals mitjançant la renovació de la infraestructura**, perquè siguin zones més atractives, còmodes i amables per als desplaçaments a peu. En definitiva, l'objectiu és generar àrees estancials per a potenciar les relacions socials, dinamitzant així l'entorn.

Per a això, la implantació de nous elements de mobiliari urbà com ara zones d'ombra, fonts, refugis davant inclemències meteorològiques, papereres, vegetació, etc., ha d'anar acompanyada de l'eliminació de places d'estacionament en via pública, i així poder ampliar les zones per als vianants.

Les actuacions a realitzar són les següents:

- Instal·lació de parklets. Es tracta d'espais destinats al descans de les persones, bé de caràcter puntual o permanent. Aquests elements s'estenen des de les voreres en detriment de les places d'aparcament situades al costat de les voreres. Es proposa la implantació de parklets previ a l'eliminació definitiva de les places d'estacionament descrites anteriorment. Per a garantir l'èxit d'aquestes instal·lacions, han de complir-se una sèrie de condicions:
 - Alta visibilitat des de la calçada.
 - Integració paisatgística amb la resta de l'urbanisme.
 - Han d'estar a la mateixa cota que la vorera. En cas d'existir desnivells, s'establiran elements de visibilitat addicional i/o accessos per a PMR.
 - El paviment ha de ser antilliscant i resistent als agents meteorològics.
 - Ha de ser accessible per a totes les persones.

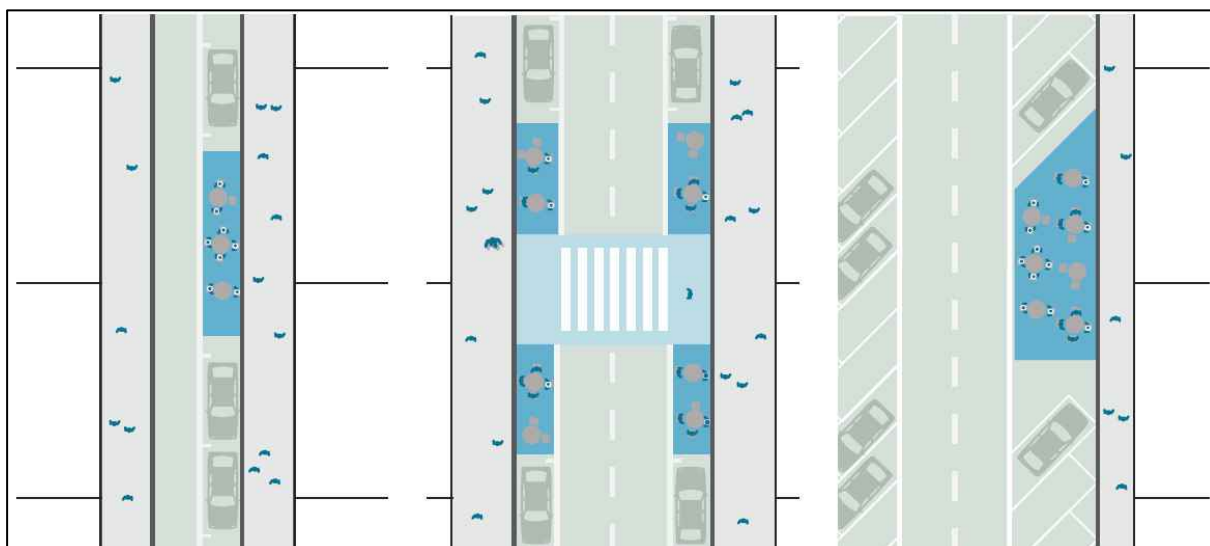
Es recomana col·locar vegetació local per a amabilitzar l'entorn. Gràfica 44. Exemple de parklets a la ciutat de San Francisco.



Font: National Association of City Transportation (NACTO).

El disseny dels *parklets* pot variar en configuració i disseny, però generalment reemplacen dos o més places d'estacionament en línia, o fins a 4 en bateria. En la majoria dels casos, els parklets inclouen seients, taules, vegetació, aparcament per a bicicletes, obres d'art, infraestructures d'ombra i altres elements.

Gràfica 45. Configuració d'un parklet ocupant dues places d'estacionament en línia (esquerra), al costat de pas de vianants ocupant 4 places d'aparcament (centre), i en places d'estacionament en bateria (dreta).

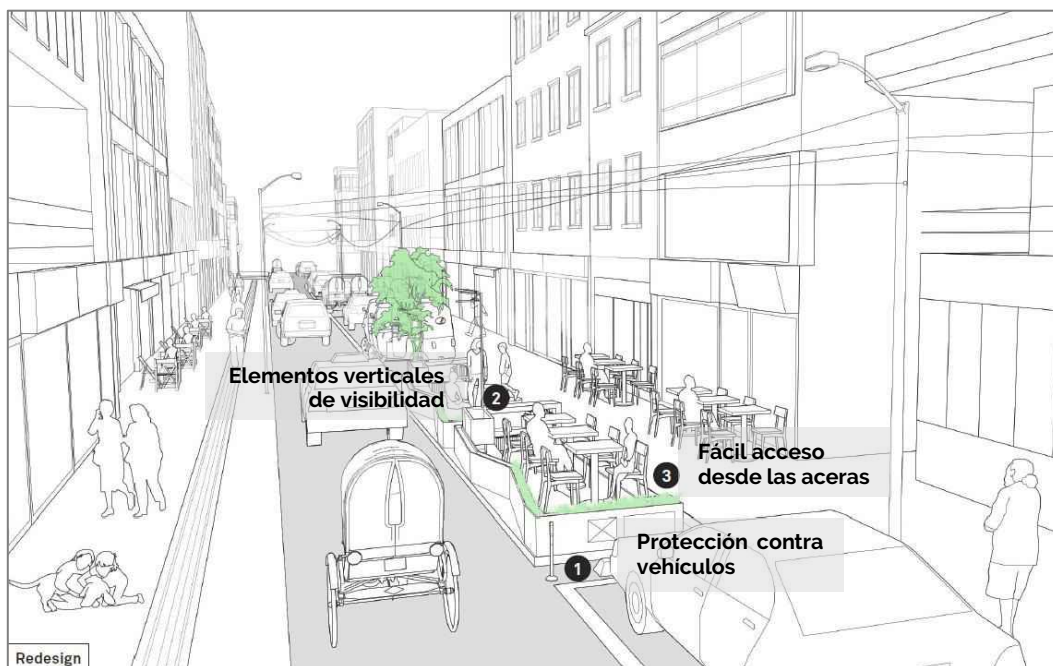


Font: National Association of City Transportation (NACTO).

A continuació, es mostra una secció tipus de referència per a aplicar en algunes places de carrers dels diferents eixos per als vianants on

es proposa l'eliminació o reducció de places d'estacionament, per exemple, als carrers Mercat, Av. de la Rambla, carrer Doctor Marañón o Severo Ochoa, entre altres.

Gràfica 46. Secció actual (a dalt) i secció proposada (a baix).



Font: National Association of City Transportation (NACTO).

A conseqüència de les intervencions descrites, com ara la millora dels espais per als vianants o la implantació de parklets, es reduiran prop de 571 places d'estacionament en la via pública (vegeu Estratègia E.C.2. Regulació d'estacionament i E.C.3. Aparcaments dissuasius), que es compensaran amb les bosses d'estacionament perimetrals. En les estratègies EC.3. Regulació

de l'estacionament i la EC.4 Aparcaments dissuasius, es descriuen les noves zones d'aparcament.

- Una altra possible mesura consisteix en la implantació de places **públiques provisionals o parcs de butxaca** utilitzant materials de baix cost, com grava epoxi o pintura de colors sobre el paviment, tests mòbils i seients flexibles. Aquest tipus d'intervencions reconfiguren i revitalitzen l'entorn urbà en zones infrautilitzades. Igual que els *parklets*, les places públiques provisionals poden ser part d'una fase inicial per a generar suport i benefici de l'espai públic en el curt termini abans de convertir en zona de vianants l'entorn d'una plaça o un altre tipus d'actuació de caràcter permanent.

Gràfica 47. Exemple de parc provisional.



Font: Diari NMX.

Gràfica 48. Exemple de vegetació i pintura de paviment en places provisionals.



Font: Estefanía Posso Soto.

Els possibles espais per a implantar places públiques provisionals són a l'entorn de l'Av. Miguel Hernández o en solars lliures d'ús públic que estiguen desaprofitats.

- Les actuacions citades anteriorment han d'anar acompanyades d'una millora de la **senyalització**, que facilite la informació relativa al temps estimat de desplaçament entre els principals punts d'atracció del municipi amb la finalitat de fomentar la mobilitat per als vianants i els hàbits saludables.

Per a això es proposa la creació de Metrominuto. Aquest tipus de plans utilitza l'estètica d'un mapa tradicional de metre, en el qual es mostra la distància i el temps de recorregut a peu entre un punt clau i un altre. Pot ser un col·legi, una plaça, un equipament, zona d'aparcament, etc.

Gràfica 49. Metrominuto d'Albatera (Alacant)



Font: Ajuntament d'Albatera.

A continuació, s'enumeren algunes recomanacions per a elaborar un *Metrominuto*:

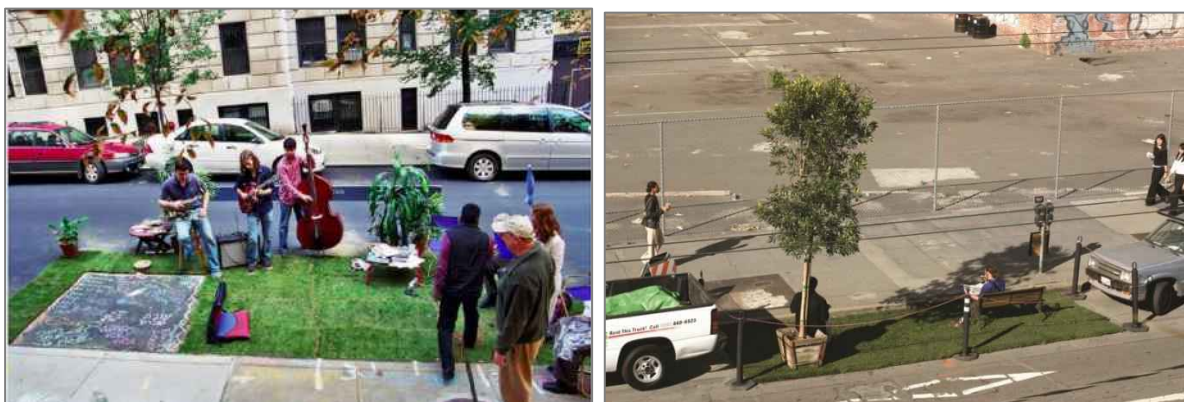
- Seleccionar diversos punts d'interès, segons la seua importància, afluença, la seua distribució en el territori i amb una distància entre ells que resulte apreciable.

- Seleccionar un itinerari de connexió per als vianants entre ells, que siga el més ràpid i segur.
 - Establir un punt central de referència, corresponent al centre neuràlgic de la ciutat, que ajude l'usuari a situar-se.
 - Realitzar els mesuraments de les distàncies i arrodonir els resultats.
 - Relacionar les distàncies amb el temps que porta recórrer-les en condicions normals. Es recomana uns 5 km/h.
 - Mostrar accidents naturals o característiques significatives de la ciutat, com, rius, parcs, itineraris per als vianants, etc.,
 - Convé reflectir aspectes de la mobilitat intermodal: espais per als vianants, estacions d'autobús, etc...
 - Advertir les zones amb condicions d'accessibilitat deficientes si n'hi haguera.
 - Configurar el pla de manera simple i clara.
- o **Esdeveniments intermitents.** Consisteix a realitzar projectes o esdeveniments esporàdics o temporals per a generar consciència per a un projecte i **conèixer el potencial d'un espai públic en particular.**

Els esdeveniments esporàdics proposats són els següents:

- **Park(ing) day:** es tracta d'una iniciativa de participació ciutadana on les places destinades a l'estacionament són convertides en espais públics. Aquest programa cerca repensar la manera de com s'utilitzen els carrers, promou el debat sobre les infraestructures urbanes i alça la veu d'alarma sobre la quantitat d'espai destinat al vehicle privat.
Les places d'estacionament poden transformar-se en zones de concerts, tallers, activitats ciclistes, horts urbans, etc., o un altre tipus d'activitats, amb l'objectiu principal d'informar, sensibilitzar i inspirar la transformació urbana.

Gràfica 50. Park(ing) day a Barcelona (esquerra) i San Francisco (dreta).



Font: Ajuntament de Barcelona i El País.

- **Carrers Oberts.** El projecte *Carrer Obert* consisteix a eliminar el trànsit motoritzat d'una o diversos carrers, per exemple, l'Avinguda de la Rambla, durant unes hores en caps de setmana, o alguns dies concrets, amb la finalitat d'oferir més espai públic per al vianant i la bicicleta, millorar la qualitat de l'aire i fer de Sant Joan d'Alacant una

localitat més sostenible. Aquesta pràctica es pot realitzar de manera freqüent o com a prova pilot d'algun carrer en concret (eix de l'Av. Rambla de la Llibertat, la Rambla i Jaume I).

L'experiència d'obrir els carrers a vianants i ciclistes sorgeix en els anys 70 a Bogotà i s'ha estès per nombroses ciutats a tot el món. En alguns casos, es complementa aquesta iniciativa amb activitats recreatives o culturals.

Gràfica 51. Carrer Obert en el Passeig del Prat (Madrid).



Font: Ajuntament de Madrid.

Aquesta mesura únicament requereix la col·locació de senyalització i/o jardineres de diferents grandàries o tanques per a delimitar la zona per als vianants, així com la presència de policies per a garantir el seu correcte funcionament.

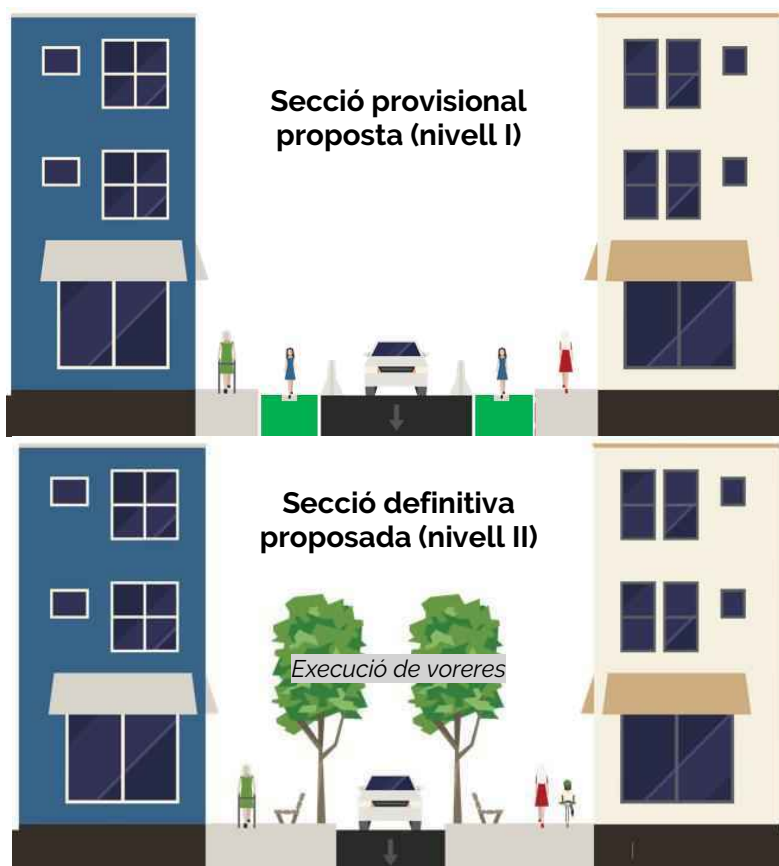
Gràfica 52. Exemple de prova pilot de conversió en zona de vianants d'un carrer al Canadà.



Font: Paul Krueger.

- **Nivell II.** Una vegada determinada l'acceptació de les intervencions provisionals (nivell I), es podrà executar definitivament l'exemple **de les voreres i carrers de plataforma única** per a garantir la continuïtat i accessibilitat dels desplaçaments per als vianants.
 - **Exemple de voreres:** als carrers descrits anteriorment, s'executaran les voreres segons la normativa vigent d'accessibilitat, a més d'elements de vegetació i mobiliari urbà. A continuació, es mostren alguns exemples.

Gràfica 53. Secció proposada en carrer Mercat (nivell I i nivell II).



Font: elaboració pròpia.

Gràfica 54. Secció proposada 1 en Av. Rambla (nivell I i II).





Font: elaboració pròpia.

Gràfica 55. Secció proposada 2 en Av. Rambla (nivell I i II).



Font: elaboració pròpia a partir de Streetmix.

- **Plataforma única** projectada amb trànsit mixt (vehicles i vianants) o exclusiu per als vianants: en aquells carrers amb voreres de menys de 1,5 metres. Es tracta de carrers on no és possible eixamplar les voreres i mantindre l'ample mínim per al trànsit rodat.

Alguns dels beneficis que presenten els carrers de prioritat per als vianants són:

- Reducció dels nivells de vibracions, sorolls i contaminació atmosfèrica.
- Potenciar l'activitat per als vianants i comercial.
- Retornar a la ciutadania zones d'esplai que eren ocupades pel vehicle privat.

Els carrers proposats són la següents:

- Carrer San José.
- Carrer Major.
- Carrer Comandant Seva.
- Carrer Sant Antoni.
- Carrer Benimagrell.

Gràfica 56. Secció antiga i actual carrer Sant Antoni.



Font: elaboració pròpia.

- **Nivell III.** L'últim nivell consisteix a atorgar **prioritat total a la mobilitat per als vianants**, oferint millors condicions enfront del vehicle privat. Això només s'aconsegueix en disposar de més alternatives de ruta per als vianants que per als vehicles motoritzats, o, en altres paraules, habilitar **més vies exclusives per a caminar que vies destinades al trànsit a motor**.

Una localitat on la majoria dels seus carrers són transitables amb cotxe, fa que el nombre d'interseccions vehiculars siga exactament el mateix que el d'interseccions per als vianants. L'objectiu serà aconseguir que els encreuaments

per als vianants siguen almenys el doble que les interseccions de vehicles motoritzats.

En aquest sentit l'actuació es fonamenta en la **semipeatonalització d'un dels principals eixos comercials municipals**, que inclou l'Av. de la Rambla, Av. Jaume I, carrer Sant Antoni, carrer Mercat, Tomás Capelo, Mossén Pedro Mena i Doctor Gadea. Aquesta acció inclou:

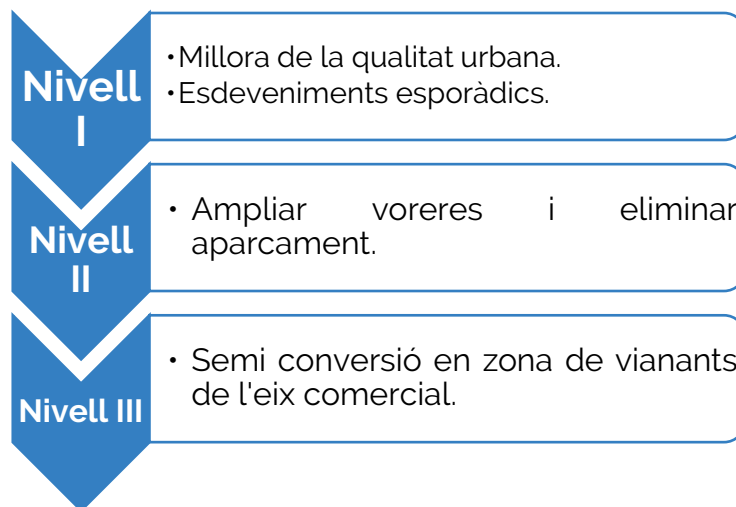
- Tancament gradual dels carrers al trànsit motoritzat, a excepció dels residents que disposen de plaça de garatge, càrrega i descàrrega, vehicles de serveis d'emergències, transport públic, etc. Els carrers prioritaris per a semipeatonalitzar són les que conflueixen en l'Av. de la Rambla i Jaume I, això és: carrer Sant Antoni, carrer Pintor Baeza, carrer Mercat, carrer Doctor Gadea i carrer Capità Martí. Una vegada semipeatonalitzades aquests carrers, es procedirà a continuar amb les Av. Rambla i Jaume I. A més, s'haurà de reestructurar la distribució urbana de mercaderies, reubicant les places habilitades per a la càrrega i descàrrega als carrers limitrofs.
- Progressiva remodelació del viari amb tipologia de plataforma única (secció compatible amb el trànsit de vehicles autoritzats).

Gràfica 57. Proposta de semipeatonalització.



Font: elaboració pròpia.

Gràfica 58. Esquema de les actuacions previstes per nivells d'actuació en els eixos per als vianants principals.



Font: elaboració pròpia.

Termini d'execució i costos associats

Taula 25. Termini d'execució i costos associats EC.4.

Execució (anys)	2-8 anys
Inversió (€)	> 5M €
Operació i Manteniment (€)	0,2 -0,3 M €

Font: elaboració pròpia

Indicadors d'avaluació i seguiment

Taula 26. Indicadors d'avaluació i seguiment EC.4.

Indicador	Vosté	Preses de dades	Àmbit	Valor actual	Valor esperat
Viatges a peu	%	Enquestes	Mobilitat per als vianants	26,85%	34%
Espai per als vianants en l'Av. Rambla	M ²	Ajuntament	Mobilitat per als vianants	4.126	5.371
N^a parklets	Tant per un	Inventari	Mobilitat per als vianants	-	8-12
Núm. Esdeveniments intermitents a l'any	Tant per un	Ajuntament	Mobilitat per als vianants	-	5

Font: elaboració pròpia.

1.5.5. EC.5. Xarxa d'infraestructura ciclista i vehicles de mobilitat personal

Lògica de l'Estratègia

L'ús de la bicicleta o vehicles de mobilitat personal (VMP) com a mitjà de transport compleix amb els objectius socials, econòmics i ambientals de tot pla de mobilitat, ja que són aptes per a totes les edats, té un cost assequible, no contamina amb l'ús de combustibles fòssils ni fa soroll, a més dels beneficis per a la salut de totes les persones que la utilitzen la bicicleta.

Com s'ha observat en el diagnòstic, l'ús de la bicicleta i els vehicles de mobilitat personal és mínim, sent tan sols el 1,69% del repartiment modal. Els enquestats van assenyalar com a principals motius del baix ús d'aquest mitjà de transport, la preferència d'altres mitjans, no els agrada la bicicleta i problemes de salut, edat o forma física.

Aquest ús minoritari, també es veu influït per la falta de connectivitat de les vies ciclistes i la distribució heterogènia d'elements necessaris en el nucli urbà, com a aparcaments ciclistes i de VMP segurs.

Per tant, és necessari la creació d'una **xarxa d'infraestructura ciclistes** de qualitat, el disseny de la qual vertebrarà el territori, connectant amb els principals punts atractores de la ciutat i amb els nodes de transport públic, perquè d'aquesta manera s'incentive la intermodalitat. D'altra banda, ha de tindre's en compte el desenvolupament urbà de Sant Joan d'Alacant, per a ajustar-se a les condicions d'espai disponibles.

- Objectius als quals respon: 2, 3, 4, 5, 6, 7, 9, 11, 14, 17, 20 i 21.
- Interaccions amb altres estratègies: EI.1, EI.2, EE.1, EE.3, EC.1, ET.1 i ET.2.

Mesures proposades

Aquesta estratègia té com a finalitat proporcionar una infraestructura ciclista de qualitat, que fomenti i facilite, l'ús de la bicicleta o els VMP com a mitjà de transport quotidià, per això, es divideix en dos punts clau:

a) Disseny de la xarxa ciclista

Garantir una xarxa ciclista o vies no motoritzades funcionals, és imprescindible per a satisfer les necessitats de mobilitat i accessibilitat de les persones usuàries que es desplacen habitualment amb bicicleta o VMP (o desitgen fer-ho).

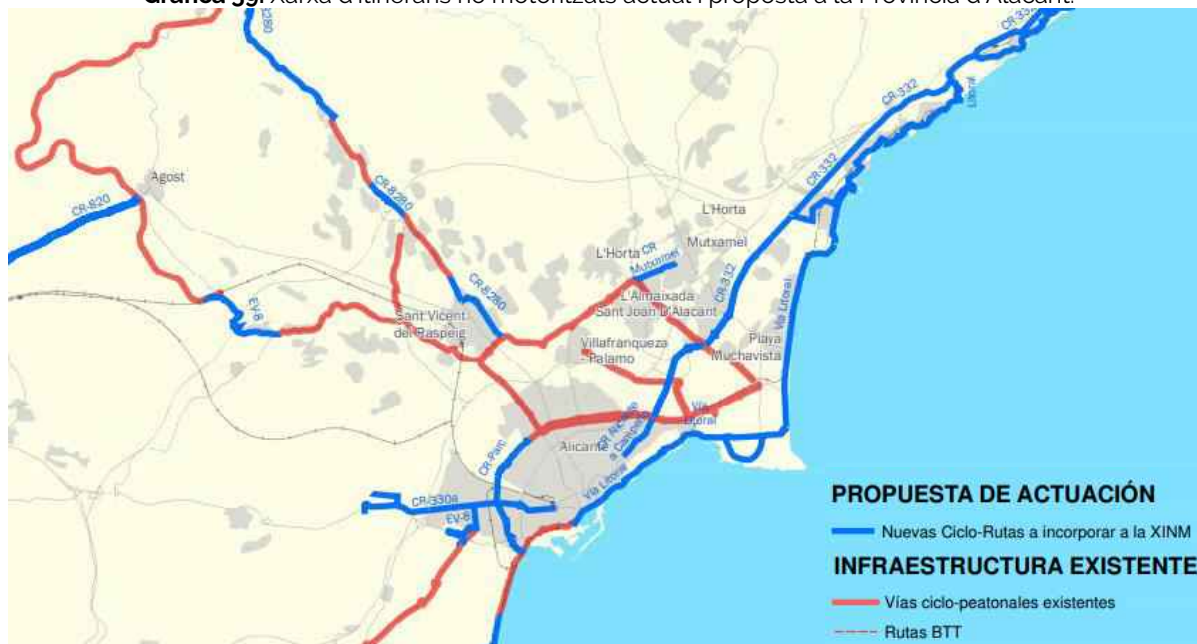
Així doncs, aquest tipus d'infraestructura ha de cobrir de manera homogènia i equilibrada el territori en qüestió, connectant les principals poblacions i destins entre si. Per a complir satisfactòriament aquesta finalitat de connectivitat, s'ha de complir les següents condicions:

- **Funcional:** que pugui ser recorreguda amb facilitat, utilitat i comoditat.
- **Coherent i homogènia:** de manera que existisca una connexió o relació lògica d'unes vies amb unes altres i que aquestes s'organitzen segons una composició i estructura uniformes.
- **Completa i contínua:** que s'estengui pel territori sense interrupció.
- **Segura:** mitjançant traçats i disseny que minimitzen les situacions de risc real i percebut
- **Atractiva:** aprofita els recursos naturals, paisatgístics i patrimonials que ofereix el territori i proposant recorreguts que oferisquen els nivells de contaminació acústica i atmosfèrica més baixos possibles.

Atenent aquestes premisses, és important garantir la connectivitat amb itineraris ciclistes d'altres localitats i per això, a continuació, es mostren els itineraris no motoritzats de la Província d'Alacant presents en l'inventari de la Xarxa d'itineraris No Motoritzats (XINM),

on s'observa un tram que passa per Sant Joan't d'Alacant, que connecta amb Alacant i Sant Vicent del Raspeig, coneguda com la ruta 21. Aquest mateix document, realitza una proposta per a ampliar aquesta xarxa i millorar la seua connectivitat, en la qual inclou un tram (CR332) que travessa Sant Joan d'Alacant, per l'Av. de Miguel Hernández.

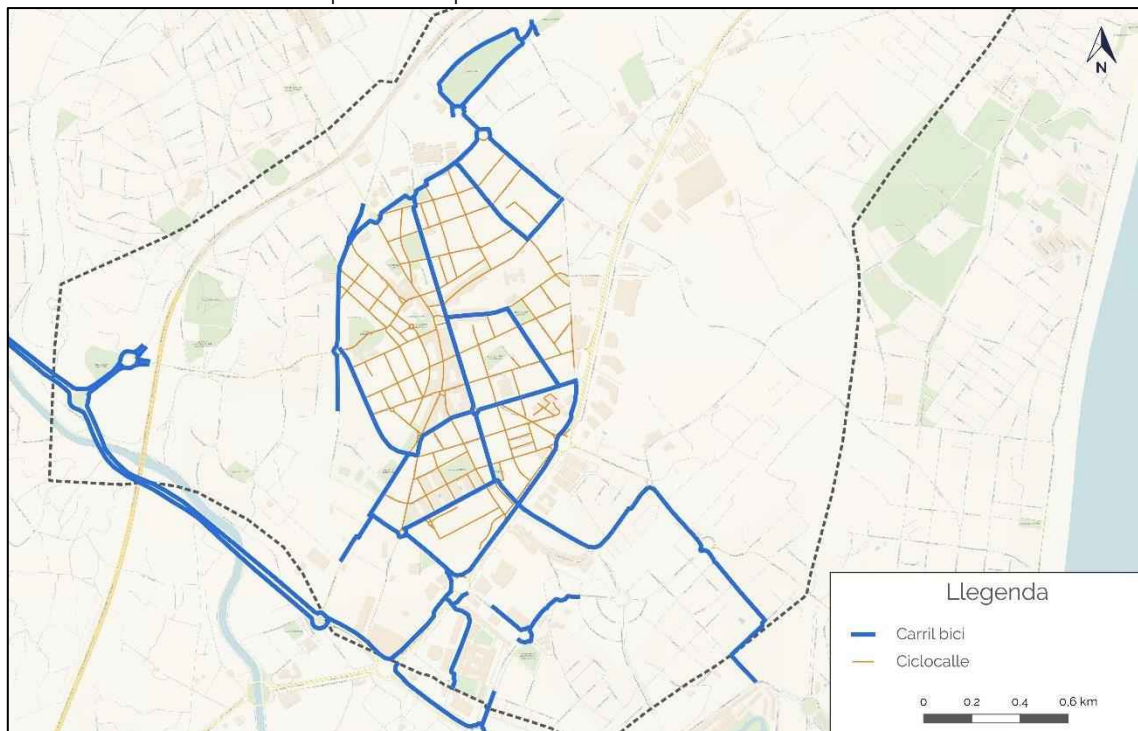
Gràfica 59. Xarxa d'itineraris no motoritzats actual i proposta a la Província d'Alacant.



Font: Xarxa d'itineraris No Motoritzats (2019).

Tenint en compte les propostes d'actuació de la de la Xarxa d'itineraris No Motoritzats (XINM), a continuació, es mostra la proposta d'ampliació de la xarxa de vies ciclistes en el municipi de Sant Joan d'Alacant, que compleixen els criteris de funcionalitat, coherència, continuïtat i seguretat.

Gràfica 60. Proposta d'ampliació de la xarxa ciclista de Sant Joan d'Alacant



Font: Elaboració pròpia

L'ampliació d'aquestes vies ciclistes, tindrien lloc concretament en un anell **exterior al nucli urbà i en una sèrie de carrers principals que el travessarien:**

- Carrer Pintor Velázquez (carril bici de nova creació).
- Av. del Comtat de Fabraquer tram 1 (carril bici existent).
- Av. del Comtat de Fabraquer tram 2 (vorera bici de nova creació).
- Av. del Comtat de Fabraquer tram 3 (millora de la vorera bici existent).
- Carrer Secretari Basilio Sala (ampliació carril bici existent).
- Avda Benidorm (creació de vorera bici).
- Carrer Moleta (creació de carril bici).
- Carrer La Mar (creació de carril bici).
- Manolo Morán tram 1 (creació de carril bici).
- Carrer Sant Antoni tram 3 (creació de carril bici).
- Carrer Tomas Capelo (creació de carril bici).
- Carrer Mossén Pedro Mena (creació de carril bici).
- Avda Alacant (creació de vorera bici).
- Avda Ausiàs March (carril bici existent).
- Avda Miguel Hernández (creació de carril bici).

Ciclocalles:

- Tots els carrers a l'interior de l'anell abans delimitat es reordenaran per a tindre en general un únic sentit de circulació i per tant la seua velocitat màxima serà de 30 km/h, per tant amb una calçada compartida entre els vehicles de motor, les bicicletes i els vehicles de mobilitat personal.

La incorporació d'aquests trams suposaria un augment del 335% de la longitud de les vies ciclistes respecte a la situació actual, com es pot observar en la següent taula.

Taula 27. Longitud de les vies ciclistes

<i>Tipus de via</i>	Actual (m)	Proposta (m)	Total (m)
<i>Carril bici</i>	13.518,01	5.841,67	19.359,68
<i>Ciclocalle</i>	856,71	22.673,40	23.530,11
Total	14.374,72	28.516,07	42.889,79

Font: Elaboració pròpia

Una vegada que es disposa de la futura malla ciclista, el següent pas és definir el seu disseny, en aquest cas es proposen les següents intervencions en funció del tipus de via que es proposa:

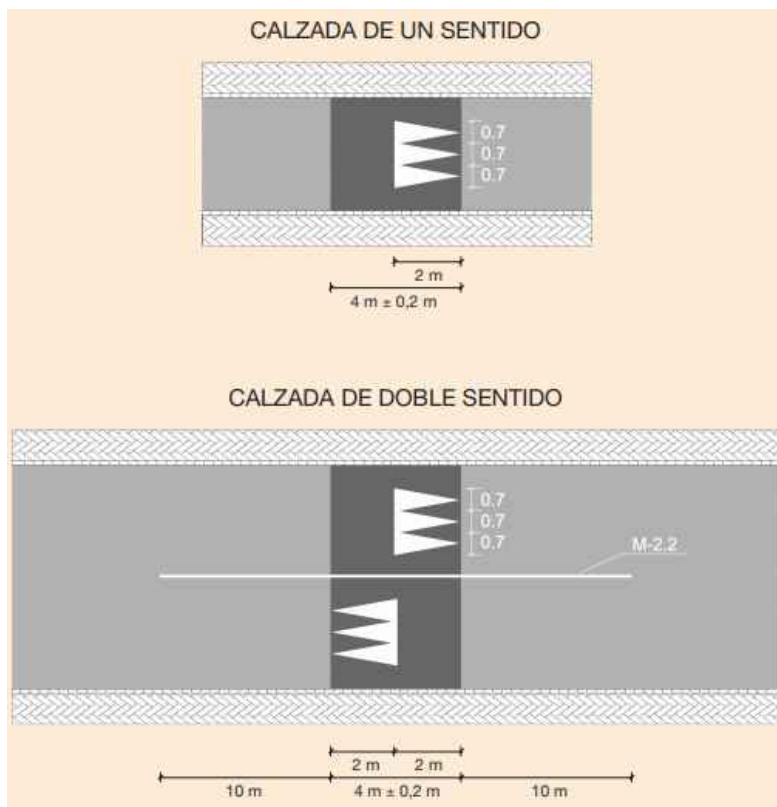
Ciclocalles

En aquest tipus de vies hauran de circular tant vehicles motoritzats com no motoritzats a una velocitat màxima de 30km/h o inferior. Aquesta transformació de les vies urbanes pot realitzar-se sense necessitat de grans obres i inversions, i per tant, en menys temps que el que suposa la creació de carrils bici.

La incorporació de ciclocalles 30 tracta d'incloure a la bicicleta i VMP en l'espai públic, però perquè aquesta mesura aconseguisca un augment dels desplaçaments en aquest mitjà de transport, és fonamental proporcionar una infraestructura segura. Per a això es proposa la implementació d'elements **de calmat del trànsit**, que conviden a reduir la velocitat de circulació, com els lloms o coixinets.

Els lloms són elevacions puntuals del pla de rodadura i actuen provocant una reducció de la comoditat en la circulació, condició que incentiva la moderació de la velocitat.

Gràfica 61. Disseny dels reductors de velocitat de la tipologia "llom d'ase".



Font: Ordre FOM/3053/2008

Els coixinets o coixins són dispositius similars als lloms, que suposen l'elevació parcial de la rasant de la via incloent, a vegades, un canvi de textura. La seua ocupació parcial de l'ample de la via permet el pas sense incomoditats a vehicles determinats com pot ser el trànsit ciclista o els autobusos. El seu perfil pot ser circular, sinusoidal o trapezoidal i es poden implantar en carrers amb un o dos sentits de circulació.

Gràfica 36. Coixí o coixí al carrer Clara Campoamor de Santiago de Compostel·la (Espanya).



Font: Diari La Veu de Galícia

D'altra banda, la transformació de les vies urbanes en ciclocalles requereix la incorporació de marques i senyalització viària. No obstant això, aquests senyals no s'incorporaran en

totes les vies de comunicació sinó en aquelles que requerisquen una especial atenció per la velocitat del trànsit o pel seu caràcter principal.

En aquest cas és necessari la incorporació de la velocitat permesa i ha d'anar acompanyada de la pictografia d'una bicicleta i dues línies discontinües direccionals. El resultat s'observa en la següent imatge. Aquestes marques viàries s'han de situar tant al principi de cada via, com en els encreuaments o interseccions.

Gràfic 37. Marques viàries de les ciclocalles 30



Font: Vozpópuli

Quant a la disposició i disseny tant de les marques viàries com la senyalització, han de seguir les següents mesures:

- Senyalització vertical: rectangle de 90 cm x 60 cm, que inclou la limitació de velocitat i l'especificació que la calçada és compartida per vehicles i bicicletes. Aquest senyal agrupa les assenyaes R-301 (velocitat màxima), R-404 (calçada per a automòbils) i R-407 (calçada per a ciclistes).
- Senyalització horitzontal: dues línies discontinües abans i després de cada encreuament, i les marques viàries de bicicleta i velocitat màxima.

Gràfica 62. Senyalització horitzontal i vertical d'una ciclocalle



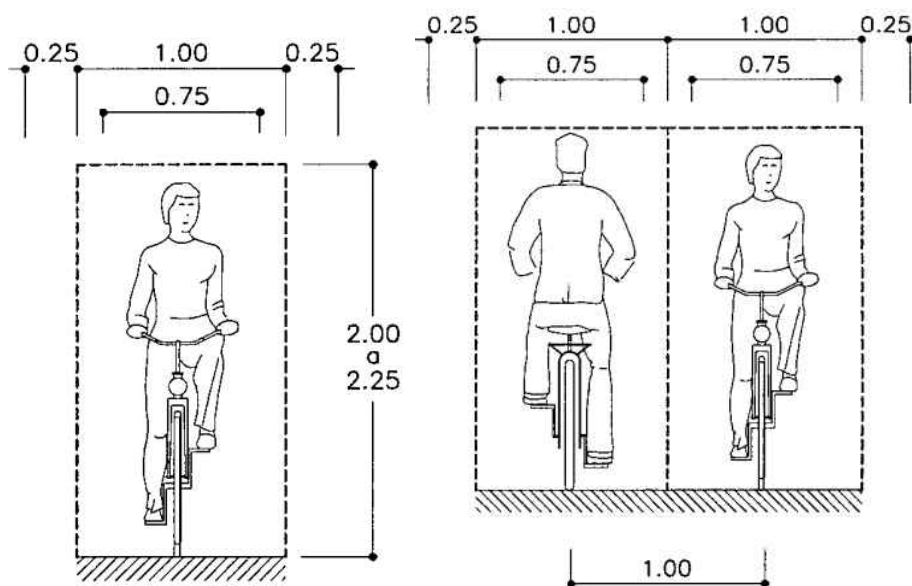
Font: Ajuntament de Valladolid, Lorca Biciudad.

Carril bici en calçada

Via ciclista que discorre adossada a la calçada principal, d'un solo sentit o de doble sentit, amb o sense elements laterals de separació física, que, tal com s'ha comentat en la fase de diagnòstic.

Per a velocitats normals, entre 15-30 km/h, es considera que l'amplària que ocupa un ciclista en marxa és d'1 metre. S'aconsella, a més, ampliar 0,25 metres per tots dos costats per seguretat. Per tant, l'ample mínim recomanable en un carril unidireccional serà de 1,50 metres, i en via bidireccional 2,50 metres.

Gràfica 63. Amplària mínima per a circulació unidireccional (esquerra) i bidireccional (dreta).

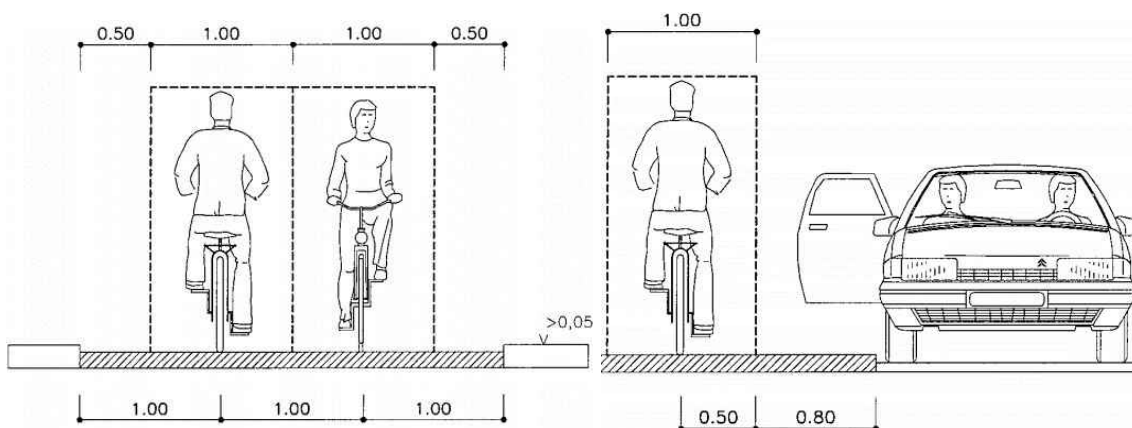


Font: DGT.

En cas que existisquen vorades laterals d'altura superior a 0,05 metres, l'espai de seguretat serà de 0,5 metres.

Si els obstacles són arbres, fanals, o altres elements de mobiliari urbà, o si el carril bici discorre al costat d'una línia d'aparcament, haurà de reservar-se una franja de 0,80 metres de resguard.

Gràfica 64. Resguard de seguretat enfront de vorades (esquerra) i bandes d'aparcament (dreta).



Font: DGT.

En funció de la secció del viari i de les velocitats de circulació, s'optarà per l'opció bidireccional o la unidireccional.

Respecte a la senyalització, l'inici del carril-bici s'indicarà mitjançant el senyal vertical R-407a i la marca B-7.6 d'inici de via reservada per a bicicletes. El final del carril serà senyalitzat mitjançant el senyal vertical R-505.

Gràfica 65. Senyal horitzontal (esquerra), senyal vertical R-407a (centre) i senyal vertical R-505 (dreta).



Font: DGT.

Carril bici en vorera

Plataforma que discorre a la mateixa cota i en continuïtat amb la vorera. El major inconvenient d'aquest tipus de via és el conflicte que es genera entre vianants i interseccions.

L'ample recomanable per a la vorera bici és el mateix que per a un carril bici, 1,5 m si és unidireccional i 2,5 m si és bidireccional, sent necessari, a més, que les dimensions d'amplària de vorera útil superen dos metres. La senyalització vertical i horitzontal en aquesta mena d'infraestructura serà el mateix que el de per als carrils bici.

b) Punts d'estacionament segurs

Un dels factors que més dissuadeix de l'ús de la bicicleta i en particular en els desplaçaments quotidians, és l'elevada probabilitat de robatori si no es disposa d'un lloc segur on estacionar-la.

L'aparcament per a bicicletes a la ciutat constitueix un element bàsic dins de qualsevol política de foment de la mobilitat ciclista, ja que la disponibilitat d'un aparcament còmode i segur, tant en l'origen com en la destinació dels desplaçaments, no sols és una condició imprescindible per a assegurar un ús normalitzat de la bicicleta, sinó que condiona en molts casos la disposició a adquirir aquest vehicle.

Com s'ha vist en el diagnòstic, Sant Joan d'Alacant compta amb 11 aparcabicis en tot el municipi. El model de roda utilitzat majoritàriament es tracta d'un sistema que genera inseguretat en la població, pel fet que el seu disseny facilita la sostracció de la bicicleta (augment de robatoris). Per a garantir la confiança dels usuaris, es proposa la implantació de les següents mesures:

- **Aparcaments segurs i vigilats**

Per a garantir major seguretat en l'estacionament de les bicicletes, es proposa l'es proposa la substitució de aparcabicis de roda per aparcabicis **tipus O**. Comporta una avaluació periòdica d'ocupació i ús per a ser flexibles i eficaços en la seua reubicació, ampliació de capacitat i elecció de noves localitzacions.

Hauran de tindre una capacitat mínima de 3 bicicletes i ser modulables, facilitant l'ampliació en cas necessari. La seua ubicació prioritària seria en calçada, eliminant alguna plaça d'aparcament de vehicles existent. En els centres escolars que disposen d'espai suficient dins del recinte s'instal·laran darrere de la porta d'accés, amb la corresponent senyalització complementària.

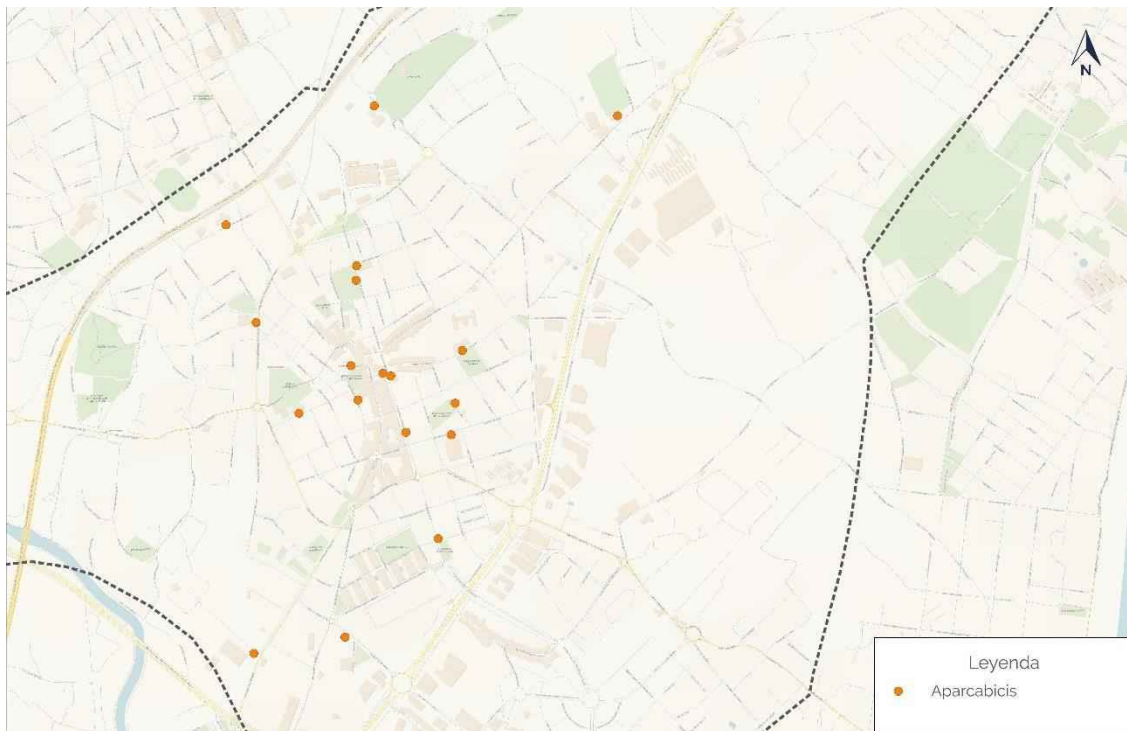
Gràfica 66. Exemple d'espai destinat a aparcabicis.



Font: Google.

Finalment, la distribució dels aparca bicis per tipologies quedaria de la següent forma:

Gràfica 67. Ubicació de nous aparcabicis.



Font: Elaboració pròpia

Es proposa la incorporació almenys de aparcabicis en les següents localitzacions:

- Policia Local.
- Ajuntament.
- Oficines Municipals.
- Centre de Majors.
- Centre Cultural.
- Casa de Cultura.
- Jutjat de pau.
- Casal d'Associacions.
- Mercat.
- Poliesportiu.
- Col·legi El Romero.
- Col·legi L'Ordana.
- Col·legi Rajoletes.
- Col·legi Crist de la Pau.
- Col·legi Carmelites.
- IES Lloixa.
- IES Garcia Berlanga.
- Avda Rambla.
- Avda Jaume I.

Termini d'execució i costos associats

Taula 28. Termini d'execució i costos associats EC.5

Execució (anys)	2-4 anys
Inversió (€)	360.000 €
Operació i Manteniment (€)	25.200 €

Font: elaboració pròpia

Indicadors d'avaluació i seguiment

Taula 29. Indicadors d'avaluació i seguiment EC.5

<i>Indicador</i>	<i>Vosté</i>	<i>Presa de dades</i>	<i>Àmbit</i>	<i>Valor actual</i>	<i>Valor esperat</i>
Carril bici	Metres lineals	Inventari	Mobilitat ciclista	13.518,01	19.359,68
Ciclocalle	m	Inventari	Mobilitat ciclista	856,71	29.179,25
Repartiment modal bicicleta i VMP	%	Dades municipals	Mobilitat ciclista	1,69	6
Aparcabicis tipus O	Tant per un	Inventari	Mobilitat ciclista	1	18

Font: elaboració pròpia.

1.5.6. EC.6. Programa d'optimització i dinamització del transport públic

Lògica de l'Estratègia

El transport públic és un servei que s'ha de garantir des de les administracions públiques als ciutadans, oferint un servei de qualitat, accessible i còmode. És un dels pilars fonamentals de la mobilitat urbana sostenible, ja que suposa una alternativa a l'ús del vehicle privat per a aquells desplaçaments de mitjà i llarg recorregut, que a peu o amb bicicleta no es podrien fer o són poc atractius per als ciutadans.

Sant Joan d'Alacant compta amb quatre línies d'autobús diürnes i una línia nocturna pertanyents a la xarxa d'autobusos interurbans d'Alacant, que connecten amb Alacant i altres municipis com Mutxamel o El Campello.

Es fa notable la importància que té aquest servei i en general la qualitat que ofereix als ciutadans. Malgrat això, s'han detectat una sèrie de punts conflictius, relacionats amb la distribució espacial de les parades i l'accessibilitat dels usuaris a l'autobús des de la via pública.

D'altra banda, la futura incorporació del TRAM suposaria una reducció del temps de transport amb Alacant i altres punts de la xarxa, oferint un nou servei de qualitat, que dinamitzaria l'economia de Sant Joan d'Alacant i reduiria l'ús del vehicle privat

A continuació, es proposen una sèrie de mesures que proporcionen un servei de transport públic eficient, confortable i de qualitat.

- Objectius als quals respon: 3, 4, 8, 9, 10, 12, 13, 14, 19, 20 i 21.
- Interaccions amb altres estratègies: EI.1, EE.1, EE.2, EC.6, ET.2 i ET.3.

Mesures proposades

El transport públic de Sant Joan d'Alacant és gestionat pel Sistema de Transport Públic per a Alacant i la seua Comarca: TAM (Transport Alacant Metropolità), que unifica la xarxa urbana d'autobusos d'Alacant, les línies interurbanes entre Alacant i El Campello, Sant Joan d'Alacant, Sant Vicent del Raspeig i Mutxamel. També s'integren dins del TAM les línies de tramvia (TRAM). Per tant, les mesures que es proposa són competències del TAM (Transport Alacant Metropolità).

a) Adequació de les parades d'autobús

El Reial decret 1544/2007, de 23 de novembre, pel qual regulen les condicions bàsiques d'accessibilitat i no discriminació per a l'accés i utilització de les maneres de transport per a persones amb discapacitat estableix una sèrie d'indicacions per al disseny de les parades d'autobús:

- *La presència de les parades se senyalitzarà en el paviment mitjançant la col·locació d'una franja de detecció tacte-visual de acanaladura, de 120 centímetres d'ample amb contrast cromàtic elevat en relació amb les àrees de paviment adjacents. Aquesta franja transcorrerà en sentit transversal al de la línia de marxa a través de tot l'ample de la vorera, des de la façana, zona enjardinada o part més exterior de l'itinerari per als vianants, fins a la zona de la vorada.*

- *Els caràcters d'identificació de la línia tindran una altura mínima de 14 centímetres i contrastaran amb la superfície en la qual s'inscriuen.*

- *Els pals corresponents a les parades comptaran amb informació sobre identificació i denominació de la línia en sistema Braille.*

- Al costat de la vorada de la parada, s'instal·larà una franja tacte visual de to i color groc viu i ample mínim de 40 centímetres.

- L'àmbit de la calçada anterior, posterior i de la mateixa parada ha de protegir-se amb elements rígids i estables que impedisquen la invasió de vehicles que indegudament obstaculitzen l'aproximació que ha de realitzar l'autobús perquè la rampa motoritzada aconseguisca el punt correcte d'embarcament.

Marquesines.

- La configuració de la marquesina haurà de permetre l'accés bé lateralment, bé per la seua part central, amb un ample lliure mínim de pas de 90 centímetres Així mateix, el seu espai interior admetrà la inscripció de dos cilindres concèntrics superposats lliures d'obstacles, l'inferior, des del sòl fins a una altura de 25 centímetres amb un diàmetre de 150 centímetres i el superior, fins a una altura de 210 centímetres mesurats des del sòl, amb un diàmetre de 135 centímetres.

- Si algun dels tancaments verticals fora transparent o translúcid, aquest disposarà de dues bandes horitzontals entre 5 i 10 centímetres d'ample, de colors vius i contrastats que transcórreguen al llarg de tota la seua extensió, la primera de les bandes a una altura entre 70 i 80 centímetres i la segona entre 140 i 170 centímetres, mesures des del sòl.

- La informació corresponent a la identificació, denominació i esquema de recorregut de les línies, comptarà amb la seua transcripció al sistema Braille. Quan s'informe els usuaris amb una pantalla de la situació dels autobusos de les línies que passen en aqueixa parada es procurarà completar el dispositiu amb la informació sonora simultània, a la demanda d'un invident, amb un comandament dels utilitzats per a l'accionament de la sonorització dels senyals semafòrics; o sistema alternatiu. Es disposarà almenys d'un suport isquiàtic i algun seient.

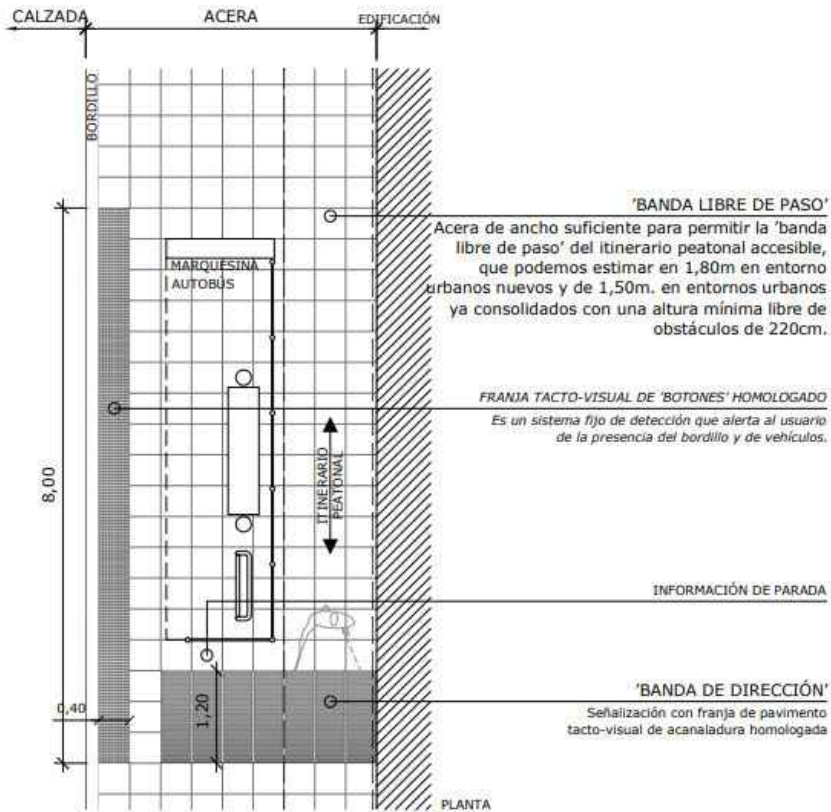
Per a complir amb la normativa present en aquest RD, es considera necessari escometre accions correctives per a substituir el paviment de totes les parades, ja que no compten amb una franja de detecció tacte-visual de acanaladura que transcórrega en sentit transversal al sentit de la marxa a través de tot l'ample de la vorera o la instal·lació al costat de la vorada d'una franja tacte visual de color groc amb un ample mínim de 40 centímetres, per tant, es recomana seguir les indicacions de l'annex V del RD 1544/2007.

Gràfica 68. Exemple de parada de Sant Joan d'Alacant (esquerra) i de parada d'autobús de Madrid (dreta).



Font: Elaboració pròpia; espormadrid.es

Gràfica 69. Disseny basat en les recomanacions establides per la Comissió Tècnica d'Accessibilitat en Urbanisme i Edificació del Consell per a la Promoció de l'Accessibilitat i Supressió de Barreres de la Comunitat de Madrid



Font: Manual d'accessibilitat per a espais públics urbanitzats de l'Ajuntament de Madrid

Gràfica 70. Disposició d'elements de les marquesines d'autobús urbà.



Font: Manual d'accessibilitat per a espais públics urbanitzats de l'Ajuntament de Madrid.

D'altra banda, la parada 2818 (Avinguda Alacant 30) no compleix amb els criteris d'accessibilitat marcats pel RD 1544/2007, ja que l'ample de les voreres s'estreny fins a 3,30 m. Això fa que la banda lliure de pas siga inferior a 1,50 m, a més de no disposar de la franja tacte-visual i la banda de direcció. En aquest cas existeixen tres solucions: la substitució de la marquesina per un pal, traslladar està parada 40 m al nord, on l'ample d'aquesta via augmenta fins a 6,40 m o esperar a l'execució de l'obra d'edificació prevista en aquesta localització que obligarà la propietat a recular el front de façana i per tant s'obtindrà l'espai suficient per a complir amb la legislació vigent.

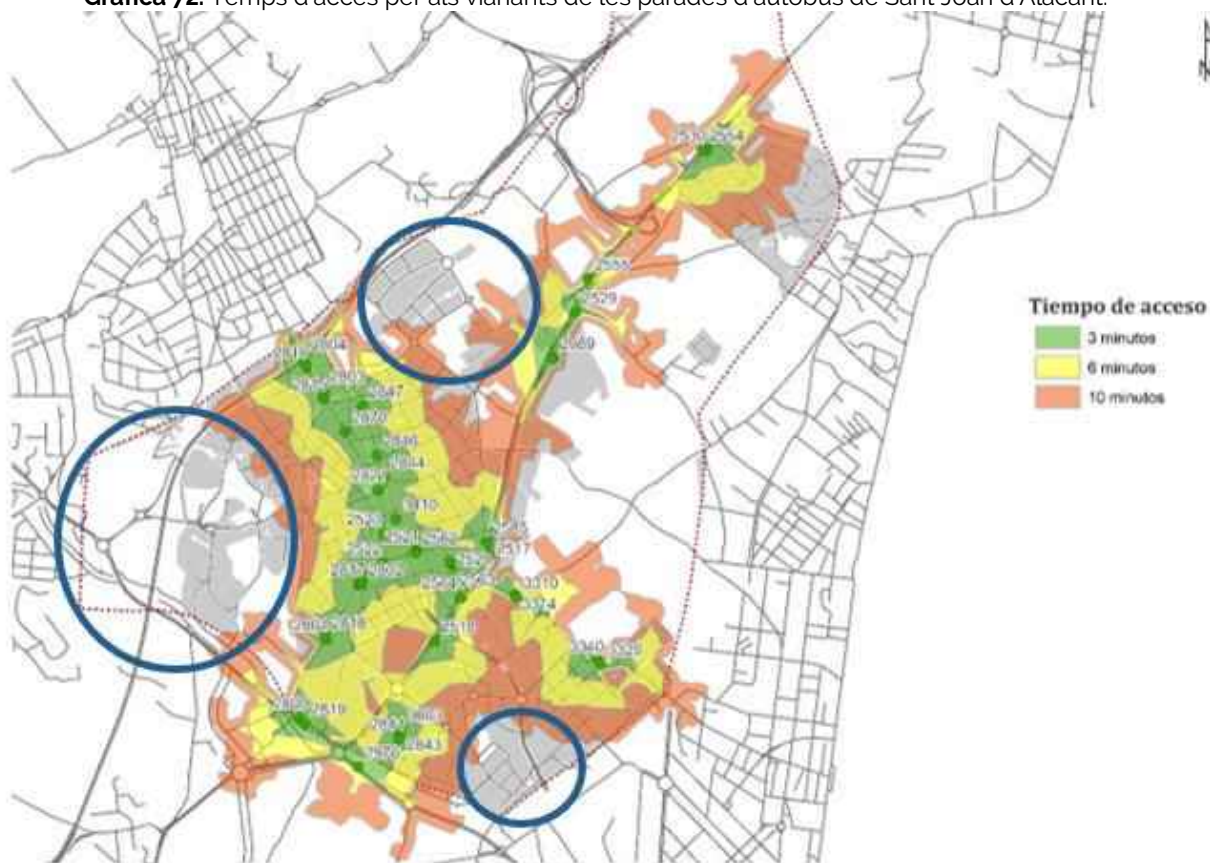
Gràfica 71. Parada d'autobús (2818) de l'Avinguda Alacant 30.



Font: Google Earth.

Com es va veure en el diagnòstic, la distribució de les parades d'autobús no és homogènia en el territori i a pesar que gran part del nucli urbà es troba a una distància menor de 10 minuts caminant d'alguna parada d'autobús, la zona nord on a més s'estan produint nous desenvolupaments urbanístics, no té bon accés a aquest servei, per això es proposa l'ampliació de la línia 23 i 31 perquè discórrega per aquesta zona.

Gràfica 72. Temps d'accés per als vianants de les parades d'autobús de Sant Joan d'Alacant.



Font: Elaboració propia

b) Modificació de l'itinerari actual.

La proposta d'un transport públic de qualitat s'orienta a la localització de les seues parades en les zones més centríques dels nuclis urbans, per a prestar un millor servei a la ciutadania i abastar una major població objectiu. En aquest sentit la vocació del transport públic amb autobús en el municipi de Sant Joan d'Alacant és que la línia 23, línia principal de connexió amb els municipis de Mutxamel i Alacant, transcórrega pel principal eix comercial i social del municipi com és la Avda de la Rambla i la Avda Jaume I. Aquesta opció serà possible quan es desenvolupe l'actuació plantejada en aquest PMUS d'eliminació del pont de Benimagrell i creació d'un accés directe a aquestes vies de comunicació des de la Avda Miguel Hernández.

Mentre aquesta proposta es pugua realitzar, existeix una alternativa al traçat actual de la línia, que evitarà el pas dels autobusos per unes dels carrers més estrets del municipi com són el Carrer San José i el Carrer Major. Es tracta d'un itinerari que transcorreria en direcció Mutxamel pels carrers Avda Alacant, Passatge Climont, Carrer Quixot, Carrer Clar Campoamor, Carrer Colón, Carrer Cervantes.

c) Bus Urbà

La creació d'una línia d'autobús urbà que de servei a les urbanitzacions i centres generadors de desplaçaments és una opció interessant. Això requeriria un estudi sociodemogràfic i de demanda per a determinar la seua viabilitat, disseny i costos d'una línia urbana que connectara el centre urbà de Sant Joan d'Alacant amb les següents àrees: zones comercials de la Av Miguel Hernández, l'Hospital, el Poliesportiu i les urbanitzacions

situades fora del centre urbà (La Font, Capiscol, Salafranca, Frank Espinos, Santa Faç, LLoixa, Bellavista, L'Alqueria o Benimagrell)

d) Servei de Taxi

Actualment Sant Joan d'Alacant té dues parades de taxi, una que es localitza a l'Hospital que compta amb 5 places i una altra en l'Avinguda de la Rambla que també disposa de 5 places.

Gràfica 73. Parada de taxi de l'Hospital Universitari de Sant Joan d'Alacant.



Font: Elaboració pròpia

Per a augmentar les prestacions d'aquest servei a la ciutadania, es proposa la creació de més parades de taxi en el terme municipal com per exemple en la Plaça de Maisonnave, al costat de l'Ajuntament.

Aquesta intervenció necessitaria l'estudiar el terreny per a determinar que zones poden necessitar d'aquest servei (per exemple, barris on la població tinga edats més avançades) i l'afecció, en cas que existiren, a zones de càrrega i descàrrega o places d'aparcament, que requerisca la ubicació d'aquestes.

e) Desenvolupament del TRAM

Com s'ha comentat en l'estratègia *EE.2. Arribada del Tramvia al municipi de Sant Joan d'Alacant*, es proposa l'ampliació de la línia 3 del TRAM, des de l'estació actual del camp de golf fins al nucli urbà de Sant Joan d'Alacant, oferint un nou servei alternatiu a l'ús del vehicle privat que reduiria els temps de viatge en transport públic entre Sant Joan d'Alacant i Alacant a uns 30 minuts aproximadament. El cost d'aquesta mesura s'inclou en la seua estratègia corresponent.

Termini d'execució i costos associats

Taula 30. Termini d'execució i costos associats EC.6.

Execució (anys)	> 4 anys
Inversió (€)	1,6 M € ⁴
Operació i Manteniment (€)	<0,1 M €

Font: elaboració pròpia.

Indicadors d'avaluació i seguiment

Taula 31. Indicadors d'avaluació i seguiment EC.6.

Indicador	Vosté	Preses de dades	Àmbit	Valor actual	Valor esperat
Parades segons l'RD 1544/2007	Tant per un	Inventari accessibilitat	Transport públic	0	39
Repartiment modal del transport interurbà	%	Enquestes	Transport públic	9%	>10%
Nombre de parades de Taxi	Tant per un	Inventari	Transport públic	2	3
Línia urbana d'autobús Sant Joan d'Alacant	Tant per un	Ajuntament	Transport públic	0	1

Font: elaboració pròpia

⁴ Cost estimat per a 2 línies de transport urbà (4 vehicles) amb una freqüència de 12/16 minuts. No s'inclou la partida del tramvia.

1.5.7. EC.7. Impuls de la mobilitat elèctrica

Lògica de l'Estratègia

El consum de recursos no renovables per part dels vehicles de combustió i la seua consegüent emissió de gasos contaminants a l'atmosfera està afectant la qualitat de vida de les persones i el medi ambient.

Una alternativa que està cobrant cada vegada més força, és la utilització del vehicle elèctric, que no emet gasos contaminants i no genera soroll. Com s'ha vist en el diagnòstic, Sant Joan d'Alacant ha dut a terme algunes mesures referides a la mobilitat elèctrica. Per a continuar avançant cap a la descarbonització del sector de la mobilitat, s'ha de continuar duent a terme aquest tipus de mesures, que incentiven i consciencien a la població.

- Objectius als quals respon: 14, 19, 20 i 21.
- Interaccions amb altres estratègies: EI.1, EC.5, EC.6, ET.2 i ET.3.

Mesures proposades

A continuació, es descriuen les mesures proposades per al foment de la mobilitat elèctrica:

- **Ajuda per a l'adquisició de vehicles elèctrics.** Resulta de gran importància la col·laboració de l'Ajuntament en programes de foment de l'ús de vehicles ecològics, principalment elèctrics, i d'informació de possibles ajudes per a l'adquisició, o dels diferents models de mercat comparant els seus avantatges i els seus punts febles. Es plantejarà la possibilitat de bonificar en un 10% l'impost de circulació de vehicles per a aquells que tinguen el distintiu ECO.
- **Establir una xarxa de punts de recàrrega.** Es recomana la implantació d'una xarxa de punts de recàrrega sota la fórmula de col·laboració públic-privada, que incentive la modalitat neta i satisfaga la demanda de recàrrega de vehicles elèctrics. L'Institut Valencià de Competitivitat Empresarial (IVACE), emmarcat pel Programa Moves Comunitat Valenciana subvenciona aquest tipus d'intervencions.
A més, es plantejarà la subvenció d'aquells habitatges que instal·len punts de recàrrega elèctrica mitjançant al rebaixa del 10% de l'IBI durant 3 anys.
- **Renovació de la flota de vehicles d'ús públic.** L'Ajuntament ha de contribuir a l'eliminació de l'ús de fonts d'energies no renovables, partint de la renovació progressiva de la flota municipal, com els automòbils de manteniment o Policia Local, i incorporant en els plecs de condicions de les licitacions dels serveis de manteniment l'obligatorietat de comptar amb vehicles elèctrics.
- **Desenvolupament d'accions que fomenten la participació ciutadana.** La informació a la ciutadania és fonamental per a propiciar un canvi en la mena de vehicle que usen. Algunes pràctiques que es poden abordar són:
 - Fira del vehicle elèctric. L'Ajuntament en col·laboració amb diferents concessionaris, organitzarà i habilitarà un recinte durant una setmana on es promocionaran els diferents models oferits de vehicles elèctrics, permetent la prova d'alguns d'ells, per a familiaritzar a la ciutadania amb aquestes noves tecnologies.
 - Realització de campanyes informatives que promocionen el vehicle elèctric. Aquesta iniciativa pretén acostar als ciutadans tota la informació disponible sobre el vehicle elèctric a través d'exposicions i tallers pràctics. Un exemple, és la Campanya nacional de promoció del vehicle elèctric "PROVELE" impulsada per REE i RACE.

- Plans informatius a través de mitjans de comunicació (internet, xarxes socials, televisió, ràdio, premsa, punts d'atenció directa al ciutadà, etc.)
- Suport a emprenedors o empreses innovadores que vulguen posicionar-se en aquest nínxol d'activitat: empreses de serveis energètics i gestió de càrrega (gestió i tractament de bateries), indústria de l'automoció, empreses de peces i components per a vehicles, etc.

Termini d'execució i costos associats

Taula 32. Termini d'execució i costos associats EC.6.

Execució (anys)	2-4 anys
Inversió (€)	10.000 €
Operació i Manteniment (€)	700 €

Font: elaboració pròpia

Indicadors d'avaluació i seguiment

Taula 33. Indicadors d'avaluació i seguiment EC.6.

<i>Indicador</i>	<i>Vosté</i>	<i>Presa de dades</i>	<i>Àmbit</i>	<i>Valor actual</i>	<i>Valor esperat</i>
<i>Punts per a la recàrrega de vehicles elèctrics</i>	Tant per un	Inventari	Mobilitat sostenible	5	10
<i>Parc mòbil de vehicles elèctrics (inclou flota municipal)</i>	%	DGT	Mobilitat sostenible	0,12	>3%

Font: elaboració pròpia.

1.6. Estratègies Transversals

1.6.1. ET.1. Programa de Camí Escolar Segur

Lògica de l'Estratègia

L'estructura social i familiar actual ha evolucionat cap a una dependència de l'ús del vehicle propi per als desplaçaments quotidians, influint també en la forma en la qual l'alumnat acudeix al col·legi. En aquest sentit, l'acompanyament a menors és realitzat pel pare o la mare, principalment amb cotxe, sovint abans d'anar al treball. Aquest hàbit genera congestió de les vies confrontants als centres educatius per l'estacionament de vehicles en llocs prohibits o en doble fila, generant situacions d'inseguretat en llocs sensibles (pas continu de xiquets).

Aquesta situació, posa de manifest la necessitat de dur a terme mesures que milloren aquesta situació i que alhora fomenten l'ús de mitjans més sostenibles per als desplaçaments escolars, sent una bona iniciativa la creació d'un camí escolar senyalitzat i amb horaris dels diferents trajectes en funció del centre educatiu. Aquests itineraris es podrien realitzar en alguns moments inicials del projecte mitjançant acompanyament de la policia local o per familiars voluntaris.

L'any 2009 es va realitzar el programa "Caminant al Col·le" en alguns col·legis públics de la localitat, incrementant notablement el nombre d'estudiants que acudeixen a peu al col·legi. Aquesta estratègia proposa una sèrie d'intervencions que es recullen en el PMUS de Sant Joan d'Alacant per a continuar incentivant els desplaçaments per als vianants i ciclistes dels escolars i acompanyants i, en conseqüència, reduir els nivells de trànsit, millorant els paràmetres de qualitat mediambiental, seguretat, confort i la pròpia autonomia dels xiquets i xiquetes.

- Objectius als quals respon: 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 16, 17 i 18.
- Interaccions amb altres estratègies: EI.1, EI.2, EE.3, EC.1, EC.2, EC.7, ET.2 i ET.3.

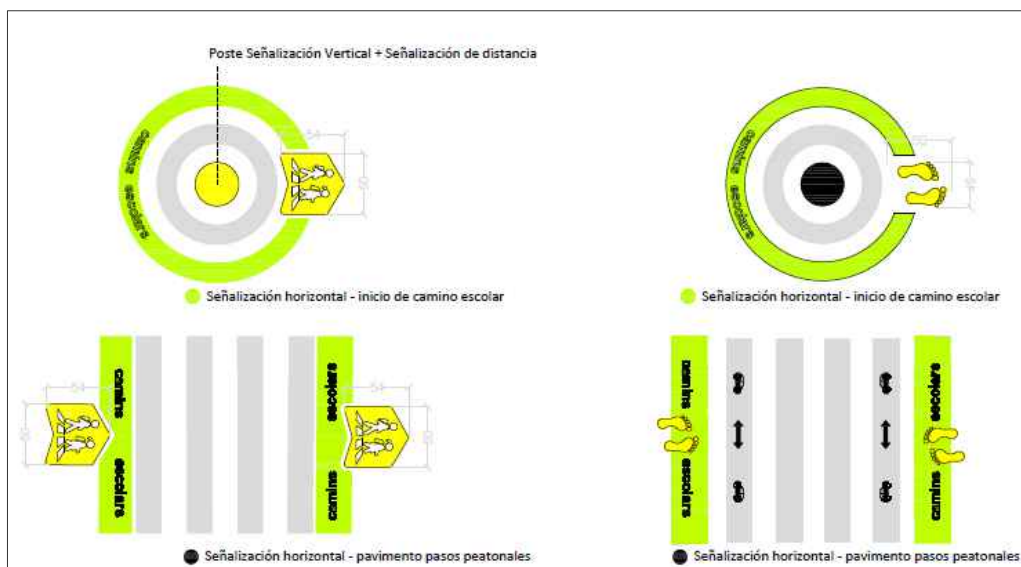
Mesures proposades

La mobilitat dels col·lectius més vulnerables davant els vehicles motoritzats constitueix el marc conceptual i estratègic per a l'elaboració d'un Camí Escolar Segur de Sant Joan d'Alacant.

D'aquesta manera, i perquè els xiquets i xiquetes recuperen l'experiència de caminar junts fins al col·legi i es moguen amb seguretat, autonomia i de manera divertida pels carrers es requereix d'un estudi específic que analitze cada col·legi de manera individualitzada (tal com es va fer l'any 2009), per a recuperar l'ús i gaudi de l'espai públic de manera lúdica. De manera orientativa, el programa de Camins Escolars Segurs haurà de recollir, almenys, les següents accions:

- **Senyalística urbana escolar i de prioritat per als vianants específica per als Camins Escolars:**
 - Senyalització específica dels itineraris escolars. S'implantarà senyalització horitzontal o vertical que permeta als escolars identificar l'itinerari més segur als seus col·legis. En les següents imatges es mostren alguns exemples proposats en altres camins escolars de la Comunitat Valenciana.

Gràfica 74. Elements de senyalització horitzontal.



Font: EMM.

Gràfica 75. Elements de senyalització horitzontal i vertical



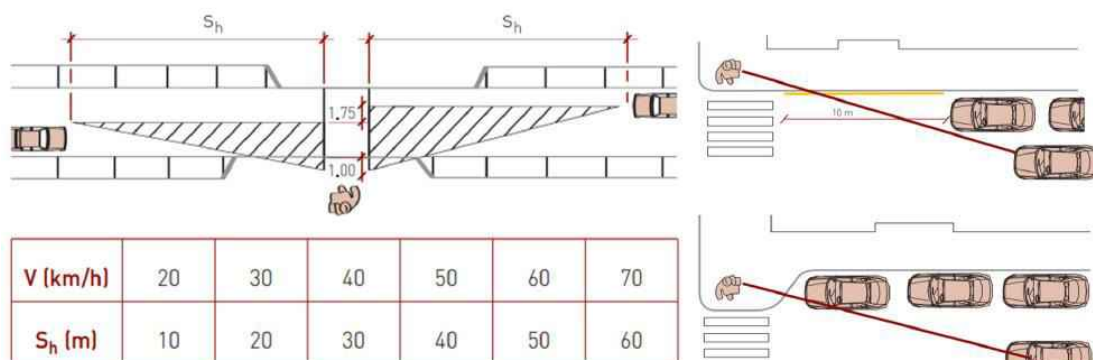
Font: EMM.

- Reforç de senyalització en calçada i principals punts conflictius de proximitat escolar i presència per als vianants a l'entorn dels centres escolars, per a garantir una bona visibilitat i continuïtat dels itineraris. A més, en cada intersecció es reforçarà la senyalització de "cedisca el pas".

- Vigilància policial i aplicació de sancions per usos indeguts.
- **Intervenció i millora de passos de vianants per a garantir la seguretat dels vianants:**

Tots els passos per als vianants dels itineraris escolars hauran d'estar lliure d'obstacles i correctament senyalitzats, tant per a vianants com conductors. A més, es proposa la substitució de places d'estacionament per places per a motos per a reforçar la visibilitat en els encreuaments.

Gràfica 78. Esquemes de visibilitat per als vianants i rodada.



Font: Pla de millora dels passos de vianants a Sant Just Desvern (Barcelona), 2016

- **Millora de la continuïtat en la mobilitat sostenible:**
 - Eliminació d'obstacles que impedeixen la fluïdesa del pas per als vianants.
 - Increment del número de aparcabicis en els accessos als centres educatius.
 - Reurbanització i redissenye de zones puntuals i adaptació a normativa d'accessibilitat al medi físic, com a eixamplament de les voreres o creació de plataforma única.
 - Ubicació de nous passos de vianants en els passos naturals.
 - Acostament de la xarxa ciclable fins als diferents centres per a promoure els trajectes amb bicicleta.
- **Millora del confort urbà:**
 - Intervenció i usos temporals en solars perpetuats en el temps.
 - Reducció de la velocitat del trànsit rodat.
 - Increment de la neteja i manteniment dels espais públics, voreres i solars.
 - Increment de vegetació i arbratge urbà i d'espais de relació i estanciales.

Termini d'execució i costos associats

Taula 34. Termini d'execució i costos associats ET.1

Execució (anys)	<2 anys
Inversió (€)	35.000 €
Operació i Manteniment (€)	2.450 €

Font: elaboració pròpia

Indicadors d'avaluació i seguiment

Taula 35. Indicadors d'avaluació i seguiment ET.1

<i>Indicador</i>	Vosté	Preses de dades	Àmbit	Valor actual	Valor esperat
<i>Núm. de participants en la iniciativa Camí Escolar</i>	Tant per un	Col·legis	Mobilitat sostenible	-	>300
<i>Núm. de col·legis amb Camí Escolar</i>	Tant per un	Ajuntament	Mobilitat sostenible	-	3

Font: elaboració pròpia.

1.6.2. ET.2. Pla de Formació i Conscienciació.

Lògica de l'Estratègia

Un aspecte fonamental per a aconseguir els objectius del present Pla de Mobilitat Urbana Sostenible de Sant Joan d'Alacant, és la participació ciutadana. Perquè això ocorregui, s'ha d'informar i conscienciar a la població dels avantatges que suposa la modificació d'uns certs tipus d'hàbits de desplaçament.

Després d'un primer moment analític i propositiu de caràcter tècnic-participatiu per a l'elaboració del PMUS, és necessari avançar cap a la comunicació, divulgació, foment i promoció del conjunt d'estratègies i mesures proposades en aquest document.

La Comissió Municipal de Mobilitat de Sant Joan d'Alacant, proposta en el present pla, serà l'encarregada de dissenyar i realitzar una sèrie de campanyes a través de les quals es fomenti les propostes que es plantegen per a aconseguir el canvi cultural necessari per a implementar un model de mobilitat sostenible, així com un municipi més habitable amb una millor qualitat de vida per a tots els ciutadans de Sant Joan d'Alacant.

Per tant, aquesta estratègia tracta d'involucrar a tota la ciutadania i integrar aquelles propostes que permeten conscienciar, sensibilitzar i participar en les mesures que es desenvoluparan com a part del PMUS.

- Objectius als quals respon: 4, 5, 9, 13 i 14.
- Interaccions amb altres estratègies: EI.1, EI.2, EE.1, EE.2, EE.3, EE.4, EE.5, EC.1, EC.2, EC.3, EC.4, EC.5, EC.6, EC.7, ET.1, ET.2 i ET.3.

Mesures proposades

La participació ciutadana i la seua implicació en la posada en marxa de les mesures proposades en el present Pla de Mobilitat Urbana Sostenible, és una part molt important perquè s'aconsegueixca un èxit elevat, per això, s'estima necessari el desenvolupament de les següents iniciatives:

- **Comunicació i divulgació.** L'objectiu és establir mesures de comunicació i difusió de les estratègies desenvolupades en el present Pla de Mobilitat Urbana Sostenible, amb la finalitat d'arribar a un major nombre d'habitants i incidir en una reflexió col·lectiva sobre la mobilitat sostenible.

Els mitjans emprats per a tal fi poden ser de dos tipus:

- Campanyes puntuals d'informació, que compte amb: publicitat de diversos mitjans clàssics com a premsa local o canals de ràdio; per mitjà de la pàgina web de l'Ajuntament; amb jornades i tallers que reforcen el caràcter tècnic; xarxes socials, coordinades o no amb les actuals, segons el grau d'integració organitzatiu; disposició de Marxandatge, principalment de material de papereria i oficina (bolígrafs, llibretes, carpetes, etc.).

Gràfica 79. Cartell d'informació d'utilització de la bicicleta.



Font: DGT

- Sistema permanent d'informació, format a partir de: espais que facen visible les experiències i bones pràctiques en relació amb temes de mobilitat i sostenibilitat social amb perspectiva de gènere; difusió de les aplicacions existents que ofereixen informació que, directament o indirectament, poden promocionar la mobilitat sostenible.
- **Campanyes de sensibilització.** El procés de sensibilització és un pas important per al canvi social, però, per a proporcionar una modificació real dels hàbits, la campanya ha d'aconseguir motivar i implicar la ciutadania. El disseny d'una campanya o activitat de sensibilització efectiva és aquella que aconsegueix fer arribar un missatge a l'audiència en particular, i influeix en el comportament d'aquesta audiència. La investigació, la reflexió i una acurada planificació augmentaran la probabilitat de connectar amb l'audiència prevista i aconseguir un efecte.

La finalitat serà crear una consciència de la necessitat de prendre iniciatives a nivell individual, a través d'un esquema d'accions. Es proposa concretament l'elaboració i desenvolupament d'un catàleg de campanyes que poden versar sobre els següents temes:

- Convivència entre els ciclistes, vianants i vehicles en la via pública.
- Beneficis de l'ús de la bicicleta.
- Ús d'energies renovables en el transport.
- Respecte de la velocitat que marca la via.
- Benefici d'una mobilitat sostenible en el medi ambient i en la qualitat de vida de les persones.
- Ús d'energia renovables en el transport.

- Efecte de les drogues en la conducció.
- Ús del transport públic com a alternativa al vehicle privat.

Per a això es poden establir jornades de debat, on la població pot debatre lliurement i alhora ser informada.

Aquestes campanyes seran elaborades en tot moment amb elements comunicatius no sexistes, és a dir, que no incorporen imatges o llenguatges que impliquen i/o fomenten la discriminació sexista. A més, seran implementades i desenvolupades tenint en compte a les persones que tenen una capacitat reduïda de discriminació de colors (daltonisme).

D'altra banda, es recomana incorporar criteris d'igualtat en els plecs d'assistència tècnica per a les campanyes de sensibilització i difusió, inclòs l'ús d'un llenguatge i imatges inclusives i no estereotipades.

- **Tallers i activitats participatives.** Consisteix a crear activitats interactives on la població pugui ser participatiu. Entre altres, poden dur-se a terme les següents:
 - **Dia de la bicicleta.** Un dia a l'any els eixos principals de la ciutat es tallaran al trànsit rodat, per a celebrar una carrera ciclista on podrà participar qualsevol ciutadà gratuïtament. És un acte que ha de servir de conscienciació de la bicicleta com a mitjà de transport i per a posar l'accent en la convivència necessària entre ciclistes, vianants i automobilistes.
 - **Concursos** de fotografia, relats literaris o dibuixos sobre la mobilitat sostenible que després poden ser difosos a través de les xarxes socials del municipi.
 - **Cursos de formació.** Per exemple, en els col·legis es proposa impartir formació viària, que proporcione les nocions bàsiques per a circular amb bicicleta, interpretar els senyals i respectar les diferents maneres de transport de la via.

A Holanda, per exemple, des de fa més de huitanta anys, els xiquets de 12 anys han de realitzar un examen teòric i pràctic de bicicleta, que se'l coneix com el Verkeersexamen, per a demostrar els seus coneixements sobre seguretat viària orientada a la conducció damunt de la bicicleta. En aquesta franja d'edat els xiquets holandesos passen de l'educació primària a la secundària, moment en el qual la bicicleta es convertirà en el seu mitjà principal de transport. Aquest tipus de formació és un aspecte fonamental, que permet una bona convivència entre els diferents usuaris de la via, a més, familiaritza aquesta manera de transport sostenible, fent-lo més visible i, per tant, fomentant el seu ús.

Gràfica 80. Verkeersexamen dels països baixos.



Font: VVN Verkeersexamen

- **Promoció de distintius** a aquelles persones o entitats que duguen a terme bones pràctiques relacionades amb la mobilitat sostenible amb la finalitat de promoure bones pràctiques en mobilitat urbana sostenible amb impacte beneficiós en la ciutadania. Un exemple d'això és el distintiu que cada any concedeix l'Ajuntament de Madrid, amb el nom 'Mou-te Verd'.

Termini d'execució i costos associats

Taula 36. Termini d'execució i costos associats ET.2.

Execució (anys)	>4 anys
Inversió (€)	100.000 €
Operació i Manteniment (€)	7.000 €

Font: elaboració pròpia

Indicadors d'avaluació i seguiment

Taula 37. Indicadors d'avaluació i seguiment ET.2.

Indicador	Vosté	Preses de dades	Àmbit	Valor actual	Valor esperat
Núm. de tallers i actuacions participatives de mobilitat sostenible	Tant per un	Ajuntament	Participació ciutadana	-	5 a l'any
Núm. de campanyes	Tant per un	Ajuntament	Participació ciutadana	-	2 a l'any

Font: elaboració pròpia.

1.6.3. ET.3. Gestió Intel·ligent de la Mobilitat

Lògica de l'Estratègia

L'aplicació de les noves tecnologies en la gestió i control de les administracions públiques millora considerablement la qualitat del servei ofert a la ciutadania i permet continuar progressant cap a noves prestacions.

Actualment se les coneix com a ciutats intel·ligents o smart city, que engloben la gestió de diferents aspectes, com el control del correcte funcionament dels serveis públics de transport, facilitant informació en temps real o analitzant l'opció més convenient en funció de la demanda.

Aquesta estratègia té l'objectiu d'integrar la gestió de la mobilitat des de la incorporació dels nous avanços informàtics, implantant una estructura que regule i controle totes aquelles mesures que implanten la utilització de noves tecnologies.

- Objectius als quals respon: 4, 5, 8, 9, 13 i 14.
- Interaccions amb altres estratègies: EI.1, EI.2, EE.1, EE.2, EE.3, EE.4, EE.5, EC.1, EC.2, EC.3, EC.4, EC.5, EC.6, EC.7, ET.1, ET.2 i ET.3.

Mesures proposades

Per a la posada en marxa de mesures de gestió intel·ligent a les ciutats, han de tindre's en compte qüestions importants, així com les mesures de suport i un termini raonable per a la seua implantació. Per a això és necessari dur a terme les següents etapes:

1. **Recopilació d'informació:** Actualitzar tota la informació referida a mobilitat, com poden ser la infraestructura existent, localització de les parades o el nombre de desplaçaments diaris, integrant-los en una base de dades.
2. **Desenvolupament de les eines principals:** Modelatge i execució de les aplicacions, mitjançant la utilització d'algorisme que analitzen i agiliten el procés d'anàlisi, per a oferir un servei de qualitat.
3. **Control i avaluació de l'avanç:** Continuar desenvolupant millores, actualitzant els serveis o creant noves plataformes que s'adapten a la realitat de la mobilitat urbana a cada moment, tenint sempre en compte l'opinió dels usuaris per a continuar millorant.
4. **Promoció de les mesures:** realització de campanyes de màrqueting que promocionen l'ús de les noves aplicacions o serveis.

Algunes de les eines que s'integren en aquests sistemes són:

- **Gestió de l'aparcament i accés.** Un exemple d'això són les eines *AreaDUM* o *SMOU*, que són aplicacions que informa de les zones habilitades per a l'estacionament i places reservades per a la càrrega i descàrrega de mercaderies, el seu horari o normativa, el nombre de places disponibles, fins i tot les Places de Mobilitat Reduïda (PMR) o aparcabicis, i les zones amb més probabilitat de trobar plaça lliure segons la franja horària. D'aquesta manera s'optimitza el temps de cerca i s'evita el trànsit d'agitació, que és el generat pel trànsit de vehicles intentant localitzar una plaça disponible.
- **Règim de flux i circulació del trànsit.** Aplicacions que inclouen informació de la ruta optima, mostrant totes les incidències que afecten la ruta, els nivells d'intensitat del trànsit o la localització dels radars fixos. Un exemple és l'aplicació gratuïta de la DGT.
- Rutes per als vianants i per a bicicletes.
- Serveis d'ús acompanyat i ús compartit de vehicles.

- Informació integrada sobre el transport públic.
- Aplicacions que faciliten la informació de totes les maneres de transport d'una ciutat o comunitat en temps real. Un exemple d'això és l'Aplicació Madrid MBC.
- Una manera d'incentivar l'ús del vehicle elèctric és crear un visor cartogràfic amb la localització dels punts de recàrrega, la seua disponibilitat i distància a la qual es troben, com el desenvolupat per la plataforma de Electromaps.

Termini d'execució i costos associats

Taula 38. Termini d'execució i costos associats ET.3.

Execució (anys)	2-4 anys
Inversió (€)	500.000 – 700.000 €
Operació i Manteniment (€)	35.000 – 49.000 €

Font: elaboració pròpia

Indicadors d'avaluació i seguiment

Taula 39. Indicadors d'avaluació i seguiment ET.3.

Indicador	Vosté	Presca de dades	Àmbit	Valor actual	Valor esperat
Núm. d'aplicacions destinades a millorar la mobilitat urbana	Tant per un	Ajuntament	Mobilitat urbana	-	2-4
Persones usuàries de les apps de mobilitat	%	Empresa app	Mobilitat urbana	-	10%
Creació d'una plataforma Mobility as a Service	Tant per un	Ajuntament	Mobilitat urbana	-	1
Campanyes informatives de les noves aplicacions	Tant per un	Ajuntament	Mobilitat urbana	-	2 a l'any

Font: elaboració pròpia.

1.6.4. ET.4. Senyalització i informació

Lògica de l'Estratègia

La senyalització constitueix una part fonamental de tot sistema de circulació, ja que mitjançant els senyals es transmeten, mandats sobre normes de comportament, advertiments sobre perills i informacions de tot tipus d'interés per al conductor, amb vista a facilitar la seua conducció.

L'aplicació de les mesures proposades en matèria de mobilitat i transport, requereixen d'una senyalització que s'adeqüe a la normativa vigent i informe tant als residents de Sant Joan d'Alacant, com aquelles persones que estiguen de pas per aquest terme municipal.

L'objectiu principal d'aquesta estratègia és la incorporació de nova senyalització que informe de la localització i capacitat de les noves bosses d'estacionament que es crearan i d'aquesta manera reduir el trànsit d'agitació, i d'altra banda afegir la senyalització perimetral de Sant Joan d'Alacant que indique l'accés a la nova Ronda Nord-Sud i la prolongació de la Via Parc, per a dissuadir als conductors de l'ús de la Avda. Miguel Hernández com a via de pas per aquest municipi.

- Objectius als quals respon: 2, 3, 4, 5, 6, 7, 12, 14 i 16.

- Interaccions amb altres estratègies: El.1., E.E.1, E.E.2, E.E.3., E.E.4., E.E.5., E.C.2., E.C.3., E.C.4., E.C.5., E.C.6., E.T.1., E.T.2., E.T.3.

Mesures proposades

Aquesta estratègia se centra en dues actuacions, que són:

- **Senyalització de la creació de noves places d'estacionament**
 - Es proposa la Incorporar de panells informatius i senyals direccionals en diferents punts de la ciutat que indiquen la ubicació de les bosses d'estacionament, així com la seua capacitat. Poden utilitzar-se panells electrònics que informe en temps real de l'ocupació de cada bossa d'estacionament, i d'aquesta manera facilitar als conductors la cerca d'estacionament, disminuint el trànsit d'agitació i la seua consegüent disminució en contaminació i soroll a la ciutat.

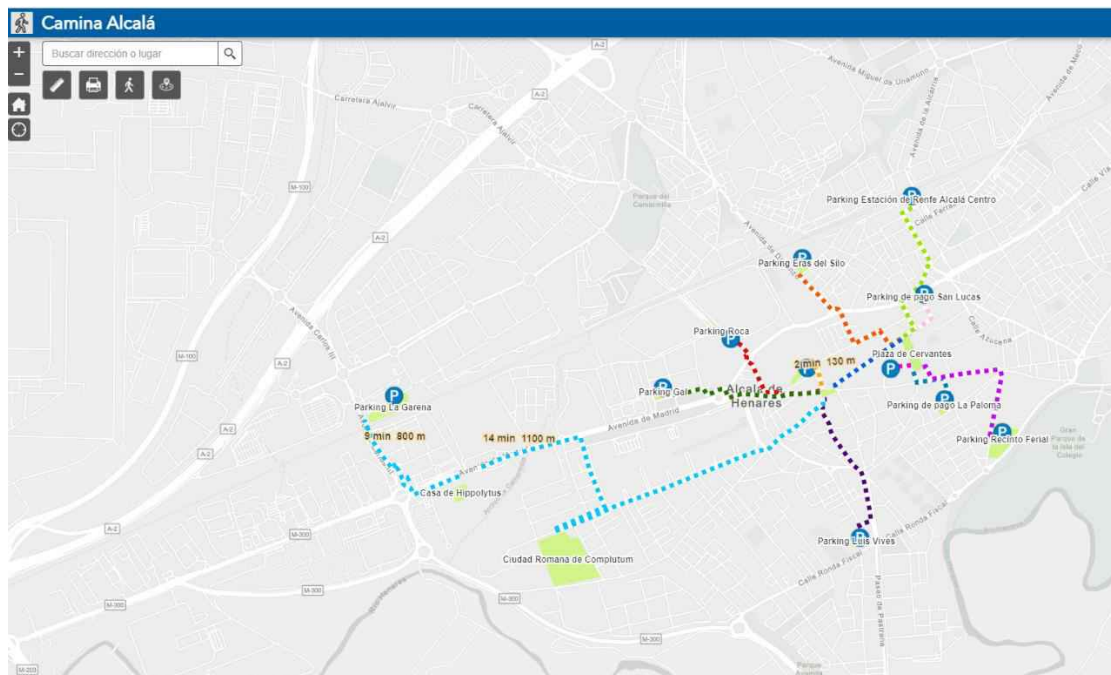
Gràfica 81. Exemple de cartell informatiu de les bosses d'aparcament.



Font: Ajuntament d'Alcalá de Henares.

- Des de la pàgina web de l'Ajuntament proporcionar un pla amb la ubicació i nombre de places disponibles en cada zona o la creació d'un visor web, que a més incorpore l'itinerari des de la bossa d'aparcament a les principals vies comercials, com ha fet l'Ajuntament d'Alcalá de Henares. Una altra opció, pot ser la creació d'una aplicació mòbil, que informe en temps real de l'ocupació de cada bossa d'aparcament, així com la ruta més ràpida per a arribar, i informe de la ubicació de les parades d'autobús i temps d'espera, i fomentar la intermodalitat.

Gràfica 82. Ubicacions de les bosses d'estacionament i recorreguts per als vianants al centre urbà d'Alcalá de Henares



Font: Ajuntament d'Alcalá de Henares.

- Informar la població de l'eliminació d'estacionament en les principals vies urbanes, i les alternatives que proporcionen les diferents bosses d'aparcament, intentant promocionar la seua utilització, i explicar els avantatges que suposa aquesta mesura per als ciutadans de Sant Joan d'Alacant i el medi ambient.
- Anunciar entre els residents la posada en marxa del pàrquing subterrani de l'Ordana, mitjançant cartells, informació en la pàgina web de l'ajuntament o per carta.
- **Senyalització fora de Sant Joan d'Alacant de l'accés a la Ronda Nord-Sud i la prolongació de la Via Parc que facilite la utilització de la circumval·lació de l'A7**

Com s'ha vist anteriorment, l'Av. Miguel Hernández suporta un volum de trànsit elevat sense que l'origen o destinació dels conductors estiga en el propi municipi. En l'Estratègia E.E.4, es proposa la creació de la ronda perimetral Nord – Sud, que suposaria una alternativa per a aquells vehicles que estiguen de pas per Sant Joan i en l'Estratègia E.E. 5 es detalla una altra opció amb la prolongació de la Via Parc fins a la A-7. Aquestes dues alternatives han d'estar perfectament **senyalitzades en els municipis limítrofs** perquè els usuaris de la via puguin prendre l'eixida o desviament adequat. Per tant, **la senyalització perimetral té com a objectiu evitar el trànsit de trànsit per Sant Joan d'Alacant, orientant a la utilització de l'A7 a manera de circumval·lació entre Alacant i El Campello.**

D'altra banda, en diferents plataformes es pot detallar les noves intervencions programades en l'Av. Miguel Hernández, que familiaritzen a la població amb la nova estratègia per a fer més amigable i sostenible aquesta via, dissuadint d'aquesta manera el trànsit de pas per aquesta via en tindre alternatives amb una velocitat de circulació superior (menys creus per als vianants, semaforització).

D'altra banda, la creació de la nova xarxa ciclista, malla de aparcabiscis, ajust direccional dels carrers, augment de places d'estacionament (entre altres intervencions) requereixen de la incorporació de senyals i marques viàries que hauran de complir les normes i especificacions que estableixen en el Reglament General de Circulació i en el Catàleg Oficial de Senyals de Circulació.

Termini d'execució i costos associats

Taula 40. Termini d'execució i costos associats ET.4.

Execució (anys)	1-2 anys
Inversió (€)	16.000 €
Operació i Manteniment (€)	1.100 €

Font: elaboració pròpia

Indicadors d'avaluació i seguiment

Taula 41. Indicadors d'avaluació i seguiment ET.3.

<i>Indicador</i>	<i>Vosté</i>	<i>Preses de dades</i>	<i>Àmbit</i>	<i>Valor actual</i>	<i>Valor esperat</i>
Cartells informatius de les bossa d'estacionament (capacitat i direccionals)	Tant per un	Ajuntament	Mobilitat urbana	-	6 - 10
Senyalització de la nova ronda Nord-Sud i la prolongació de la Via parc	Tant per un	Ajuntament	Trànsit	-	6 - 10
Núm. d'aplicacions destinades a millorar la mobilitat urbana	Tant per un	Ajuntament	Mobilitat urbana	-	2-4
Persones usuàries de les apps de mobilitat	%	Empresa app	Mobilitat urbana	-	10%
Creació d'una plataforma Mobility as a Service	Tant per un	Ajuntament	Mobilitat urbana	-	1
Campanyes informatives de les noves aplicacions	Tant per un	Ajuntament	Mobilitat urbana	-	2 a l'any

Font: elaboració pròpia.

1.7. Resum de les Estratègies del Pla d'Acció

En les següents taules es mostren de manera esquemàtica, les mesures a desenvolupar de cadascuna de les estratègies.

El.1. Comissió Municipal de Mobilitat.

Nivell d'intervenció	Estratègia Instrumental
Estratègia	El.1. Comissió Municipal de Mobilitat
Mesura nº1	<p>Constitució de grups de treball per a la coordinació i execució de tots els aspectes relacionats amb la mobilitat i accessibilitat urbana.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Comissió Executiva: responsables polítics. • Comissió Tècnica: tècnics municipals i Policia Local. • Comissió Participativa: es compondrà a partir del Consell Social de Sant Joan d'Alacant.

Font: elaboració pròpia.

El.2. Pla Director de la Mobilitat Personal i Ciclista.

Nivell d'intervenció	Estratègia Instrumental
Estratègia	El.2. Pla Director de la Mobilitat Personal i Ciclista
Mesura nº1	Redacció d'un Pla Director de la Mobilitat Personal i Ciclista.
Mesura nº2	<p>Impulsar mesures complementàries de suport:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Campanyes de foment de l'ús quotidià de la bicicleta i vehicles de mobilitat personal (VMP). • Formació per a la utilització segura de la bicicleta. • Iniciatives de suport: convenis amb empreses i comerços per al foment de l'ús de la bicicleta, avantatges fiscals per a empreses que s'impliquen en la promoció de la bicicleta, etc.

Font: elaboració pròpia.

EE.1. Integració urbana de l'Av. Miguel Hernández.

Nivell d'intervenció	Estratègia Estructural
Estratègia	EE.1. Integració urbana de l'Av. Miguel Hernández
Mesura nº1	Redissenye de l'espai públic actual <ul style="list-style-type: none"> • Més espais per als vianants. • Nou carril VMP (bicicleta i patinets). • Estacionament per a residents. • Espais estanciales i zones verdes.
Mesura nº2	Eliminar el pont del carrer Cronista Buades i la passarel·la per als vianants dels cinemes Aana.
Mesura nº3	Nous passos per als vianants i creus semaforizados al llarg de l'avinguda.

Font: elaboració pròpia.

EE.2. Arribada del tramvia al municipi de Sant Joan d'Alacant.

Nivell d'intervenció	Estratègia Estructural
Estratègia	EE.2. Arribada del tramvia al municipi de Sant Joan d'Alacant
Mesura nº1	Nou ramal de la línia 3 del tram de l'àrea metropolitana d'Alacant fins a la zona d'Hospital-Benimagrell.
Mesura nº2	Creació d'una estació intermodal amb aparcament dissuasiu lligat al transport públic, aparcabicicletas i que de servei a més del tram, al transport públic interurbà i taxis.

Font: elaboració pròpia.

EE.3. Reordenació del repartiment modal dels carrers.

Nivell d'intervenció	Estratègia Estructural
Estratègia	EE.3. Reordenació del repartiment modal dels carrers
Mesura nº1	Secció tipus 1 per a vies principals amb ample vial entre 15 i 19 metres: <ul style="list-style-type: none"> • Calçades entre 3,5 i 4 metres. • Voreres que complisquen la normativa d'accessibilitat. • Banda reservada d'aparcament en bateria de 4,50 metres si és unidireccional o de 2,25 metres per a estacionament en línia si es disposa de dos sentits de circulació.
Mesura nº2	Secció tipus 2 per a vies principals amb ample vial fins a 9,60 metres: <ul style="list-style-type: none"> • Calçada bidireccional. • Carrils de circulació d'almenys 3,50 metres. • Voreres accessibles.
Mesura nº3	Secció tipus 3 per a vies principals amb ample vial inferiors a 10,60 metres. <ul style="list-style-type: none"> • Les vies principals que recull el PGOU de menys de 10,60 metres d'ample hauran de transformar-se en vies secundàries, per la qual cosa les actuacions es basaran a reduir la velocitat de circulació per a evitar el trànsit de pas.
Mesura núm.4	Secció tipus 1 per a vies secundàries: <ul style="list-style-type: none"> • Ample de carrers d'entre 11,60 metres i 16,10 metres. • Doble sentit de circulació, vorera i estacionament. • Carril de circulació de 3 metres d'ample. • Voreres accessibles.
Mesura núm.5	Secció tipus 2 per a vies secundàries: <ul style="list-style-type: none"> • Ample de carrers d'entre 8,80 metres i 10,60 metres. • Únic sentit de circulació, vorera i estacionament. • Carril de circulació de 3 metres d'ample. • Voreres accessibles.
Mesura núm.6	Secció tipus 3 per a vies secundàries: <ul style="list-style-type: none"> • Ample de carrers d'entre 6,60 metres i 8,80 metres. • Únic sentit de circulació, vorera i estacionament. • Carril de circulació de 3 metres d'ample. • Voreres accessibles.
Mesura núm.7	Secció tipus 4 per a vies secundàries: <ul style="list-style-type: none"> • Ample de carrers d'entre 4 metres i 9,40 metres. • Únic sentit de circulació. • Trànsit rodat no superarà els 20 km/h. • Plataforma única de coexistència entre el trànsit per als vianants i rodat.

Font: elaboració pròpia.
EE.4. Finalització de la Ronda perimetral Nord-Sud.

Nivell d'intervenció	Estratègia Estructural
Estratègia	EE.4. Finalització de la Ronda perimetral Nord-Sud
Mesura nº1	Completar les vies de comunicació des de la rotonda de Santa Faç fins a la rotonda de l'Av. de Tàngel. En el límit sud des de la rotonda de l'Av. de Ansaldo amb al C/L'Estrela i l'Av. Miguel Hernández.
Mesura nº2	Millorar els viaris actuals.
Mesura nº3	Incloure senyalització específica per a dirigir el trànsit de trànsit per aquestes vies.

Font: elaboració pròpia.

EE.5. Execució de la prolongació de la Via Parc i la seua connexió amb l'A-7.

Nivell d'intervenció	Estratègia Estructural
Estratègia	EE.5. Execució de la prolongació de la Via Parc i la seua connexió amb l'A-7.
Mesura nº1	Completar l'actual Via Parc entre la rotonda "trivértice", l'Avinguda Miguel Hernández i l'A-7, a l'altura de l'enllaç al costat de la urbanització La Font.

Font: elaboració pròpia.

EC.1. Gestió del trànsit i seguretat viària.

Nivell d'intervenció	Estratègia Complementària
Estratègia	EC.1. Gestió del trànsit i seguretat viària
Mesura nº1	Limitar la velocitat màximes de circulació a 30 km/h en l'anell perimetral delimitat per les següents vies: Avda Alacant, Carrer Pintor Velázquez / Calle Federico García Lorca, Av. Comtat de Fabraquer, Carrer Secretari Basilio Sala, Av. Benidorm, Av. Miguel Hernández i Av. Ausias March
Mesura nº2	Implantació de carrers 20 (limitació màxima de velocitat a 20km/h) en les vies de trànsit lent, com a Sant Antoni, carrer de la Mar, o carrers residencials de les diferents urbanitzacions de la localitat.
Mesura nº3	Transformació de les vies de doble sentit en únic sentit en tots els carrers interiors a l'anell perimetral descrit en la mesura 1.

Font: elaboració pròpia.
EC.2. Regulació de l'estacionament.

Nivell d'intervenció	Estratègia Complementària
Estratègia	EC.2. Regulació de l'estacionament
Mesura nº1	Canviar la distribució de les places d'estacionament o eliminar-les, ampliant d'aquesta manera els espais per als vianants, delimitant-los amb tests, tanques o amb pintura en el paviment, sent fàcil i ràpid d'executar.
Mesura nº2	Després de l'acceptació social de les intervencions provisionals de l'anterior nivell, es podrà anar executant progressivament l'eixample de les voreres i carrers de plataforma única per a garantir la continuïtat i accessibilitat dels desplaçaments per als vianants. En les vies on es proposava l'eliminació de la línia d'aparcament, s'adequaran aquests espais segons la normativa vigent d'accessibilitat, a més d'incorporar elements de vegetació i mobiliari urbà.
Mesura nº3	L'últim nivell consisteix a atorgar prioritat total a la mobilitat per als vianants, oferint millors condicions enfront del vehicle privat. Respecte als estacionaments, l'Av. de la Rambla es transformarà en una via semipeatonal, i per a això, s'eliminaran les places d'estacionament, permetent únicament el passe als vehicles dels residents, vehicles d'emergència, transporte públic i distribució de mercaderies.

Font: elaboració pròpia.

EC.3. Aparcaments dissuasius.

Nivell d'intervenció	Estratègia Complementària
Estratègia	EC.3. Aparcaments dissuasius
Mesura nº1	<p>Crear aparcaments dissuasius al voltant del nucli urbà més cèntric:</p> <ul style="list-style-type: none"> • C/ Canonge Federico Sala (40 places). • C/ La Mar (38 places).
Mesura nº2	<p>Creació de carrers amb bosses d'aparcament:</p> <ul style="list-style-type: none"> • C/ Cervantes (es creen 70 places). • C/ Moleta (es creen 58 places). • C/ Ramón de Campoamor (es creen 43 places). • C/ Diagonal (es creen 43 places). • C/ Velázquez (es creen 60 places). • C/ 8 de març (es creen 50 places). • C/ La Mar (es creen 32 places). • C/ Els Àlbers (es creen 40 places).
Mesura nº3	Posada en marxa l'aparcament subterrani de l'Ordana.
Mesura núm.4	Incorporar senyalització en diferents punts de la ciutat que indiquen la ubicació de les bosses d'estacionament dissuasiu.

Font: elaboració pròpia.

EC.4. Xarxa d'itineraris per als vianants accessibles.

Nivell d'intervenció	Estratègia Complementària
Estratègia	EC.4. Xarxa d'itineraris per als vianants accessibles
Mesura nº1	Ampliar i millorar els itineraris i eixos per als vianants preferents amb els criteris operacionals i funcionals que recull el Pla d'Accessibilitat.
Mesura nº2	Generar recorreguts temàtics que faciliten i canalitzen les rutes i itineraris lliures d'obstacles (itineraris recreatius, comercials i saludables).
Mesura nº3	Integració estètica i funcional de la coberta de l'A7 per al seu ús lúdic-recreatiu.
Mesura núm.4	Millora dels passos per als vianants en les següents zones: Zona de l'Hospital, Av. de Novelda, Carrer Aigües, Carrer Bellavista, Carrer Busot, Camí Campet, Av. Capiscol, Carrer El Clavell, Carrer Costa Blava, Carrer Elx, Carrer L'Ancorada, Carrer Federico García Lorca, Carrer Vistalmar, Carrer Eivissa, Carrer Menorca, Zona de Pilot, Zona de Capiscol, Zona Salafranca i Zona de Lloixa.
Mesura núm.5	Nous passos per als vianants sobreelevados en Av. Benidorm, Carrer Mare Elisa Oliver, Av. de l'Institut, Avda. Ansaldo, carrer Sant Antoni, Av. Ausiàs March, Av. Rambla de la Llibertat i Av. Catedràtic Sala Pérez.
Mesura núm.6	Eixamplament d'espais per als vianants amb elements d'urbanisme tàctic en primera instància, i execució definitiva en una fase final. S'actuarà en els següents carrers: carrer del Carmen, Cervantes, Doctor Pérez Mateo, Doctor Severo Ochoa, Dr. Fleming, Crist de la Pau, Mercat, Mossén Pedro Mena, Tomás Capelo, Pintor Baeza, Manuel Amorós, Av. Mutxamel i Av. de la Rambla.
Mesura núm.6	Millora de la qualitat urbana, mitjançant la renovació de la infraestructura (col·locació de parklets, places públiques provisionals o parcs de butxaca, senyalització).
Mesura núm.7	Esdeveniments esporàdics: park(ing) day, carrers oberts

Font: elaboració pròpia.

EC.5. Xarxa d'infraestructura ciclista i vehicles de mobilitat personal.

Nivell d'intervenció	Estratègia Complementària
Estratègia	EC.5. Xarxa d'infraestructura ciclista i vehicles de mobilitat personal
Mesura nº1	Ampliació de les vies ciclistes al llarg de l'anell exterior al nucli urbà i en una sèrie de carrers principals que el travessarien: Carrer Pintor Velázquez, Av. del Comtat de Fabraquer, Carrer Secretari Basilio, Avda Benidorm, Carrer Moleta, Carrer La Mar, Manolo Morán, Carrer Sant Antoni, Carrer Tomas Capelo, Carrer Mossén Pedro Mena, Avda Alacant, Avda Ausiàs March i Avda Miguel Hernández.
Mesura nº2	Ciclocalles en tots els carrers a l'interior de l'anell delimitat en la mesura anterior.
Mesura nº3	Aparcabicis tipus O invertida en la Policia Local, Ajuntament, Oficines Municipals, Centre de Majors, Centre Cultural, Casa de Cultura, Jutjat de pau, Casal d'Associacions, Mercat, Poliesportiu, Col·legi El Romero, Col·legi L'Ordana, Col·legi Rajoletes, Col·legi Crist de la Pau, Col·legi Carmelites, IES Lloixa, IES Garcia Berlanga, Avda Rambla i Avda Jaume I.

Font: elaboració pròpia.

EC.6. Programa d'optimització i dinamització del transport públic.

Nivell d'intervenció	Estratègia Complementària
Estratègia	EC.6. Programa d'optimització i dinamització del transport públic
Mesura nº1	Adequació de les parades d'autobús segons la normativa vigent d'accessibilitat universal.
Mesura nº2	Modificació de l'itinerari actual de la línia 23, perquè transcorrega pel principal eix comercial i social del municipi com és la Avda de la Rambla i la Avda Jaume I.
Mesura nº3	Creació d'una línia d'autobús urbà que connecte el centre urbà de Sant Joan d'Alacant amb les següents àrees: zones comercials de la Av Miguel Hernández, l'Hospital, el Poliesportiu i les urbanitzacions situades fora del centre urbà (La Font, Capiscol, Salafranca, Frank Espinos, Santa Faç, Lloixa, Bellavista, L'Alqueria o Benimagrell).
Mesura núm.4	Ampliació de la línia 3 del tram fins a la zona de l'Hospital-Benimagrell.

Font: elaboració pròpia.

EC.7. Impuls de la mobilitat elèctrica.

Nivell d'intervenció	Estratègia Complementària
Estratègia	EC.7. Impuls de la mobilitat elèctrica
Mesura nº1	<p>Foment de la mobilitat elèctrica:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ajuda per a l'adquisició de vehicles elèctrics. • Nous punts de recàrrega elèctrica. • Renovació de la flota de vehicles. • Desenvolupament d'accions que fomenten la participació ciutadana per a propiciar un canvi en el vehicle que usen.

Font: elaboració pròpia.

ET.1. Programa de Camí Escolar Segur.

Nivell d'intervenció	Estratègia Transversal
Estratègia	ET.1. Programa de Camí Escolar Segur
Mesura nº1	Senyalística urbana escolar i de prioritat per als vianants específica per als Camins Escolars (itineraris, senyalització en calçada i principals punts conflictius).
Mesura nº2	Gestió del trànsit en l'aparcament de vehicles (Kiss&go), vigilància policial.
Mesura nº3	Intervenció i millora de passos de vianants per a garantir la seguretat dels vianants.
Mesura núm.4	Millora de la continuïtat en la mobilitat sostenible (eliminació d'obstacles, increment de aparcabicis)

Font: elaboració pròpia.

ET.2. Pla de Formació i Conscienciació.

Nivell d'intervenció	Estratègia Transversal
Estratègia	ET.2. Pla de Formació i Conscienciació
Mesura nº1	<ul style="list-style-type: none"> • Campanyes puntuals d'informació. • Sistema permanent d'informació. • Campanyes de sensibilització. • Tallers i activitats participatives. • Promoció de distintius de bones pràctiques.

Font: elaboració pròpia.

ET.3. Gestió Intel·ligent de la Mobilitat.

Nivell d'intervenció	Estratègia Transversal
Estratègia	ET.3. Gestió Intel·ligent de la Mobilitat
Mesura nº1	<ul style="list-style-type: none"> • Gestió de l'aparcament i accessos (per a estacionament, PMR, places reservades per a la càrrega i descàrrega, aparcabicis, zones amb més probabilitat per a trobar places d'estacionament, etc.). • Règim de flux i circulació del trànsit (ruta òptima en temps real, nivells d'intensitat de trànsit). • Rutes per als vianants i ciclistas.. • Serveis d'ús acompanyat i ús compartit de vehicles. • Informació integrada sobre el transport públic. • Aplicacions que faciliten la informació de totes les maneres de transport en temps real. • Visor cartogràfic amb la localització dels punts de recàrrega i la seua disponibilitat (exemple aplicació mòbil d'Iberdrola).

Font: elaboració pròpia.

ET.3. Senyalització i informació.

Nivell d'intervenció	Estratègia Transversal
Estratègia	ET.3. Senyalització i informació
Mesura nº1	<ul style="list-style-type: none"> • Senyalització de la creació de noves places d'estacionament. Incorporar de panells informatius i senyals direccionals en diferents punts de la ciutat que indiquen la ubicació de les bosses d'estacionament, així com la seua capacitat.
Mesura nº2	<ul style="list-style-type: none"> • Senyalització fora de Sant Joan d'Alacant de l'accés a la Ronda Nord-Sud i la prolongació de la Via Parc i la seua connexió amb l'A-7.
Mesura nº3	<ul style="list-style-type: none"> • Incorporació de senyals i marques viàries que complisquen les normes i especificacions que estableixen en el Reglament General de Circulació i en el Catàleg Oficial de Senyals de Circulació. Aquestes dues alternatives han d'estar perfectament senyalitzades en els municipis limítrofs perquè els usuaris de la via puguem prendre l'eixida o desviament adequat.

Font: elaboració pròpia.

02

Programació temporal i pressupost

PMUS 
Sant Joan D'Alacant



Movilidad centrada
en las personas.

Setembre 2021

2. Programació temporal i pressupost

Taula 42. Programació temporal i pressupost

Nivells d'intervenció	ID	Estratègies	Execució (anys)	Inversió (€)
Estratègies Instrumentals	El.1	Comissió Municipal de Mobilitat	1 any	20.000 €
	El.2	Pla Director de la Mobilitat Personal i Ciclista	<2 anys	20.000 – 30.000 €
Estratègies Estructurals	EE.1	Integració Urbana de l'Av. Miguel Hernández	>4 anys	50 M €
	EE.2	Arribada del tramvia a Sant Joan d'Alacant	>4 anys	23,5M €
	EE.3	Reordenació del repartiment modal als carrers	>4 anys	0,25 – 075 M €
	EE.4	Finalització de la Ronda perimetral Nord-Sud	>4 anys	>5 M €
	EE.5	Execució de la prolongació de la Via Parc i la seua connexió amb l'A7	>4 anys	>5M €
Estratègies Complementàries	EC.1	Gestió del trànsit i seguretat viària	< 2 anys	60.000 €
	EC.2	Regulació de l'estacionament	< 2 anys	23.000 €
	EC.3	Aparcaments dissuasius	< 2 anys	200.000 €
	EC.4	Xarxa d'itineraris per als vianants accessibles	2-4 anys	> 5M €
	EC.5	Xarxa d'infraestructura ciclista i vehicles de mobilitat personal	2-4 anys	360.000 €
	EC.6	Programa d'optimització i dinamització del transport públic	>4 anys	1,6 M €
	EC.7	Impuls de la mobilitat elèctrica	2-4	10.000 €
Estratègies Transversals	ET.1	Programa de Camí Escolar Segur	<2 anys	35.000 €
	ET.2	Pla de Formació i Conscienciació	>4 anys	100.000 €
	ET.3	Gestió Intel·ligent de la Mobilitat	2-4 anys	500.000 – 700.000 €
	ET. 4	Senyalització i informació	1-2 anys	16.000 €

Font: elaboració pròpia

03

Avaluació ambiental

PMUS 
Sant Joan D'Alacant



Movilidad centrada
en las personas.

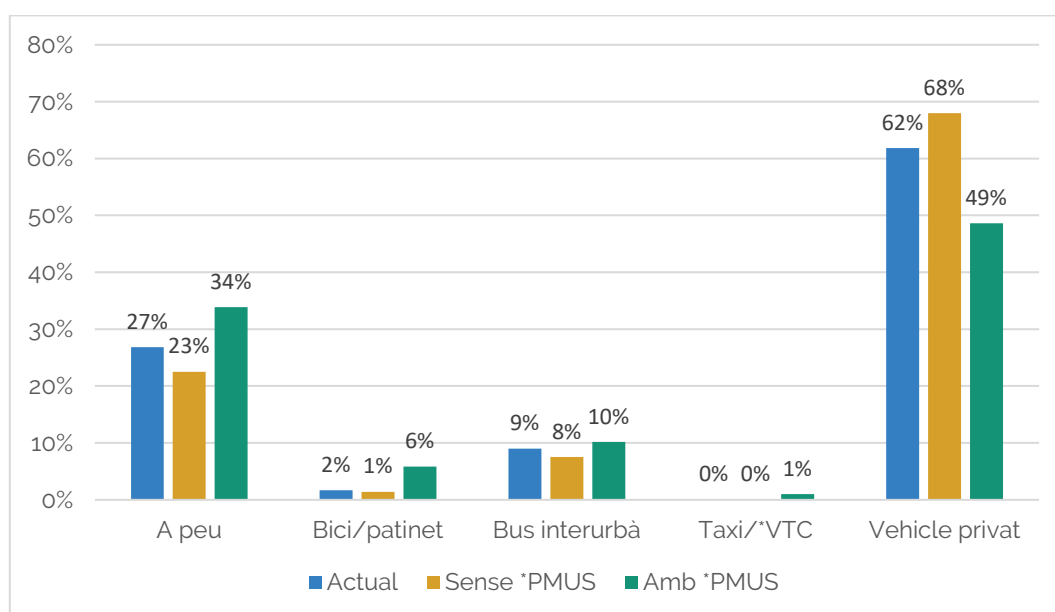
Gener 2021

3. Avaluació ambiental

La implementació de les estratègies anteriorment definides propiciaria un canvi en el repartiment modal actual, augmentant els desplaçaments en aquelles maneres més sostenibles (bicicleta, transport públic o anar a peu) en detriment de l'ús del vehicle privat.

És fonamental que totes les estratègies s'implanten amb la mateixa eficàcia, ja que, per exemple, és igual d'important proporcionar una infraestructura ciclista de qualitat com informar la població dels beneficis de l'ús de la bicicleta. En la següent gràfica de mostra una estimació de l'evolució del repartiment modal amb l'aplicació del PMUS i sense PMUS en els pròxims 15 anys.

Gràfica 83. Repartiment modal de Sant Joan d'Alacant en 15 anys, amb PMUS i sense PMUS



Font: Elaboració pròpia

Tenint en compte l'augment dels desplaçaments totals que es va estimar en l'escenari "Do nothing" i amb el nou repartiment modal produït per l'aplicació de les mesures del pla d'acció del PMUS, s'estalviaria aproximadament el 28% de les emissions de CO₂ que es produeixen en l'escenari "Do nothing", evitant 4.386 Tones de CO₂. Això suposa un estalvi d'1.860.100 litres de combustibles fòssils.

Taula 43. Resum dels desplaçaments totals, consum de combustible i emissions de CO₂

Escenari	Desplaçaments totals	Consum combustible (L)	Emissions de CO ₂ (T)
Actual	34.568	4.318.886	10.184
Sense PMUS (2035)	47.524	6.527.549	15.392
Amb PMUS (2035)	47.524	4.667.449	11.006

Font: Elaboració pròpia

04

Model de gestió i seguiment

PMUS 
Sant Joan D'Alacant



Movilidad centrada
en las personas.

Setembre 2021

4. Model de Gestió i Seguiment

El procediment de Gestió i Seguiment a seguir està compost per un conjunt de passos o moments que es duran a terme per a la comprovació de la correcta execució de les mesures establides d'acord amb la planificació i programació temporal del Pla. El seu propòsit és proporcionar un enteniment del progrés d'implantació del PMUS de manera que es puguem prendre les accions correctives apropiades quan l'execució de les mesures es desvie significativament de la seua planificació.

La Comissió Municipal de Mobilitat i l'equip gestor que el conforma seran els encarregats de gestionar i desenvolupar el procediment d'implantació del PMUS. D'aquesta manera la utilitat del Pla no deriva solament que s'executen les estratègies i mesures, sinó que aquestes siguen efectives.

Per a això és necessari definir un conjunt d'indicadors de seguiment i avaluació de les estratègies, que garantisquen una implantació progressiva de les mesures i actuacions, presentades a continuació.

No existeix una definició oficial d'indicadors per part d'algun organisme nacional o internacional, i en l'única cosa que hi ha consens és que es tracta de mesurar, de forma el més precisa possible, l'avanç del Pla. No obstant això, s'han pres com a referència la Guia pràctica per a l'elaboració i implantació de Plans de Mobilitat Urbana Sostenible, elaborat pel IDAE amb la col·laboració del Ministeri de Foment, Ministeri de Medi Ambient, la Federació Espanyola de Municipis i Províncies i el Consorci Regional de Transports de Madrid.

Aquests indicadors han sigut construïts a partir de les conclusions extretes del diagnòstic i resultats esperats del PMUS, i en funció de criteris i marcs estratègics nacionals i europeus de planejament associats al desenvolupament sostenible dels territoris.

Els indicadors han de ser actualitzats anualment, la qual cosa permetrà veure com es van complint els objectius del pla, en totes i cadascuna de les accions que considere. Per a això, serà necessari, en molts casos, la realització d'aforaments, enquestes o altres tasques per a determinar el seu valor l'any d'avaluació.

En les següents taules es presenten els indicadors de seguiment agrupats per nivells d'intervenció, indicant la seua unitat de mesura, àmbit, presa de dades i el valor actual i el valor desitjat en l'escenari futur 2035.

Taula 44. Taula d'indicadors d'Estratègies Instrumentals.

Núm	Indicador	Vosté	Presca de dades	Àmbit	Valor actual	Valor esperat
El.1. Comissió Municipal de Mobilitat						
1	Núm. estratègies PMUS implantades	Tant per un	Ajuntament	Gestió		>12
2	Creació Comissió Municipal Mobilitat	Tant per un	Ajuntament	Gestió	-	1
3	Convocatòria Comissió Municipal de Mobilitat	Tant per un	Ajuntament	Participació	-	1
4	Emissions CO ₂ /hab	Kg	Estimacions PMUS	Ambiental	425,87	395,25
El.2. Pla Director de la Mobilitat Personal i Ciclista						
5	Redacció Pla Director	Tant per un	Ajuntament	Mobilitat ciclista	-	1
6	Viatges amb bicicleta o patinet	%	Enquestes	Mobilitat ciclista	1,69%	>6%
7	Campanyes de foment d'ús de la bici i VMP	Tant per un	Ajuntament	Mobilitat ciclista	-	2 a l'any
8	Formació per a utilització segura de VMP	Tant per un	Ajuntament	Mobilitat ciclista	-	2 a l'any
9	Signatura i convenis amb empreses o comerços	Tant per un	Ajuntament	Mobilitat ciclista	-	2 a l'any

Font: elaboració pròpia.

Taula 45. Taula d'indicadors d'Estratègies Estructurals.

Núm	Indicador	Vosté	Presca de dades	Àmbit	Valor actual	Valor esperat
EE.1. Integració Urbana de l'Av. Miguel Hernández						
10	Passos per als vianants a desnivell	3	Inventari	Mobilitat per als vianants	3	0
11	Nous passos per als vianants accessibles en creus	Tant per un	Inventari	Mobilitat per als vianants	2	5
12	Zones d'oci i esplai	Tant per un	Inventari	Qualitat urbana	0	5
13	Xarxa ciclista	Metres	Inventari	Mobilitat ciclista	<200	>2.000
14	Espai reservat per al transport públic en la secció transversal	Metres	Inventari	Transport públic	0	11
EE.2. Arribada del tramvia a Sant Joan d'Alacant						
15	Núm. viatges diaris en tram	Tant per un	Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana	Transport públic	0	10.000
16	Núm. usuaris tram	Tant per un	Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana	Transport públic	0	20.000
17	Temps viatge entre Alacant/Sant Joan en transport públic	Minuts	Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana	Transport públic	45	30
18	Cobertura estacions transport públic	metres	Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana	Transport públic	300	500
EE.3. Reordenació del repartiment modal als carrers						
19	Carrers intervinguts	Tant per un	Ajuntament	Mobilitat sostenible	-	>30
20	Espai guanyat al vianant	Metres lineals	Dades municipals	Mobilitat per als vianants	-	15-30%
21	Repartiment modal vehicle privat	%	Enquestes	Trànsit	62%	49%
EE.4. Finalització de la Ronda perimetral Nord-Sud						
22	Finalització de la ronda	Tant per un	Ajuntament	Trànsit	-	1

Núm	Indicador	Vosté	Presca de dades	Àmbit	Valor actual	Valor esperat
	perimetral nord-sud					
EE.5. Execució de la prolongació de la Via Parc i la seua connexió amb l'A7						
23	Execució nou tram Via Parc	Tant per un	Ajuntament	Trànsit	-	1

Font: elaboració pròpia.

Taula 46. Taula d'indicadors d'Estratègies Complementàries.

Núm	Indicador	Vosté	Presca de dades	Àmbit	Valor actual	Valor esperat
EC.1. Gestió del trànsit i seguretat viària						
24	Implantació zona 30 en nucli urbà	%	Dades municipals	Trànsit	-	100%
25	Implantació calles 20 en zones residencials	%	Dades municipals	Trànsit	-	100%
26	Carrers amb elements de calmat de trànsit	km	Dades municipals	-	10-20%	29,18
EC.2. Regulació de l'estacionament						
27	Viatges a peu	%	Enquestes	Mobilitat per als vianants	26,85%	34%
28	Eliminació de places d'estacionament en vies urbanes	Tant per un	Ajuntament	Estacionament	-	454
29	Noves places d'aparcament	Tant per un	Inventari	Estacionament	1.356	2.046
30	Places estacionament en l'eix Av. Rambla	Tant per un	Inventari	Estacionament	113	0
EC.3. Aparcaments dissuasius						
31	Núm. cartells informatius d'ubicació dels estacionaments	Tant per un	Inventari	Estacionament	0	8
32	Visor web i pla ubicació	Tant per un	Dades municipals	Estacionament	0	1

Núm	Indicador	Vosté	Presca de dades	Àmbit	Valor actual	Valor esperat
33	bosses aparcament Núm. places condicionades (asfaltades i senyalitzades)	Tant per un	Inventari	Estacionament	<700	1.100

EC.4. Xarxa d'itineraris per als vianants accessibles

34	Viatges a peu	%	Enquestes	Mobilitat per als vianants	26,85%	34%
35	Espai per als vianants en l'Av. Rambla	M ²	Ajuntament	Mobilitat per als vianants	4.126	5.371
36	Núm. parklets	Tant per un	Inventari	Mobilitat per als vianants	0	8-12
37	Núm. esdeveniments intermitents a l'any	Tant per un	Ajuntament	Mobilitat per als vianants	-	5

EC.5. Xarxa d'infraestructura ciclista i mobilitat personal

38	Carril bici	Metres lineals	Inventari	Mobilitat ciclista	13.518,01	19.359,68
39	Ciclocalle	Metres	Inventari	Mobilitat ciclista	856,71	23.530,11
40	Repartiment modal bicicleta i VMP	%	Enquestes	Mobilitat ciclista	1,69	6
41	Aparcabis tipus O	Tant per un	Inventari	Mobilitat ciclista	1	18

EC.6. Programa d'optimització i dinamització del transport públic

42	Parades segons l'RD 1544/2007	Tant per un	Inventari accessibilitat	Transport públic	0	39
43	Núm. parades autobús interurbà	Tant per un	Inventari	Transport públic	39	44
44	Repartiment modal transport interurbà	Tant per un	Enquestes	Transport públic	9%	>10%
45	Núm. parades taxi	Tant per un	Inventari	Transport públic	2	3
46	Línia urbana Sant Joan d'Alacant	Tant per un	Ajuntament	Transport públic	0	1

EC.7. Impuls de la mobilitat elèctrica

Núm	Indicador	Vosté	Presa de dades	Àmbit	Valor actual	Valor esperat
47	Punts per a la recàrrega de vehicles elèctrics	Tant per un	Inventari	Mobilitat sostenible	5	10
48	Parc mòbil elèctric	%	DGT	Mobilitat sostenible	0,12	>3

Font: elaboració pròpia.

Taula 47. Taula d'indicadors d'Estratègies Transversals.

Núm	Indicador	Vosté	Presa de dades	Àmbit	Valor actual	Valor esperat
ET.1. Programa de Camí Escolar Segur						
49	Núm. participants Camí Escolar	Tant per un	Col·legis	Mobilitat sostenible	-	>300
50	Núm. col·legis amb Camí Escolar	Tant per un	Ajuntament	Mobilitat sostenible	-	3
ET.2. Pla de Formació i Conscienciació						
51	Núm. tallers o actuacions participatives de mov. sostenible	Tant per un	Ajuntament	Participació ciutadana	-	5 a l'any
52	Núm. campanyes	Tant per un	Ajuntament	Participació ciutadana	-	2 a l'any
ET.3. Gestió Intel·ligent de la mobilitat						
53	Núm. apps mobilitat urbana	Tant per un	Ajuntament	Mobilitat urbana	-	2-4
54	Persones usuàries apps mobilitat urbana	%	Empresa app	Mobilitat urbana	-	10%
55	Creació plataforma Mobility as a Service	Tant per un	Ajuntament	Mobilitat urbana	-	1
56	Campanyes informatives apps	Tant per un	Ajuntament	Mobilitat urbana	-	2 a l'any
ET.3 Senyalització i informació						
57	Cartells informatius de les bosses d'estacionament (capacitat i direccionals)	Tant per un	Ajuntament	Mobilitat urbana	-	6-10
58	Senyalització de la nova ronda Nord-Sud i la prolongació de la Via Parc	Tant per un	Ajuntament	Trànsit	-	6-10
59	Núm. apps mobilitat urbana	Tant per un	Ajuntament	Mobilitat urbana	-	2-4
60	Persones usuàries apps mobilitat urbana	%	Empresa app	Mobilitat urbana	-	10%
61	Creació plataforma Mobility as a Service	Tant per un	Ajuntament	Mobilitat urbana	-	1
62	Campanyes informatives de les noves aplicacions	Tant per un	Ajuntament	Mobilitat urbana	-	2 a l'any

Font: elaboració pròpia.

Annex 1:

Participació ciutadana

PMUS 
Sant Joan D'Alacant



Movilidad centrada
en las personas.

Setembre 2021

1. Introducció

Aquest programa de treball ha sigut destinat exclusivament a la participació de la ciutadania de Sant Joan d'Alacant per a l'elaboració del diagnòstic del PMUS. S'ha realitzat de manera transversal als treballs tècnics de recollida d'informació per a l'enriquiment del desenvolupament tècnic del Pla mitjançant informació i avaluació dels principals reptes i oportunitats de la mobilitat des de la base de coneixement i experiència de la ciutadania.

Les activitats realitzades han tingut per objecte principal l'obtindre informació directa i detallada de les persones que fan vida a Sant Joan d'Alacant sobre la base de l'articulació geogràfica de la mobilitat i els hàbits de desplaçament des d'un enfocament generacional, socioeconòmic i de perspectiva de gènere.

Les vies de participació utilitzades per a l'elaboració del Diagnòstic del Pla de Mobilitat Urbana Sostenible han sigut les següents:

- Enquestes de mobilitat.
- Taller de participació.
- Entrevistes al teixit associatiu.

2. Enquestes de mobilitat

S'han realitzat fins al moment un total de 900 **enquestes telefòniques mitjançant la tècnica C.A.T.I.** (Computer Assisted Telephone Interview), en funció de la zonificació descrita anteriorment i l'articulació geogràfica proposada per a aquest PMUS. D'aquesta manera, el nombre d'enquestes a realitzar en cada zona es definirà proporcionalment sobre la base de la població de cada secció.

A causa de la situació actual, les preguntes de l'enquesta s'han dissenyat per a caracteritzar la **mobilitat abans** (que es calibrarà amb l'enquesta de mobilitat general del Pla de Mobilitat de l'Àrea Metropolitana Alacant-Elx) **i després al coneixement del virus COVID-19**. Amb les dades obtingudes sobre la mobilitat de la població, es correlacionen totes dues caracteritzacions i s'obindrà uns resultats variables, vàlids per a la situació de canvi que vivim.

Al seu torn s'inclouen tres blocs de preguntes qualitatives, que es denominaran píndoles, per a conèixer els següents tipus de mobilitat:

- **Mobilitat per als vianants:** estaran enfocades principalment en l'accessibilitat i autonomia del vianant.
- **Mobilitat ciclista:** ajudarà a conèixer els hàbits de mobilitat amb bici i les percepcions dels ciclistes i usuaris potencials relatives a infraestructures, itineraris, i connectivitat.
- **Mobilitat en transport públic:** permetrà per a conèixer les pautes de mobilitat i les percepcions de les persones usuàries sobre les característiques de la prestació del del servei (temps d'espera, duració del viatge, costos, nivell de satisfacció, etc.).

Taula 48. Número i tipus d'enquestes telefòniques realitzades.

<i>Tipus d'enquestes</i>	<i>Núm. enquestes</i>
<i>Enquestes de mobilitat general (abans del COVID)</i>	600
<i>Enquestes de mobilitat post-COVID-19 (actual)</i>	

<i>Enquestes per als vianants</i>	100
<i>Enquestes ciclistes</i>	100
<i>Enquestes a usuaris del transport públic</i>	100

Font: Elaboració pròpia.

Les enquestes citades han permés obtindre la següent informació:

- Repartiment modal, coneixent tant les maneres de transport habituals utilitzats per la ciutadania en els seus desplaçaments obligats (treball i estudi), com per a la resta dels viatges.
- Matriu Origen-Destinació dels desplaçaments.
- Distribució horària dels desplaçaments.
- Temps de viatge.
- Canvis en els hàbits i preferències de mobilitat arran del COVID-19.
- Percepcions sobre la mobilitat en transport públic i maneres blanques.
- Mobilitat des de la perspectiva de Gènere.
- Mobilitat des de l'enfocament generacional.
- Diferències de mobilitat en funció del nivell econòmic o renda.
- Diferències de mobilitat en funció del nivell d'estudis.
- Diferències de mobilitat en funció del lloc de residència.
- Disponibilitat de vehicles de motor.

Les anàlisis de les enquestes es troben recollides en el document d'Anàlisi i Diagnòstic del PMUS de Sant Joan d'Alacant.

3. Taller de mobilitat

A més de les enquestes de mobilitat, el 23 d'octubre de 2020 es va realitzar un taller de mobilitat específic del PMUS on la ciutadania ha pogut participar activament en l'elaboració del Pla.

Previ a la celebració d'aquest procés participatiu, es van fer treballs de difusió, comunicació i màrqueting a través de xarxes socials, recolzat en una imatge corporativa del Pla.

Gràfica 84. Publicació en xarxes socials.



Font: Facebook de l'Ajuntament de Sant Joan d'Alacant.

A aquest taller van assistir representants de diversos col·lectius del municipi, (econòmics, culturals, socials, etc.) a més de la ciutadania general.

La sessió del taller es va estructurar en **dos apartats diferenciats**: d'una banda, l'exposició **del contingut del PMUS** i, d'altra banda, la **dinàmica grupal de debat** segons diferents àmbits de mobilitat.

A continuació, es descriu cadascun dels punts que es van tractar en el taller participatiu.

1. Què és un PMUS?

En aqueix apartat s'utilitza la definició de l'Institut per a la Diversificació i Estalvi de l'Energia (IDEA) per a definir al PMUS:

"Un Pla de Mobilitat Urbana Sostenible (PMUS) és un conjunt d'actuacions l'objectiu de les quals és implantar formes de desplaçament més sostenibles en l'espai urbà (caminar, pedalar o utilitzar el transport públic) reduint el consum energètic i les emissions contaminants, aconseguint al mateix temps garantir la qualitat de vida de la ciutadania, igualment es contempen els objectius d'aconseguir la cohesió social i el desenvolupament econòmic".

A més, es llisten les principals característiques dels PMUS:

- Actuen a nivell local i metropolità.
- Garanteixen l'accessibilitat i les necessitats de mobilitat del municipi.
- Cobreixen totes les maneres de transport, persones i mercaderies.
- Pretenen canviar la distribució modal a favor de maneres més netes i eficients.
- Estan lligats als plans i estratègies locals, regionals i nacionals.

- Han de reduir els impactes negatius del transport.

2. Què es pot aconseguir amb PMUS?

En aquest apartat s'enumeren 5 dels objectius generals d'un PMUS i es mostren alguns exemples d'actuacions en altres ciutats:

- **Repartiment modal més equilibrat**, en el qual totes les maneres de transport exercisquen un paper òptim per al desplaçament eficient de la ciutadania.
- Promoure una **gestió intel·ligent i ordenada trànsit i estacionament**.
- Millora de l'eficiència de la xarxa de servei **de transport públic**, eficient, interconnectada i competitiva.
- **Mantindre i millorar la xarxa per als vianants existent**, estenen les connexions entre barris.
- **Facilitar l'ús normal de la bicicleta** com a manera de transport quotidià i habitual de la població.

3. Contextualització del PMUS de Sant Joan d'Alacant

Es comenten les fases per a l'elaboració del PMUS, sent 4 fases de desenvolupament seqüencials entre si, i una fase transversal de Participació ciutadana.



A més, s'il·lustra el moment en el qual es troba el PMUS en l'actualitat, fase d'Anàlisi i Diagnòstic, i s'enumeren els treballs realitzats fins hui:

- Apilament d'informació.
 - Informació estadística.
 - Planificació urbanística.
 - Informació cartogràfica.
 - Informació documental.
- Treballs de camp.
 - Inventaris.
 - Aforaments.
 - Auditories.
- Campanya d'enquestes (+600).
 - Enquestes de mobilitat general.
 - Enquestes específiques sobre la mobilitat per als vianants.
 - Enquestes específiques sobre la mobilitat ciclista.
 - Enquestes específiques sobre la mobilitat en transport públic.
 - Enquestes en centres educatius.

4. Aportació d'idees per al PMUS de Sant Joan d'Alacant

Finalment, es van presentar les regles del procés participatiu i els tòpics o àmbits de mobilitat a tractar.

Les regles van ser les següents:

1. S'identifiquen **els tòpics de mobilitat** a tractar durant aquest procés:
 - a. Mobilitat per als vianants.
 - b. Mobilitat en Transport públic.
 - c. Mobilitat amb bicicleta i patinet.
 - d. Trànsit i congestió.
 - e. Seguretat viària.
 - f. Mobilitat amb cotxe i estacionament.
2. Per a cada **tòpic** es dedicarà un **màxim de 10 minuts** o fins que no hi haja més aportacions.
3. Cada persona interessada a participar podrà fer-ho en funció al tòpic en qüestió i l'objectiu del procés
4. Objectiu: Espai per a la **identificació de reptes i solucions** en l'àmbit de la **mobilitat**
5. Totes les **visions i aportacions són igual de vàlides**
6. Per favor, **empatia i respecte** "posa't en lloc de l'altre"

Per a cadascun dels tòpics, els assistents hauran de debatre sobre els **principals problemes i aportar solucions**. Aquesta dinàmica permet treballar amb tots els assistents de manera dinàmica, provocant l'intercanvi d'idees entre la ciutadania i fomentant l'enriquiment de les propostes.

A continuació, es mostren algunes fotografies realitzades durant el taller de mobilitat.

Gràfica 85. Taller de Mobilitat.



Font: Ajuntament de Sant Joan d'Alacant.

Una vegada finalitzada la sessió, es tanca el taller i es convida als assistents a continuar participant en cas de voler aportar algun comentari addicional a través del següent email: pmussantjoan@gmail.com. A més, es van recollir les percepcions de la ciutadania per a cadascuna de les temàtiques, es va transcriure i es va fer un treball de síntesi que es presenta a continuació:

Transport públic

- Problemes:
 - Preu del bitllet senzill molt car.
 - Males freqüències de pas dels autobusos en hores punta.
 - Tarda massa l'autobús en els trajectes.
 - No hi ha carril bus.
 - No existeix comunicació amb la platja de Sant Joan.
 - Mals horaris dels autobusos nocturns.
 - La línia 38 no té en compte els horaris del Batxillerat artístic.
 - No hi ha connexió a la Vall de Sant Joan, ni a Sant Vicent ni a l'Institut de la Imatge.
 - És insostenible

- Solucions:
 - Autobusos llançadora en hores punts.
 - Nous itineraris.
 - Línia directa al tram de la platja.
 - Ruta directa al Poliesportiu.
 - Línies circulars per les localitats de la Comarca.

Mobilitat per als vianants

- Problemes:
 - Excessiva ocupació de les terrasses en les voreres.
 - Falten passos per als vianants.
 - Voreres inaccessibles.
 - La disposició dels estacionaments en bateria ocupa espais de les voreres.
 - Falta continuïtat entre camins.
 - El mobiliari urbà obstaculitza el trànsit per als vianants.

- Solucions:
 - Convertir en zona de vianants l'Av. de la Rambla.
 - Disseny amable i inclusiu de voreres.
 - Pintar i executar més passos per als vianants.
 - Més manteniment.
 - Substituir les vorades rebaixades per passos per als vianants sobreelevados.
 - Millorar les voreres cap al Poliesportiu.

Bicicleta

- Problemes:
 - Inseguretat.
 - Discontinuitat entre carrils bici.
 - Carrils bici mal executats o descurats.
 - Manca de aparcabicis ben situats i assegurances davant el robatori.
 - Falten connexions amb altres localitats de la Comarca.

- Falten plans d'informació.
- Desconeixement sobre la infraestructura existent.
- Carrils bici amb molts sots.
- Solucions:
 - Més ciclocalles.
 - Campanyes de respecte per part de conductors.
 - Campanyes de foment de l'ús de la bicicleta en instituts i col·legis.
 - Manteniment.
 - Senyalització.

Trànsit i congestió

- Problemes:
 - Hi ha molts cotxes en general.
 - Senyalització confusa.
- Solucions:
 - Connexió amb el tram per a reduir la dependència del vehicle privat.
 - Establir la Rambla de doble direcció per a alleujar el trànsit.
 - Pas subterrani en l'entrada a Sant Joan d'Alacant des d'Alacant (glorieta de l'Hospital).

Cotxe i estacionament

- Problemes:
 - Les cases antigues no disposen de garatge.
- Solucions:
 - Posar en servei l'aparcament subterrani de l'Ordana.
 - Copiar el disseny de la zona del Conservatori a altres zones.
 - Llevar aparcament en la via pública.
 - Aprofitar solars buits per a estacionaments.
 - Més pàrquings dissuasius.

Seguretat viària

- Problemes:
 - Falta senyalització en l'Av. De l'Hospital i en zones industrials.
 - El carril bici sobre la vorera en la zona de l'Hospital és perillosa per al vianant i el ciclista.
 - Alguns trams de l'Av. Fabraquer no disposa de vorera.
 - Velocitats elevades en alguns punts del viari.
 - S'incompleix la prohibició de vehicles pesants al carrer Major.
 - Les bandes transversals no redueixen la velocitat dels vehicles.
- Solucions:
 - Crear camins escolars segurs.
 - Fer més controls de velocitat.

4. Entrevistes al teixit associatiu

L'equip consultor va realitzar fins a 21 entrevistes en línia a diferents associacions del teixit associatiu de Sant Joan d'Alacant proposades per la Regidoria de Participació. Les associacions entrevistades van ser les següents:

- APCA.
- APSA.
- Fundació Lukas.

- Associació de Jubilats i pensionistes de Sant Joan.
- Col·lectiu de Mestresses de casa de Sant Joan.
- Col·lectiu de Joventut (scouts).
- AMPAs.
 - CEIP Crist de la Pau.
 - CEIP Rajoletes.
 - CEIP EL Romero.
 - Carmelites.
 - IES Lloixa.
 - IES L.G. Berlanga.
- SM La Paz (Banda, Escola de Música i Conservatori).
- Creu Roja Espanyola
- Associació de Comerciants i Empresaris de Sant Joan:
- Club Handbol.
- Societat Ciclista.
- Club Voleibol.
- Club Atletisme.
- Club Muntanyenc.
- Comissió de Festes de Fabraquer.

A continuació, s'exposa una síntesi de la informació recollida sobre les percepcions dels diferents col·lectius i associacions enumerats anteriorment relatius a la mobilitat sostenible. Les dades que es mostren són anonimitzats.

Els resultats i conclusions d'aquestes entrevistes en línia es mostren a continuació:

- Edat de les persones enquestades: Entre 29 i 68 anys.
- Gènere: 43% femení; 57% masculí.

Vies d'accés a Sant Joan d'Alacant

Es va demanar a les persones entrevistades que valoraren d'1 a 5 algunes afirmacions sobre les vies d'accés, sent 1 la menor puntuació i 5 la màxima, obtenint les següents puntuacions mitjanes:

- Es troben en bon estat: 3,3
- Estan ben senyalitzades: 3
- Estan ben il·luminades: 2,72
- Hi ha embossos recurrents: 3,18
- Els vehicles superen la velocitat permesa: 3,4

A més, es van identificar els següents punts perillosos per al trànsit vehicular:

- Accés al Tanatori.
- Accés a l'Hospital.
- Accés des del Carrefour al Poliesportiu.
- Carrer Mercat.
- Camí de Lloixa amb camí de Sereni (Av. de Tangel).
- Carretera Campello a l'altura de la gasolinera.
- Creue N-332 (Gibeller).
- Creue Av. Jaume I amb Plaza de la Constitució.

- Els Olmos.
- Glorieta d'eixida del Mercadona.
- Encreuament de carrer Tomás Capelo amb carrer Moleta.
- Creus de Avda Alacant i C7 Major.

Caracterització dels carrers

Les persones enquestades van caracteritzar a trets generals algunes dels carrers o avingudes més transitades de Sant Joan d'Alacant.

- Av. de la Rambla:
 - Està ben il·luminada: 22%
 - Està ben senyalitzada: 19%
 - Embossos recurrents: 22%
 - Es troba en bon estat: 28%
 - Els vehicles superen la velocitat permesa: 9%
- Av. Jaume I:
 - Està ben il·luminada: 22%
 - Està ben senyalitzada: 22%
 - Embossos recurrents: 15%
 - Es troba en bon estat: 30%
 - Els vehicles superen la velocitat permesa: 11%
- C/ Major:
 - Està ben il·luminada: 19%
 - Està ben senyalitzada: 31%
 - Embossos recurrents: 6%
 - Es troba en bon estat: 31%
 - Els vehicles superen la velocitat permesa: 13%
- Av. Miguel Hernández:
 - Està ben il·luminada: 6%
 - Està ben senyalitzada: 31%
 - Embossos recurrents: 25%
 - Es troba en bon estat: 19%
 - Els vehicles superen la velocitat permesa: 19%
- C/ Mercat:
 - Està ben il·luminada: 25%
 - Està ben senyalitzada: 31%
 - Embossos recurrents: 6%
 - Es troba en bon estat: 25%
 - Els vehicles superen la velocitat permesa: 13%
- Av. Benidorm:
 - Està ben il·luminada: 25%
 - Està ben senyalitzada: 13%
 - Embossos recurrents: 13%
 - Es troba en bon estat: 25%
 - Els vehicles superen la velocitat permesa: 13%
- C/ Doctor Pérez Mateo:
 - Està ben il·luminada: 29%
 - Està ben senyalitzada: 29%
 - Embossos recurrents: 0%
 - Es troba en bon estat: 29%
 - Els vehicles superen la velocitat permesa: 14%

- Av. Alacant.
 - Està ben il·luminada: 22%
 - Està ben senyalitzada: 22%
 - Embossos recurrents: 6%
 - Es troba en bon estat: 33%
 - Els vehicles superen la velocitat permesa: 17%
- Av. Hospital:
 - Està ben il·luminada: 16%
 - Està ben senyalitzada: 26%
 - Embossos recurrents: 21%
 - Es troba en bon estat: 21%
 - Els vehicles superen la velocitat permesa: 16%

Reptes del trànsit vehicular

Es van identificar els següents reptes del trànsit vehicular en vies urbanes:

- Circulació per l'Av. de la Rambla només per a vehicles de càrrega i descàrrega i transport públic i residents.
- Carril bici fins al Poliesportiu.
- Reduir velocitat de circulació.
- Millora del manteniment dels carrers.

Grau d'importància de les següents estratègies per a millorar els reptes del trànsit vehicular en vies urbanes:

- Calmat de trànsit per a garantir la convivència entre cotxes, vianants i bicicletes.
 - Alt: 52,38%
 - Baix: 9,52%
 - Mitjà: 38,10%
- Reordenació dels sentits de circulació.
 - Alt: 30,00%
 - Baix: 25,00%
 - Mitjà: 45,00%
- Regulació semafòrica.
 - Alt: 20,00%
 - Baix: 24,00%
 - Mitjà: 35,00%
- Campanyes de conscienciació i sensibilització en matèria de seguretat viària.
 - Alt: 42,86%
 - Baix: 19,05%
 - Mitjà: 38,10%
- Redacció de normatives de mobilitat sostenible.
 - Alt: 45,00%
 - Baix: 5,00%
 - Mitjà: 50,00%

D'altra banda, les persones enquestades van proposar les següents estratègies per a millorar el trànsit en vies urbanes:

- Ampliació de carrers per als vianants.
- Ampliació del carril bici.
- Ordenació sobre patinets.
- Carrils de sentit únic de circulació.

- Millora de la senyalística.
- Millora del transport públic.
- Convertir en zona de vianants carrers.
- Establir a 30 km/h la velocitat de circulació en tot el nucli urbà.

Estacionament

Es va demanar a les persones entrevistades que valoraren d'1 a 5 algunes afirmacions sobre l'estacionament a Sant Joan d'Alacant, sent 1 la menor puntuació i 5 la màxima, obtenint les següents puntuacions mitjanes:

- L'oferta d'estacionament per a cotxes és suficient: 1,94
- L'oferta d'estacionament per a motos és suficient: 2,4
- L'oferta d'estacionament per a persones amb mobilitat reduïda (PMR) és suficient: 2,37
- L'estacionament per a PMR es troba senyalitzat i són respectats per altres conductors: 2,96
- Les zones de càrrega i descàrrega de mercaderies són suficients i es troben senyalitzades: 3,112
- En les zones de càrrega i descàrrega es respecta l'horari d'ús: 2,96

Es van identificar els següents reptes de l'aparcament públic en el municipi:

- Més aparcament per a l'Hospital i Centre de Salut.
- Espais nous d'aparcament en la zona d'Av. Rambla de la Llibertat.
- Més aparcament dins i fora del centre.
- Millora de l'aparcament en zones escolars.

Grau d'importància de les següents estratègies per a millorar els reptes de l'estacionament públic:

- Reordenació de l'estacionament.
 - Alt: 47,62%
 - Baix: 4,76%
 - Mitjà: 47,62%
- Crear bosses d'aparcament gratuïts per a reduir l'aparcament en via pública i ampliar voreres.
 - Alt: 66,67%
 - Baix: 0,00%
 - Mitjà: 33,33%
- Limitar l'estacionament de no residents en zones amb dèficit de places d'aparcament.
 - Alt: 23,81%
 - Baix: 42,86%
 - Mitjà: 33,33%
- Redacció de normatives:
 - Alt: 31,58%
 - Baix: 36,84%
 - Mitjà: 31,58%

De la mateixa manera, les persones enquestades van poder plantejar solucions relatives a l'estacionament públic:

- Aparcaments en la perifèria.
- Utilitzar solars buits per a estacionaments.

- Més places d'aparcament en els habitatges.

Mobilitat per als vianants

Les infraestructures per als vianants van ser un altre dels punts on les persones enquestades van poder valorar diferents qüestions, obtenint les següents puntuacions mitjanes:

- Es troben en bon estat: 2,7
- Estan ben senyalitzades: 2,52
- Estan ben il·luminades: 2,5
- Són agradables per a caminar: 2,62
- Són accessibles per a persones majors, xiquets i xiquetes i persones amb mobilitat reduïda: 2,44

D'altra banda, es van identificar zones inaccessibles i/o perillosos per als vianants:

- Tram entre carrer Pintor Baeza i carrer de la Mar.
- Accessos al Tanatori.
- Benimagrell
- Carrer Doctor Pérez Mateos.
- Els Àlbers.
- Els Olmos.
- Camí entre La Font i la carretera nacional.
- Av. Edmundo.
- Carrer Maigmona.
- Carrer Carmelo Dávila.
- Passos per als vianants de l'Av. Miguel Hernández.
- Carrer la Moleta.

Es van identificar els següents reptes de la mobilitat per als vianants en el municipi:

- Conversió en zona de vianants del centre.
- Construir passos per als vianants sobreelevados.
- Millorar el manteniment.
- Eixamplar voreres.
- Millorar l'accessibilitat.

Grau d'importància de les següents estratègies per a millorar els reptes de la mobilitat per als vianants:

- Ampliar i protegir gradualment els carrers i eixos per als vianants.
 - Alt: 61,90%
 - Baix: 4,76%
 - Mitjà: 33,33%
- Ampliar l'espai per als vianants en els centres socials, educatius i àrees comercials.
 - Alt: 85,71%
 - Baix: 0,00%
 - Mitjà: 14,29%
- Condicionar àrees d'estacionament en carrer per àrees estancials i de convivència: bancs, cadires, taules, jardineres.
 - Alt: 47,62%
 - Baix: 4,76%
 - Mitjà: 47,62%

- Crear rutes escolars per als vianants.
 - Alt: 71,43%
 - Baix: 14,29%
 - Mitjà: 14,29%
- Crear i/o mantindre rutes de connexió per als vianants entre la ciutat i actius mediambientals com a parcs, etc.
 - Alt: 66,67%
 - Baix: 00,00%
 - Mitjà: 33,33%
- Condicionar els camins rurals com a rutes saludables i d'esplai.
 - Alt: 76,19%
 - Baix: 9,52%
 - Mitjà: 14,29%
- Creació d'una xarxa d'itineraris per als vianants entre barris i zones industrials.
 - Alt: 80,95%
 - Baix: 9,52%
 - Mitjà: 9,52%
- Tancar artèries principals de la ciutat els caps de setmana per a incentivar la mobilitat per als vianants.
 - Alt: 61,90%
 - Baix: 19,05%
 - Mitjà: 19,05%

Mobilitat ciclista

Les persones enquestades van poder valorar d'1 a 5 la infraestructura ciclista, obtenint les següents puntuacions mitjanes:

- Hi ha carrers de velocitat limitada que permet integrar el trànsit ciclista a la calçada: 2,72
- Hi ha encreuaments perillosos per a anar amb bici: 3,8
- Hi ha senyalització viària que vela pel respecte i la seguretat del ciclista: 2,5
- Hi ha suficients aparcabicis en el municipi: 1,97

Es van identificar els següents reptes de la mobilitat en transport públic en el municipi:

- Ampliació del carril bici per tot el municipi.
- Més aparcabicis assegurances en zones d'atracció.
- Ciclovias quan no siga possible el carril bici.
- Continuitat en els carrils bici.

Grau d'importància de les següents estratègies per a millorar els reptes de la mobilitat ciclista:

- Completar la xarxa ciclista (carril bici, vorera bici, etc.).
 - Alt: 80,95%
 - Baix: 00,00%
 - Mitjà: 19,05%
- Completar la xarxa d'aparcaments per a bicicletes i patinets.
 - Alt: 66,87%
 - Baix: 4,76%
 - Mitjà: 28,57%
- Campanyes de conscienciació i sensibilització en matèria de mobilitat ciclista.
 - Alt: 66,67%

- Baix: 4,76%
- Mitjà: 28,57%

Transport públic

Les persones enquestades van poder valorar d'1 a 5 el servei de transport públic, obtenint les següents puntuacions mitjanes:

- La freqüència del transport públic urbà és suficient: 2,67
- La cobertura del servei és suficient per a totes les àrees residencials: 2,57
- L'autobús és accessible per a persones majors i/o amb mobilitat reduïda, diversitat visual i/o auditiva: 3,3
- Les parades d'autobús estan ben senyalitzades: 3,17
- Les parades d'autobús estan ben il·luminades: 2,6

Es van identificar els següents reptes de la mobilitat en transport públic en el municipi:

- Servei fins a la platja.
- Carrils bus perquè no obstaculitze el trànsit.
- Major freqüència de pas.
- Unir el transport públic amb el tram.
- Més il·luminació de les parades.
- Més línies amb la resta de les localitats pròximes.
- Renovar la flota.
- Línies directes.

Grau d'importància de les següents estratègies per a millorar els reptes de la mobilitat en transport públic:

- Ampliar el servei a altres barris de Sant Joan d'Alacant.
 - Alt: 26,32%
 - Baix: 10,53%
 - Mitjà: 63,16%
- Ampliar el servei a zones comercials i industrials.
 - Alt: 42,86%
 - Baix: 28,57%
 - Mitjà: 28,57%
- Millorar l'accessibilitat i estat de les parades.
 - Alt: 45,00%
 - Baix: 20,00%
 - Mitjà: 35,00%
- Millorar la comunicació i difusió d'horaris i informació en parades.
 - Alt: 80,00%
 - Baix: 5,00%
 - Mitjà: 15,00%

5. Taller participatiu

El 30 de maig de 2021 es va realitzar en el Col·legi Crist de la Pau una Jornada de Mobilitat de presentació del document avance del PMUS a més d'una sèrie d'activitats relacionades amb la mobilitat sostenible.

El desenvolupament de la jornada es va estructurar de la següent manera:

1. Reunió Consell Social i Consell Local d'Infància i Adolescència.

En primer lloc, es van presentar els resultats del procés dels treballs tècnics-participatius en l'elaboració documental del Pla, reafirmant així tot el procés d'integració de les aportacions ciutadanes rebudes al llarg de tot el projecte. Per a això es van identificar els objectius generals, a més de les millores i propostes a executar en un curt, mitjà i llarg termini.

A aquesta reunió van acudir representants del Consell Social i Consell Local d'Infància i Adolescència a més de representants de l'empresa adjudicatària i tècnics de l'àrea d'Urbanisme, Medi Ambient i Policia Local.

Reunió amb el Consell Social de la Infància i Adolescència.



Font: SomosAlacanti.

2. Itineraris sostenibles "Proposades PMUS".

Una vegada es va presentar el document d'avanç del PMUS i les aportacions ciutadanes obtingudes per a l'elaboració del Pla, es va dur a terme un xicotet itinerari on es van mostrar a tall d'exemple algunes de les actuacions previstes en el Pla com a millora de la mobilitat sostenible municipal.

En aquest recorregut es va mostrar la remodelació del carrer Sant Antonio, actuació que busca la millora de l'accessibilitat en el Barri antic implantant plataforma única a més d'una sèrie d'intervencions en carrer la Moleta.

Al carrer Moleta es va mostrar la nova ordenació del vial, on s'elimina un sentit de circulació i es proposa un canvi en la distribució de l'estacionament, passant de places d'aparcament en línia a bateria. L'objectiu d'aquesta intervenció és compensar la pèrdua de places d'estacionament que s'eliminen en l'avinguda de la Rambla.

Itineraris proposades PMUS.



Font: elaboració pròpia.

3. Taller "La Rambla que vull" i "Kiss & Go".

El Taller "La Rambla que vull" va consistir en la presentació de 4 possibles seccions o alternatives en l'Avinguda de la Rambla, la principal artèria de circulació de Sant Joan d'Alacant. Durant aquesta activitat es va realitzar un simulacre de cadascun dels models

proposats, eliminant estacionament, afegint carril bici, ampliant voreres, eliminant sentits de circulació entre altres propostes.

En cadascun dels simulacres, es van provar els diferents models de configuració del trànsit amb bicicletes, vehicles reals híbrids, cedits per Ford Movilsa, un taxi Tesla, una furgoneta municipal i un autobús de Vectalia, per a comprovar in situ que són trams circulables per a tota mena de vehicles.

A continuació, es mostra una fotografia actual de l'avinguda de la Rambla i les diferents propostes:

Secció actual de l'Av. Rambla.



Font: elaboració pròpia.

Proposades Av. Rambla.



Font: elaboració pròpia.

- **Proposta 1:** La secció del carrer quedarà amb les voreres més amples que les actuals (1,5 m cadascuna), un carril bici bidireccional i un carril de vehicles inclòs l'autobús.

Croquis de la proposta 1.



Font: elaboració pròpia.

Simulacre de la proposta 1.



Font: SomosAlacanti.

- **Proposta 2:** La secció del carrer quedarà amb les voreres molt més amples que les actuals (2,75 m cadascuna) i només un carril de vehicles inclòs l'autobús.

Croquis de la proposta 2.



Font: elaboració pròpia.

Simulacre de la proposta 2.



Font: SomosAlacanti.

- **Proposta 3:** La secció del carrer quedarà amb les voreres només 1 metre més amples que les actuals i dos sentits de circulació en sentits contraris, inclòs l'autobús.

Croquis de la proposta 3.



Font: elaboració pròpia.

Simulacre de la proposta 3.



Font: SomosAlacanti.

- **Proposta 4:** La secció del carrer quedarà amb les voreres igual que les actuals, un carril bici bidireccional i dos carrils de circulació en sentits contraris, inclòs l'autobús.

Croquis de la proposta 4.



Font: elaboració pròpia.

Simulacre de la proposta 4.



Font: SomosAlacanti.

Una vegada realitzats els 4 simulacres, es van repartir uns qüestionaris de valoració on la ciutadania va poder valorar els avantatges i inconvenients de cadascun dels models, a

més de puntuar de l'1 al 5 les diferents alternatives, sent 1 la pitjor puntuació i 5 la millor puntuació.

D'altra banda, es van presentar les noves zones de "Kiss & Go" en entorns escolars. Aquestes zones s'implantaràn en tots els centres educatius de Sant Joan d'Alacant, amb l'objectiu de reduir el nombre de vehicles a la porta dels col·legis, en els trams horaris d'entrada i eixida dels i les estudiants. Durant aquest temps, s'habiliten unes zones d'estacionament ràpid (màxim 2 minuts), on els pares o mares podran parar els seus vehicles un instant, fer una besada als escolars i així estalviar temps a les famílies en els seus trajectes diaris i millorant la qualitat ambiental de l'entorn.

En les següents imatges es mostren la zona "Kiss&Go" del CEIP Crist de la Pau i, sobre un pla, les diferents ubicacions de la resta de centres escolars de Sant Joan d'Alacant.

Proposta Kiss & Go.



Font: elaboració pròpia.

4. Parc infantil de trànsit.

Finalment, des de l'inici de la jornada fins a les 14 hores, es va instal·lar en l'Avinguda de la Rambla, al costat de la Plaça Maisonnave, un parc infantil de trànsit perquè els xiquets i xiquetes puguen gaudir amb bicicletes, patins o patinets, mentre aprenen dels coneixements bàsics, senyalització i normes de circulació. L'objectiu d'aquesta iniciativa és fomentar la seguretat viària entre els més xicotets.

Parc infantil de trànsit.



Font: elaboració pròpia.

Annex 2:

Reglamente Comissió Municipal

PMUS 
Sant Joan D'Alacant



Movilidad centrada
en las personas.

Setembre 2021

Annex 2. Reglamente Comissió Municipal

REGLAMENT QUE REGULA L'ORGANITZACIÓ I FUNCIONAMENT DE LA COMISSIÓ MUNICIPAL DE MOBILITAT DE L'AJUNTAMENT DE SANT JOAN D'ALACANT.

"REGLAMENT D'ORGANITZACIÓ I FUNCIONAMENT DE LA COMISSIÓ MUNICIPAL DE MOBILITAT DE L'AJUNTAMENT DE SANT JOAN D'ALACANT.

Article 1r.- Constitució.

Es constitueix la Comissió Municipal de Mobilitat de l'Ajuntament de Sant Joan d'Alacant, com a òrgan col·legiat dependent de l'Alcaldia-Presidència.

Article 2n.- Atribucions de la Comissió Municipal de Mobilitat

La Comissió Municipal de Mobilitat tindrà les següents atribucions:

- Realitzar el seguiment del compliment del Pla de Mobilitat Urbana Sostenible.
- Atendre i gestionar consultes i propostes sobre mobilitat i transport.
- Informar sobre l'oferta de transport públic del municipi: recorreguts i horaris d'autobusos interurbans, connexions al Tram, etc.
- Comunicar les modificacions dels serveis de transport públic.
- Assessorar la resta dels departaments municipals sobre les línies de gestió de mobilitat urbana sostenible.
- Desenvolupar projectes de foment de la mobilitat sostenible.
- Proposar, a empreses i a centres d'interés, el desenvolupament de plans de mobilitat específics.
- Mostrar els avantatges i els desavantatges de les diferents maneres de transport.
- Divulgar els projectes duts a terme per l'Ajuntament per a aconseguir una mobilitat sostenible.
- Gestionar la participació de les àrees municipals i dels ciutadans en matèria de mobilitat.
- Informar sobre conductes responsables, sobre hàbits beneficiosos per a la salut, i sobre el respecte al mitjà ambientals a l'hora de triar una manera de transport.

Article 3r.- Estructura de la Comissió Municipal de Mobilitat

La Comissió Municipal de Mobilitat estarà constituïda per tres àmbits de treball diferenciats: la Subcomissió Executiva, la Subcomissió Tècnica i la Subcomissió Participativa.

Article 4t.- La Subcomissió Executiva: composició i designació dels vocals.

La composició de la Subcomissió Executiva estarà integrada pels següents membres:

- President: Alcalde.

- Vicepresident: Regidor-Delegat de Mobilitat.

- Vocals:
 - Regidor-Delegat d'Urbanisme.
 - Regidor-Delegat d'Energia.
 - Regidor-Delegat de Seguretat.
 - Regidor-Delegat de Manteniment.
 - Regidor-Delegat de Medi Ambient.
 - Regidor-Delegat de Participació.
 - Regidor-Delegat d'Educació.

- Secretari: Cap del Servei de Mobilitat

Article 5é.- La Subcomissió Tècnica: composició i designació dels vocals.

La composició de la Subcomissió Tècnica estarà integrada pels següents membres:

- President: Regidor-Delegat de Mobilitat

- Vicepresident: Cap del Servei de Mobilitat.

- Vocals:
 - Tècnic de Medi Ambient.
 - Enginyera Tècnica d'Obres Públiques Municipal.
 - Inspector de la Policia Local.
 - Intendent de la Policia Local.

- Capatàs de la Brigada d'Obres.
- Secretaria: Administrativa de Mobilitat.

Article 6é.- Subcomissió Participativa.

Aquesta comissió pretén establir un àmbit de debat i decisió sobre temes de mobilitat amb participació de la ciutadania. Es compondrà a partir del Consell Social de Sant Joan d'Alacant. Es convocaran sessions plenàries temàtiques sobre mobilitat, en compliment del Reglament Orgànic del Consell Social, a les quals podran assistir tant la Subcomissió Tècnica com la Subcomissió Executiva, segons la temàtica a tractar. A més, es podrà crear un grup de treball permanent sobre mobilitat municipal, tal com s'estableix en aquest reglament. En funcionament de la Subcomissió Participativa es regirà pel Reglament Orgànic del Consell Social de la Vila de Sant Joan d'Alacant.

Article 7º.- Funcions del President de la Subcomissió Executiva i Tècnica.

Correspon al president dirigir els debats de la Subcomissió, convocar-la i alçar les seues sessions i dirimir les votacions amb vot de qualitat, així com fixar el seu ordre del dia i sotmetre a la seua deliberació assumptes urgents anara d'ell. També li competeix representar-la davant organismes, entitats i persones públiques o privades. Li correspondrà a més visar les actes i certificacions dels acords de la Subcomissió, així com exercir quantes altres funcions siguen inherents a la seua condició de President de la Comissió.

Article 8º.- El Vicepresident de la Subcomissió d'Executiva i Tècnica.

Correspon al Vicepresident de la Subcomissió, participar, amb veu i vot, en les deliberacions de la Comissió i auxiliar al President en les seues funcions. En cas d'absència del President, assumeix automàticament la presidència de la Subcomissió.

Article 9º.- Els Vocals amb veu i vot de la Subcomissió d'Executiva i Tècnica.

Participaran en els debats i votacions com a vocals de la Subcomissió i tindran veu i vot. La designació dels vocals tindrà caràcter permanent en tant no siga revocada per decisió de l'Alcalde, a iniciativa pròpia o a petició de la Regidoria de Mobilitat. Correspon als vocals rebre, amb antelació mínima de quaranta-huit hores, la convocatòria contenint l'ordre del dia de les reunions. Estant a la seua disposició la informació sobre els temes que figuren en l'ordre del dia en igual termini.

Article 10º.- Altres Vocals de la Subcomissió d'Executiva i Tècnica.

El President de la Subcomissió podrà designar un vocal entre professionals de reconegut prestigi en la matèria de mobilitat o planificació urbanística i territorial, que assistirà a la Subcomissió amb veu però sense vot.

Article 11°.- Altres assistents a la Subcomissió d'Executiva .

Podrà assistir a les seues reunions un membre de cada Grup Municipal, sense veu ni vot.

Article 12°.- El Secretari de la Subcomissió d'Executiva i Tècnica.

Al Secretari de la Subcomissió, li correspon la responsabilitat del funcionament administratiu de la Subcomissió, proposant al President, de manera prèvia a les convocatòries, l'ordre del dia a tractar en les sessions ordinàries i extraordinàries. Així mateix, li corresponen les funcions d'alçar actes de les sessions i certificar el seu contingut, amb el vistiplau del president.

Article 13°.- Règim de funcionament de les Subcomissions.

1.- Convocatòries i sessions.

Correspondrà al President convocar, dirigir els debats, alçar les sessions i dirimir les votacions amb vot de qualitat, així com fixar l'ordre del dia , i sotmetre a la seua deliberació assumptes urgents anara d'ell.

Per a la vàlida constitució de les Subcomissió d'Executiva i Tècnica, es requerirà la presència del president, o qui li substituïska, del secretari, o qui li substituïska, i de, almenys, la meitat dels vocals en primera convocatòria, o de tres d'ells en segona convocatòria. Aquesta última s'entendrà sempre efectuada per a mitja hora després de l'assenyalament de la primera.

El secretari de la Subcomissió, proposarà al president, de manera prèvia a les convocatòries, l'ordre del dia a tractar en les sessions ordinàries i extraordinàries. Convocarà als membres de la mateixa amb quaranta-huit hores d'antelació, per via telemàtica.

La Subcomissió Tècnica es reunirà en sessió ordinària sis vegades a l'any i en sessió extraordinària quan el president, o qui el substituïska, la convoque.

Els vocals participaran en els debats i tindran veu i vot i els acords seran adoptats per majoria de vots.

A designació del President podrà participar un vocal entre professionals de reconegut prestigi en la matèria de mobilitat o planificació urbanística i territorial, que assistirà a la comissió amb veu però sense vot.

2.- Actes

De cada sessió que se celebri d'alguna subcomissió s'estendrà acta pel Secretari, que especificarà necessàriament els assistents, l'ordre del dia de la reunió, les circumstàncies del lloc i temps en què s'ha celebrat, així com el contingut de l'acord adoptat.

Les actes s'aprovaran en la mateixa o en la següent sessió, podent no obstant això emetre el Secretari certificació sobre l'acord que s'haja adoptat, sense perjudici de la ulterior aprovació de l'acta.

En les certificacions d'acords adoptats emeses amb anterioritat a l'aprovació de l'acta es farà constar expressament tal circumstància.

Article 14°.- Reunió del plenari de la Comissió Municipal de Mobilitat.

Almenys una vegada a l'any se celebrarà una reunió del plenari de la Comissió de Mobilitat, on participaran totes les persones integrants de la Subcomissió Executiva i Tècnica, així com totes aquelles persones designades pel Consell Social per a assistir a aquesta reunió.

El funcionament de la mateixa es regularà sobre la base de l'especificat per a la Subcomissió Executiva, sent el contingut mínim a tractar la revisió anual del desenvolupament del Pla de Mobilitat Urbana Sostenible.

Annex 3: Seccions viari

PMUS 
Sant Joan D'Alacant



Movilidad centrada
en las personas.

Setembre 2021

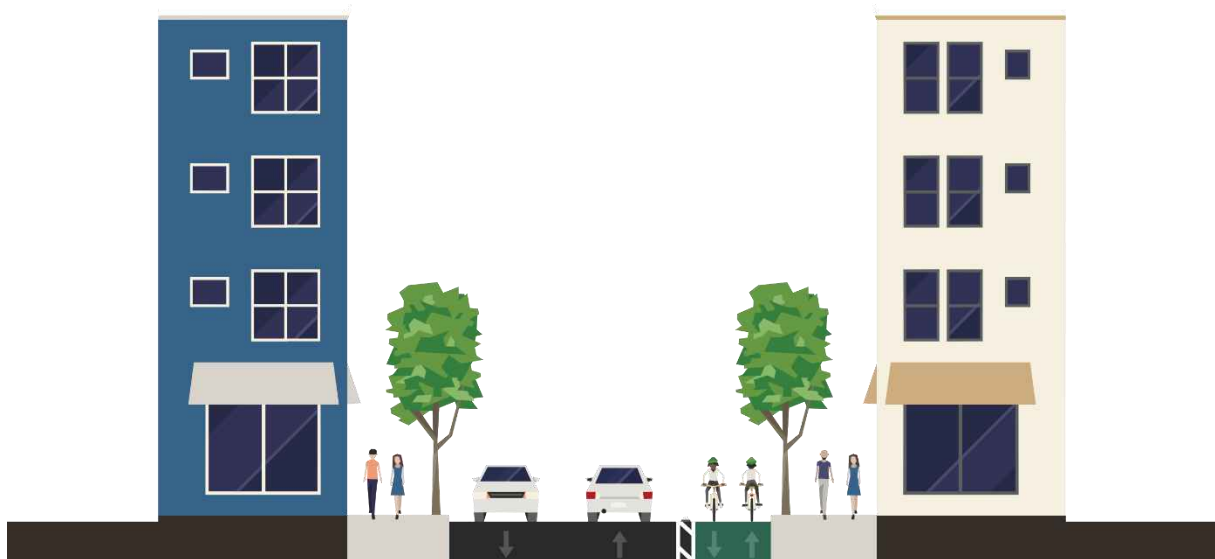
Annex 3. Seccions viari

Carrer Pintor Velázquez.



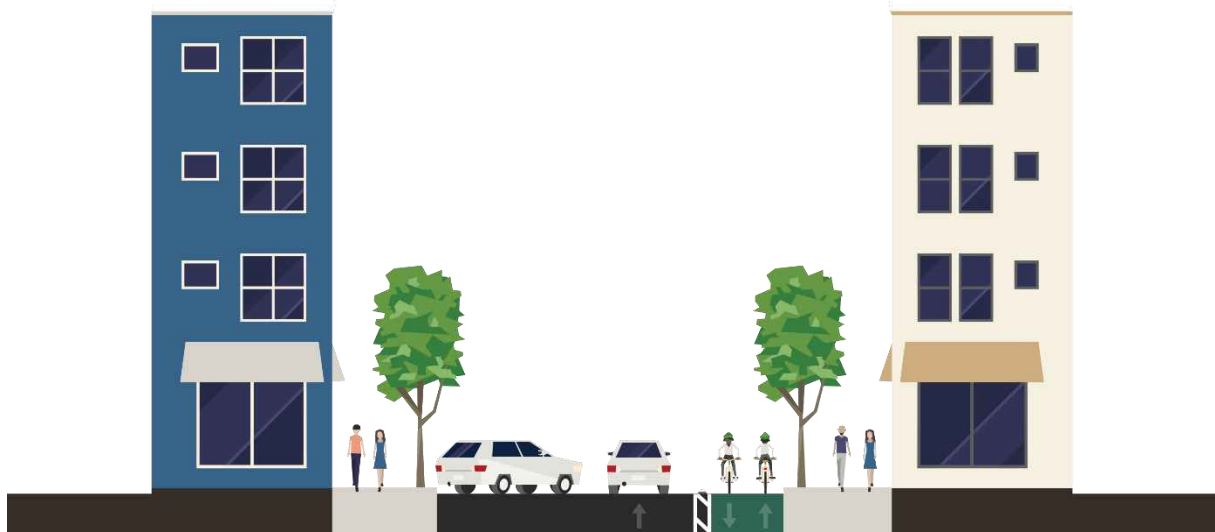
Font: elaboració pròpia a partir de Streetmix.

Carrer Mossén Pedro Mena.



Font: elaboració pròpia a partir de Streetmix.

Carrer Moleta.



Font: elaboració pròpia a partir de Streetmix.

Carrer de la Mar.



Font: elaboració pròpia a partir de Streetmix.

Carrer Cervantes



Font: elaboració pròpia a partir de Streetmix.

Carrer Els Àlbers.



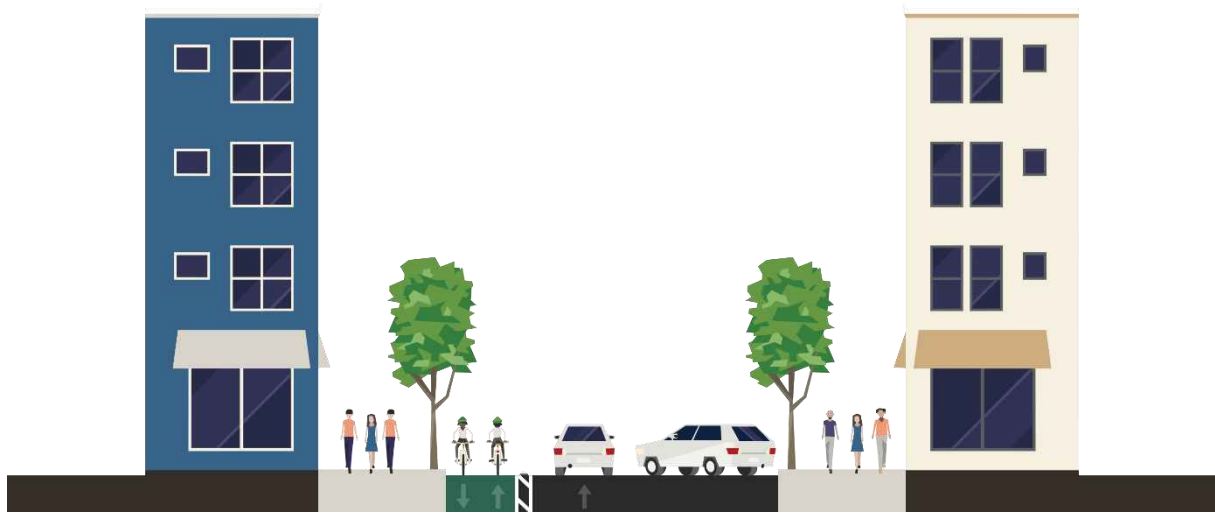
Font: elaboració pròpia a partir de Streetmix.

Carrer Ramón de Campoamor.



Font: elaboració pròpia a partir de Streetmix.

Avinguda Diagonal.



Font: elaboració pròpia a partir de Streetmix.

Carrer Tomás Capelo.



Font: elaboració pròpia a partir de Streetmix.

Annex 4: Model de nous articles per a l'ordenança de trànsit referit a la bicicleta

PMUS 
Sant Joan D'Alacant



Movilidad centrada
en las personas.

Setembre 2021

Annex 3. Model de nous articles per a l'ordenança de trànsit referit a la bicicleta

TITULE X – BICICLETES I ALTRES CICLES

Article x

1. A l'efecte de circulació de bicicletes, cal distingir les següents tipologies de vies:
 - **Carril bici:** Segregada i senyalitzada, compartida per bicis, patí o monopatín.
 - **Ciclocalle:** Senyalitzada en calçada i compartida amb trànsit motoritzat limitat a 30 km/hora.
 - **Vorera bici:** Senyalitzada en vorera.

Article x+1

1. Les bicicletes, vehicles subjectes a la normativa vigent sobre trànsit i circulació, circularan **preferentment** per les vies ciclistes habilitades a aquest efecte.
2. Les bicicletes estaran dotades de timbre i dels elements reflectors degudament homologats establits en la legislació vigent.
3. Els conductors de bicicletes no podran circular amb el vehicle recolzat en una sola roda, ni agafar-se a vehicles en marxa.

Article x+2

1. Les bicicletes, quan circulen per la calçada, ho faran com la resta de vehicles, tenint les prioritats de pas previstes en les normes de trànsit vigents.
2. Les bicicletes que circulen per la calçada ho faran pel carril de la dreta, podent ocupar la part central d'aquest. També podran circular pel carril esquerre, quan les característiques de la via no permeten efectuar-lo pel carril de la dreta, o per haver de girar a l'esquerra.
3. Els conductors de vehicles motoritzats que pretenguin avançar a un ciclista ho faran extremant les precaucions, canviant de carril de circulació i sempre quan quede com a mínim, un espai lateral d'1.5 m entre la bicicleta i el vehicle.

4. Els conductors de vehicles motoritzats, quan estiguen circulant darrere d'una bicicleta mantindran una distància de seguretat prudencial i proporcional a la velocitat, que mai podrà ser inferior a 3 m.

Article x+3

1. Els carrils bici, segregats físicament de la resta del trànsit i de les zones destinades a vianants, únicament podran ser utilitzats per persones amb bicicleta, en patinets, monopatín o cadires de rodes elèctriques. La velocitat recomanada no excedirà de quinze (15) km/h, i en cap cas podran superar-se els vint (20) km/h. La resta de vehicles no podran circular ni parar-se en els carrils reservats per a bicicletes.
2. La ciclocalle és una via pública en la qual, mitjançant una senyalització vertical i horitzontal específica, s'orienta al ciclista sobre a la continuïtat de l'itinerari corresponent així com sobre la zona de la calçada que ha d'utilitzar preferiblement la bicicleta quan circula i, a més, es recorda als conductors de vehicles de motor els drets que la bicicleta té en la calçada, sobretot en el referit a la distància mínima de seguretat establida en cinc (5) metres. La ciclocalle no implica l'alteració del règim de prioritats o preferències de pas establides amb caràcter general per a totes les vies públiques.

Article x+4

1. Les bicicletes podran circular per les voreres, passejos i qualsevol superfície per als vianants quan l'amplària siga superior a 4 metres, i sempre que:
 - Respecten la preferència dels vianants.
 - La velocitat màxima siga de 10 km/h, adequant-la en tot cas a la major o menor presència de vianants.
 - Respecten sempre una distància mínima d'1,5 m per a depassar o creuar-se per un vianant.
 - No realitzen maniobra, negligent o temerària, que pugua afectar la seguretat dels vianants.
2. En el cas de voreres bici, és a dir, itineraris senyalitzats de manera específica en vorera i zones per als vianants, els vianants les podran creuar, però no podran romandre en ell. Els ciclistes respectaran sempre la preferència de pas dels vianants que ho creuen i no podran superar la velocitat de 10 Km/h.

Annex 5:

Model d'enquestes per a avaluació d'indicadors

PMUS 
Sant Joan D'Alacant



Movilidad centrada
en las personas.

Setembre 2021

Annex 5. Enquesta General de Mobilitat

BLOC I. Caracterització de l'enquestat

6. Quin és el seu gènere?

- a. Femení.
- b. Masculí.
- c. Preferisc no dir-ho.
- d. Altre.

7. Per favor, indique la seua edat.

8. Nivell d'estudis.

- a. Sense estudis.
- b. Secundària obligatòria.
- c. Batxillerat/Formació professional.
- d. Estudis universitaris mitjans.
- e. Estudis universitaris superiors.

9. Lloc de la seua residència (introduir carrer)

BLOC II. Desplaçaments del dia anterior

Dades sobre els desplaçaments del dia anterior d'una persona. Amb aquesta informació es podrà obtindre el repartiment modal per maneres (Ex.: % de desplaçaments a peu, i número de desplaçament)

En aquest apartat s'han de detallar cadascun dels desplaçaments (amb duració a 5 minuts), a peu, transport públic, vehicle privat, etc. Realitzant el dia anterior. Tenint en compte que l'anada i volta són considerats 2 viatges o desplaçaments diferents.

6. Realitze algun desplaçament ahir

Si

No. (en cas de ser 'No' s'acaba l'enquesta)

PRIMER DESPLAÇAMENT

7. Origen del desplaçament (codi de zona o municipi exterior)

8. Destí del desplaçament (codi de zona o municipi exterior)

9. Motiu del viatge

Retorn a la llar
Treball
Estudis
Compres
Metge
Acompanyament escolar
Oci/ passege
Gestions
Altres

10. Motiu del transport principal

A peu
Cotxe (com a conductor)
Cotxe (com a acompanyant)
Moto o ciclomotor
Autobús interurbà
Bicicleta
Patinet elèctric (o similar)
Taxi
Altres

11. Hora d'inici del desplaçament

12. Duració del desplaçament

13. Freqüència del viatge

Set dies de la setmana
Dies laborables
Dues o tres vegades per setmana
Una vegada a la setmana
Ocasionalment
Quasi mai
NS/NC

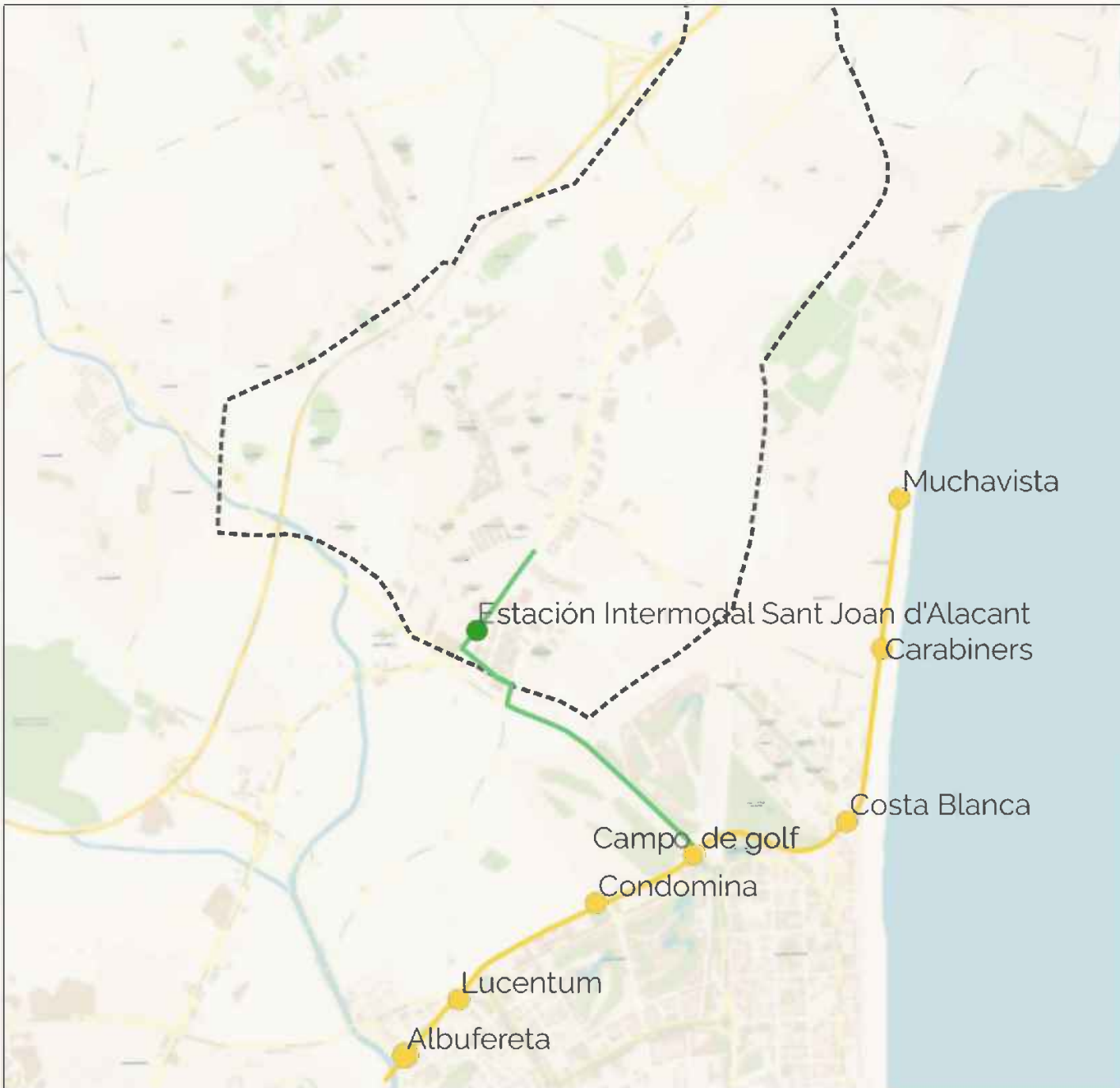
Aquesta part es repeteix per cada desplaçament realitzat el dia anterior.

Annex 6: Plans



Movilidad centrada
en las personas.

Setembre 2021



Llegenda

- Parada actual
- Parada propuesta
- Itinerari actual
- Itinerari proposat

0 16 32 48 km



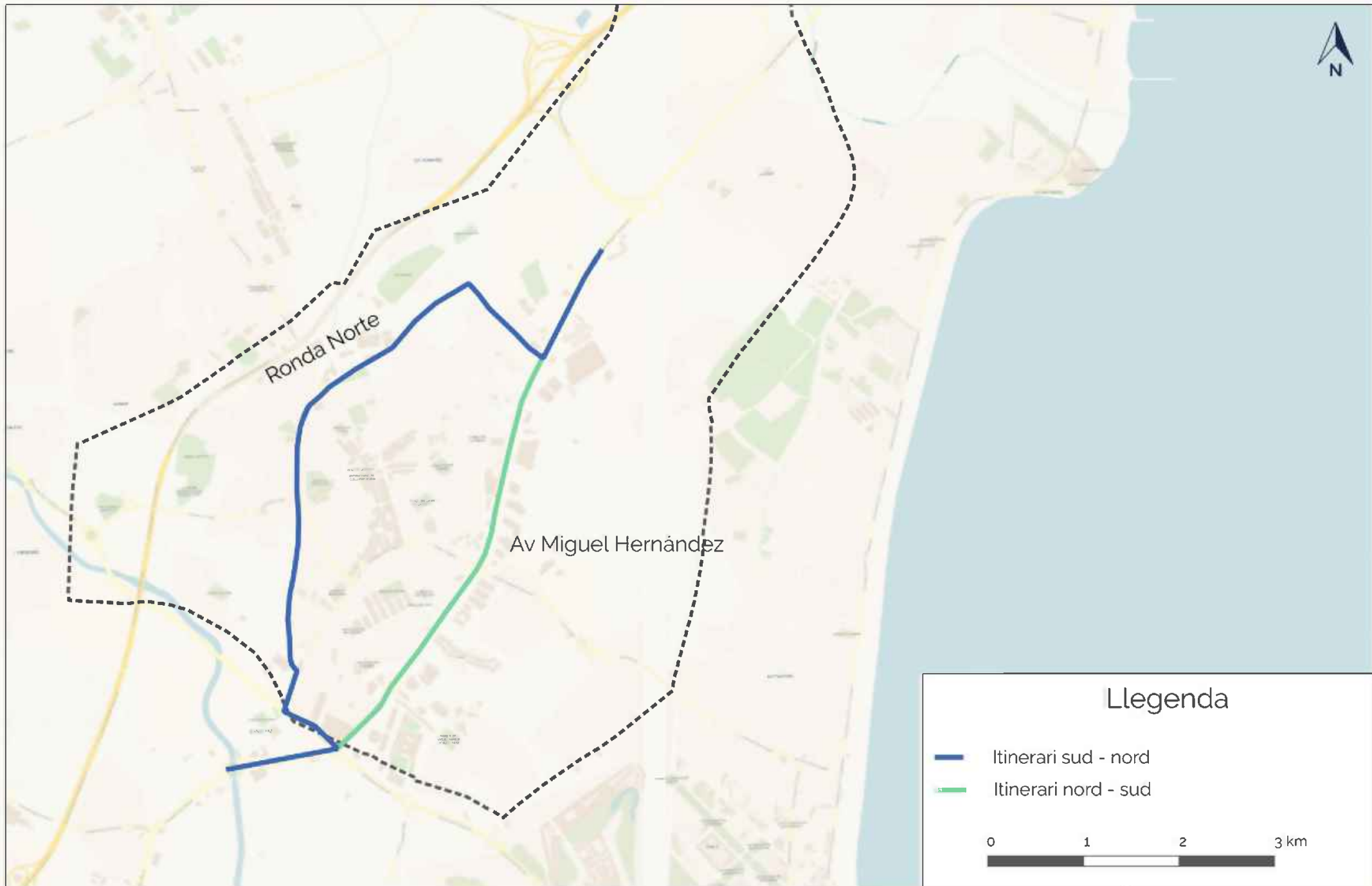
Títol del projecte
PMUS
Sant Joan D'Alacant

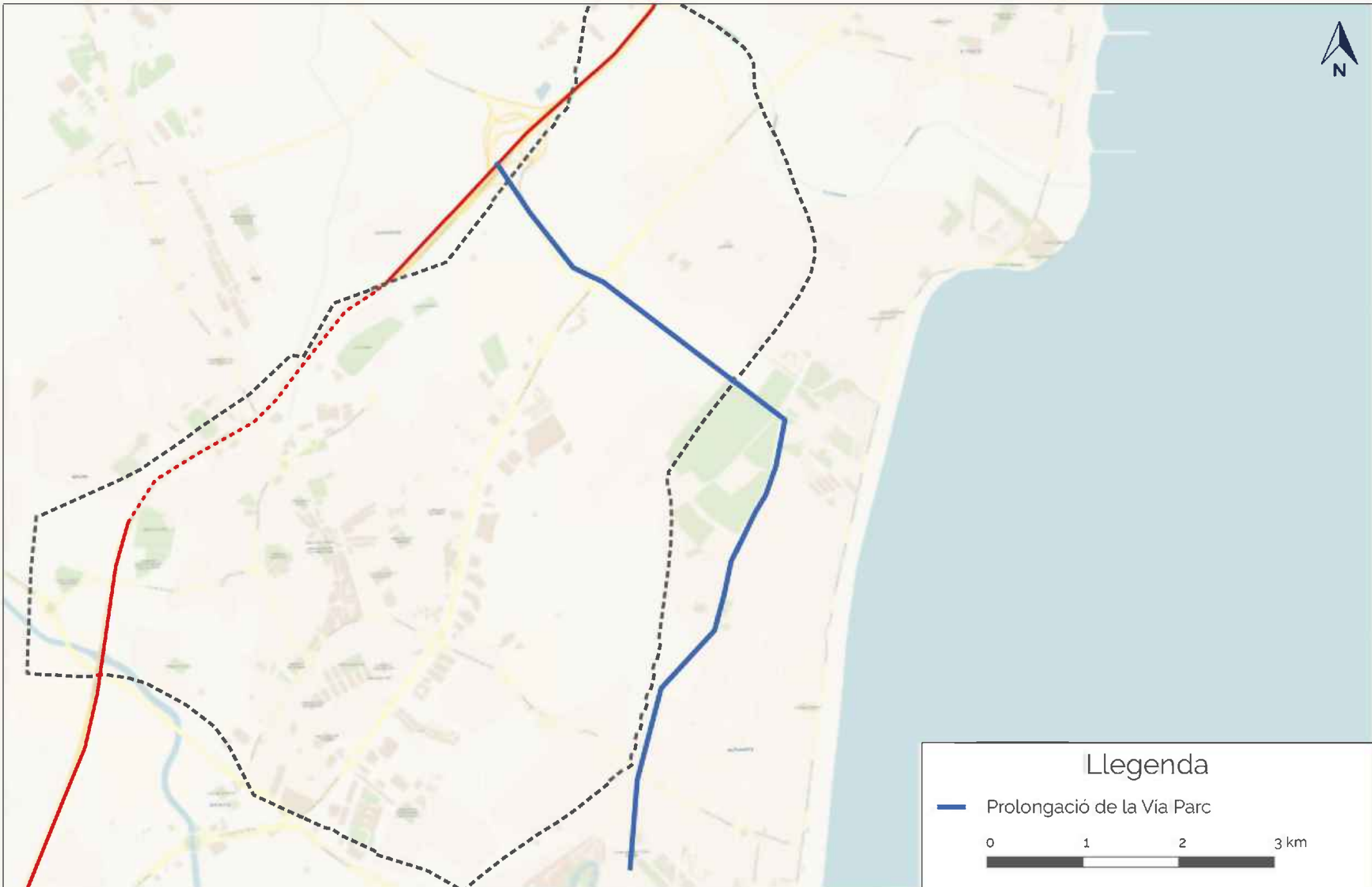
Data
12/01/2021

Nº pla
PA_01

Títule pla
Proposta d'ampliació de la línia de TRAM



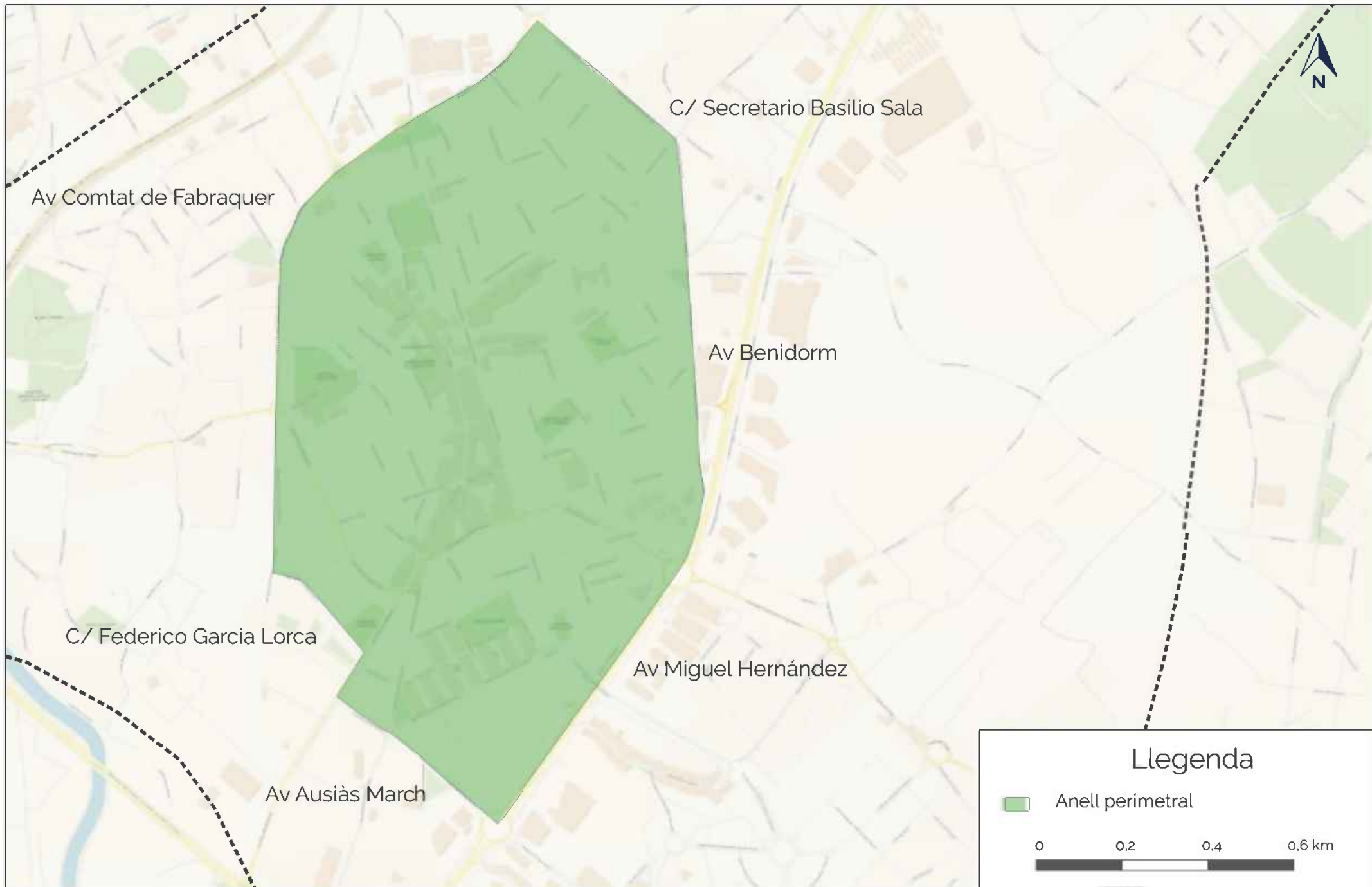





Llegenda

— Prolongació de la Via Parc


0 1 2 3 km

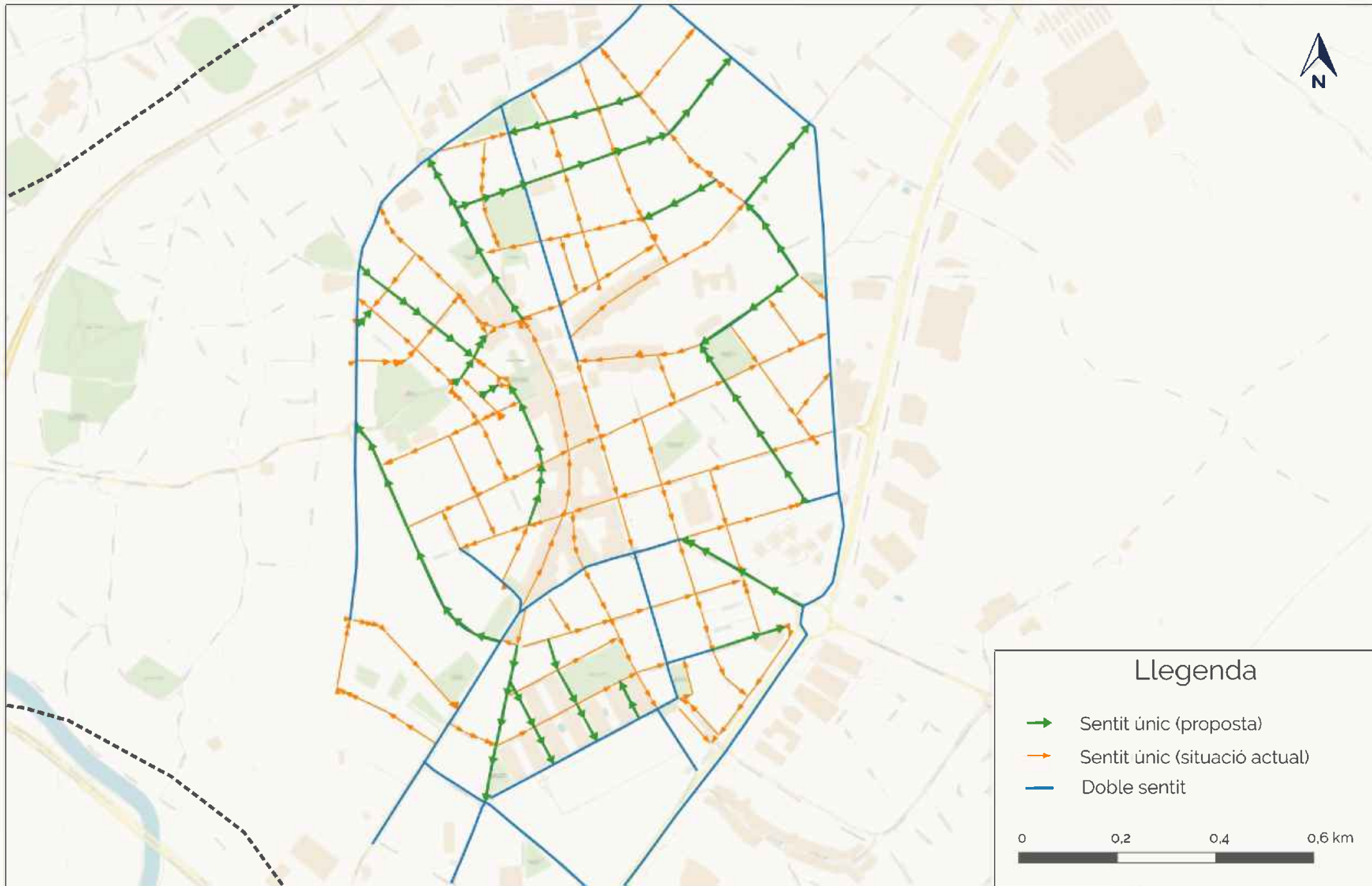


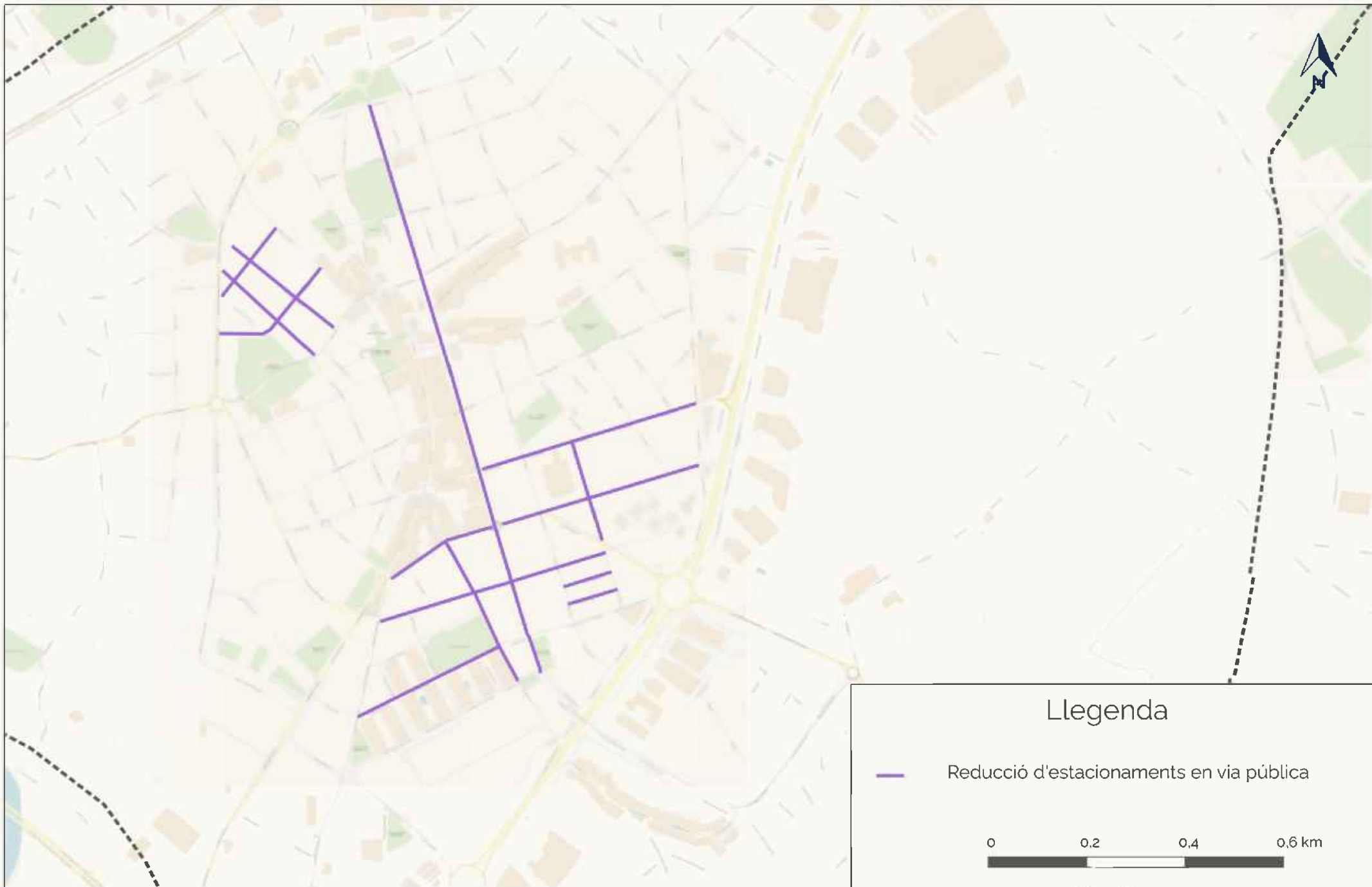
Llegenda

 Anell perimetral


0 0.2 0.4 0.6 km



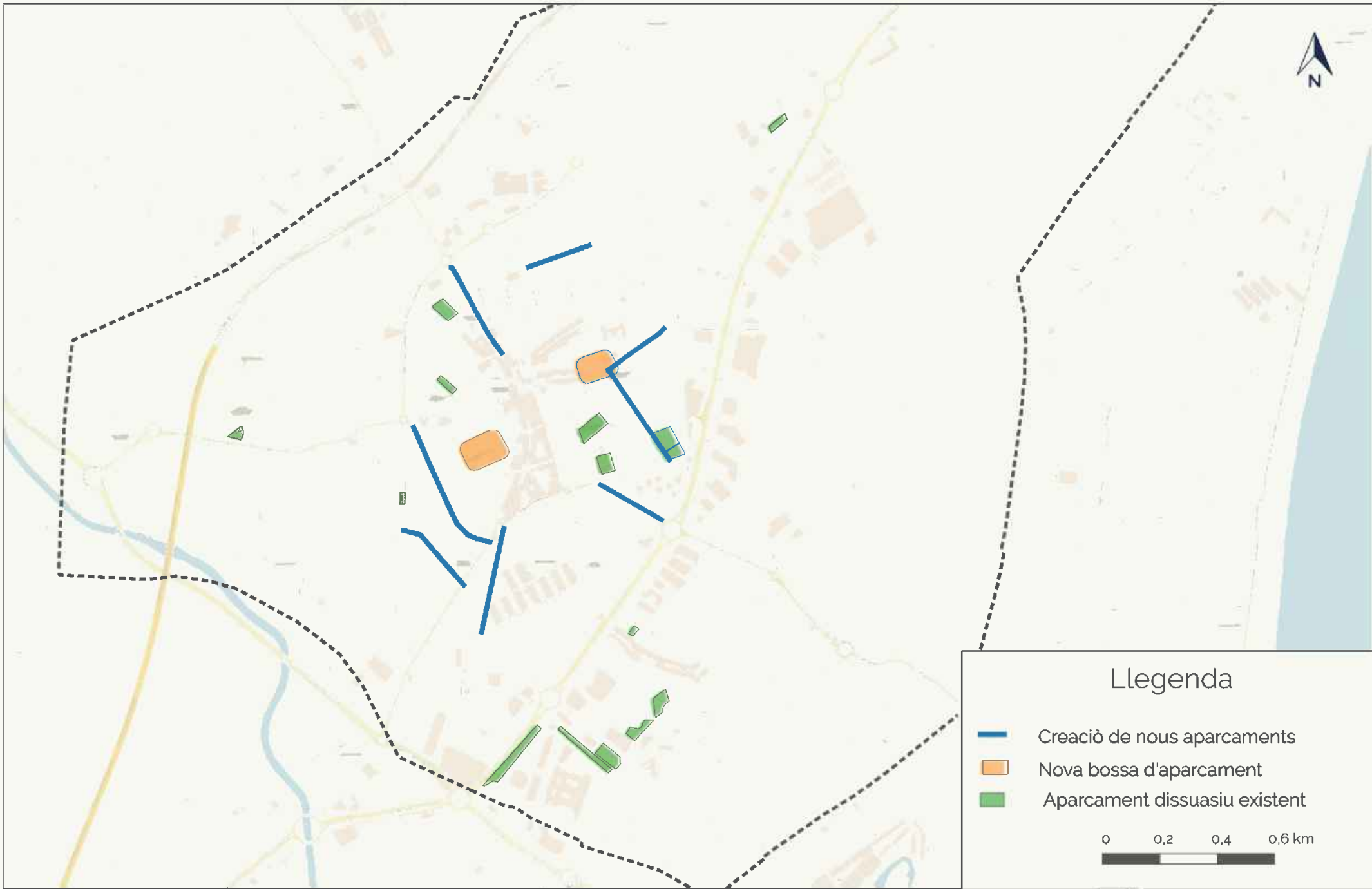




Llegenda

 Reducció d'estacionaments en via pública

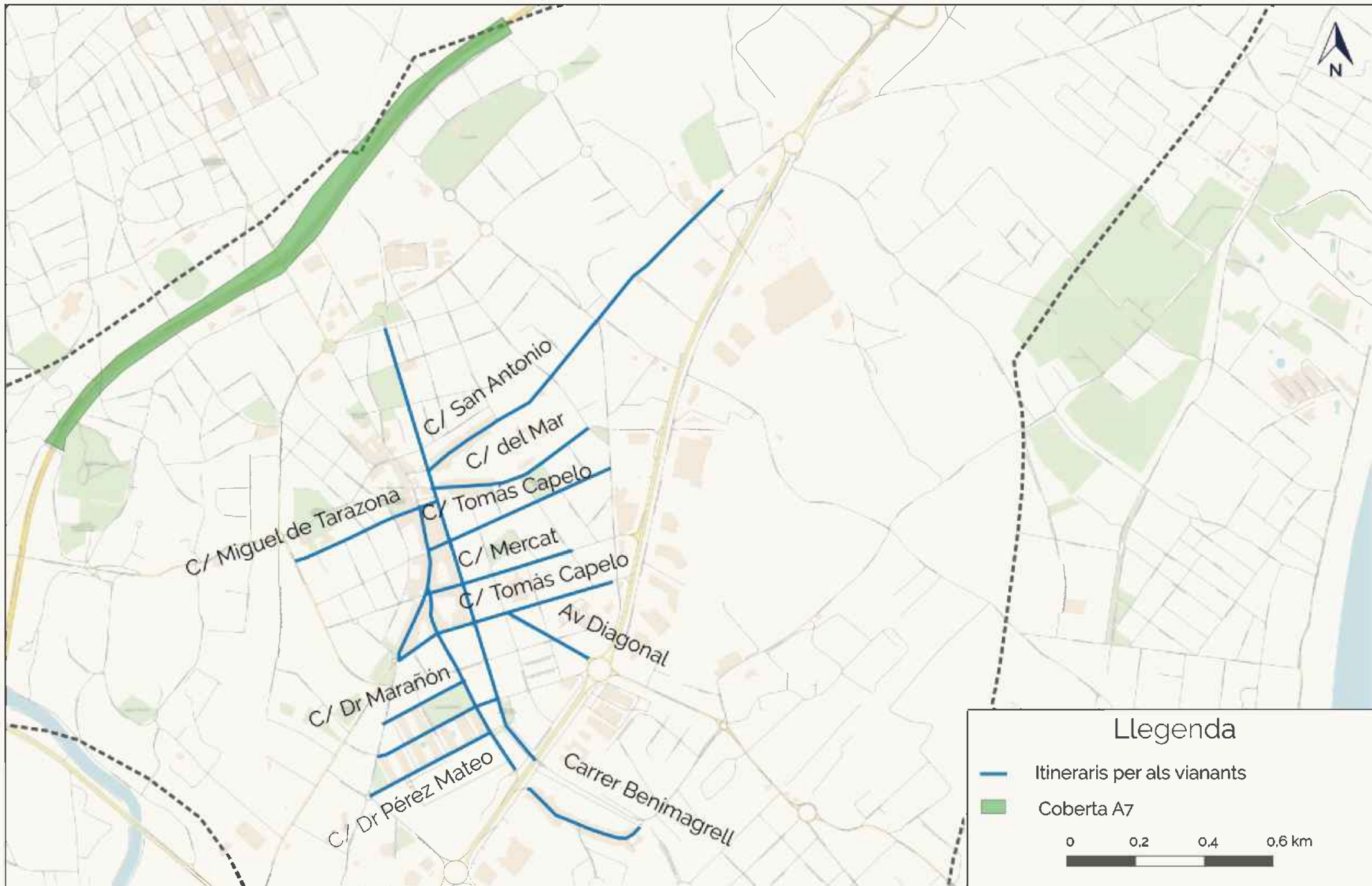






Llegenda

- Creació de nous aparcaments
- ▭ Nova bossa d'aparcament
- ▭ Aparcament dissuasiu existent

0 0,2 0,4 0,6 km

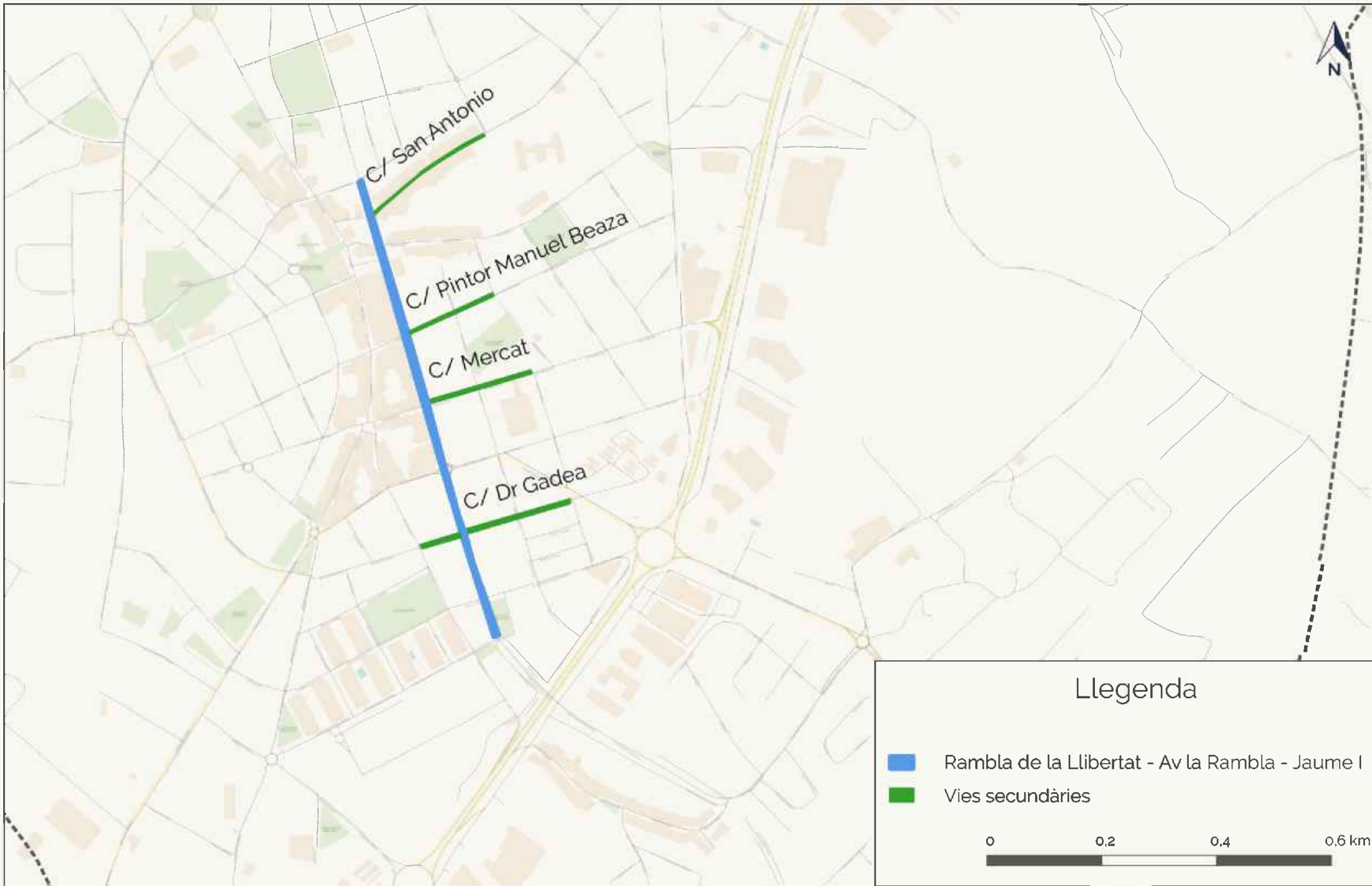


Llegenda

-  Itineraris per als vianants
-  Coberta A7

0 0.2 0.4 0.6 km





Llegenda

- Rambla de la Llibertat - Av la Rambla - Jaume I
- Vies secundàries



