

ESTRATEGIA DE MOVILIDAD DE LA VILA JOIOSA



Equipo redactor:

José Ramón García Pastor
Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos

cainur

Fecha:
Enero 2024

PARTE I PREDIAGNÓSTICO

| | |
|---|----|
| 1. INTRODUCCIÓN..... | 1 |
| 1.1. Objetivo DEL DOCUMENTO | 1 |
| 1.2. Metodología | 2 |
| 1.3. Ámbito de estudio y zonificación | 3 |
| 2. analisis PRELIMINAR de la situacion actual | 6 |
| 2.1. características socioeconómicas | 6 |
| 2.1.1. Población y actividades económicas..... | 6 |
| 2.1.2. Tipo de vivienda | 9 |
| 2.1.3. Ocupación | 11 |
| 2.1.4. Parque de vehículos | 11 |
| 2.1.5. Actividades económicas..... | 13 |
| 2.2. Caracterización de la movilidad urbana | 14 |
| 2.3. Transporte privado..... | 26 |
| 2.4. Transporte publico, alternativas y tipos..... | 31 |
| 2.4.1. AUTOBUS..... | 32 |
| 2.4.2. TRAM | 38 |
| 2.4.3. TAXI..... | 40 |
| 2.5. movilidad peatonal y en bicicleta | 41 |
| 2.5.1. MOVILIDAD PEATONAL | 41 |
| 2.5.2. MOVILIDAD EN BICICLETA..... | 45 |
| 2.6. Aparcamiento..... | 49 |
| 2.6.1. Oferta de aparcamiento | 49 |
| 2.6.2. Aparcamiento viario..... | 50 |
| 2.6.3. Aparcamientos públicos | 56 |
| 2.6.4. Aparcamientos en solares | 56 |

| | |
|-------------------------------------|----|
| 2.6.5. Aparcamientos privados | 57 |
|-------------------------------------|----|

PARTE II ESTRATEGIA Y PROPUESTAS

| | |
|---|----|
| 3. PROPUESTAS DE JERARQUÍA VIARIA Y ESQUEMA DE CIRCULACIÓN | 58 |
| 3.1. Jerarquía y clasificación viaria | 58 |
| 3.2. Plan de resolución de puntos conflictivos | 61 |
| 3.3. Plan de sentidos únicos | 62 |
| 3.4. Plan de mejora de accesos | 64 |
| 3.5. GESTIÓN DEL APARCAMIENTO | 64 |
| 3.6. Actuaciones para la reducción de la contaminación acústica | 68 |
| 4. PROPUESTAS DE MEJORA DE LOS ITINERARIOS Y MOVILIDAD PEATONAL | 68 |
| 4.1. Peatonalización y calmado del tráfico del centro tradicional..... | 68 |
| 4.2. corredores escolares | 69 |
| 4.3. MEJORA DE LA ACCESIBILIDAD PEATONAL A LA PLAYA CENTRO | 69 |
| 5. PROPUESTAS DE MEJORA DE LOS ITINERARIOS Y MOVILIDAD DE BICICLETA | 70 |
| 5.1. Actuaciones sobre la oferta. Tipología de vías | 71 |
| 5.1.1. CARRILES BICI | 71 |
| 5.1.2. AMPLIACIÓN OFERTA APARCABICIS..... | 74 |
| 5.1.3. PUNTOS DE PRÉSTAMO DE BICICLETAS Y/O PATINETES ELÉCTRICOS | 76 |
| 6. INTERMODALIDAD: PROPUESTAS DE MEJORA E INTEGRACION DE LA RED DE TRANSPORTE PÚBLICO (BUS TRAM) | 76 |
| 7. PROPUESTAS DE APARCAMIENTOS COMPLEMENTARIOS/DISUASORIOS .. | 78 |
| 8. DESARROLLO DE PROYECTO SMART CITY y centro de control..... | 81 |
| 9. FOMENTO DE LA DESCARBONIZACIÓN DEL TRANSPORTE..... | 82 |
| 10. FICHAS Y ORGANIGRAMAS | 83 |
| 11. PLANOS DE LAS PROPUESTAS | 87 |

PARTE I PREDIAGNÓSTICO

1. INTRODUCCIÓN

1.1. OBJETIVO DEL DOCUMENTO

Un plan de Estrategia de Movilidad, es un estudio global de la movilidad municipal en el que se realizan un diagnóstico de la situación actual para posteriormente aportar una serie de medidas y estrategias que puedan fomentar un cambio modal hacia sistemas de transportes más sostenibles y menos contaminantes, priorizando siempre la movilidad peatonal y el fomento del transporte público.

Las actuales pautas de movilidad urbana y sus consecuencias ponen de manifiesto la necesidad de actuar con celeridad para paliar sus efectos no deseables en aras de una mayor sostenibilidad de todo el espacio municipal. La implantación de la filosofía en actuaciones concretas del presente Plan de Estrategia de Movilidad, han de reportar, necesariamente, una serie de beneficios para la colectividad local entre los que destacan:

- Disminución de los efectos derivados del tráfico rodado, como congestión, pérdida de valor del espacio público, ruido contaminación atmosférica, contribución al efecto invernadero y siniestralidad.
- Disminución del consumo de energías no renovables, promoviendo el consumo de combustibles renovables, los biocombustibles y otras energías más limpias y menos contaminantes.
- Mejora o implantación de servicios de transporte público hacia y desde determinados centros generadores de desplazamientos del medio municipal.
- Recuperación de espacio público por la menor necesidad de destinarse nuevo suelo a infraestructuras viarias y estacionamientos.
- Mejora de las condiciones de accesibilidad y movilidad para todos los habitantes, incluidas las personas con movilidad reducida.
- Mejora de la salud de los habitantes gracias a la reducción de la contaminación y el ruido a nivel local, así como en beneficio, a su vez, de la promoción del uso de los modos a pie y en bicicleta (modos más saludables).
- Mejora de la calidad del medio ambiente urbano y de la calidad de vida de los habitantes.

La idea de la elaboración de este plan de Estrategia de Movilidad surge del crecimiento de la población del municipio, donde su escenario tendencial actual es el colapso del sistema de movilidad debido al excesivo empleo del vehículo privado, la redacción del documento es la aportar modelos de movilidad alternativos mediante una serie de programas de actuaciones y propuestas que marcan las directrices a seguir. En este marco los programas de actuación y propuestas serán modificadas en el tiempo, a través de una continua revisión y evaluación de las mismas.

- Las principales líneas de actuación serán:
- Fomentar los modos de transporte no motorizados
- Potenciar un mayor peso del transporte público respecto al automóvil privado en reparto modal
- Incidir sobre la conducta de movilidad de los ciudadanos
- Conseguir un uso más adecuado, social y ambientalmente óptimo del espacio público
- Contribuir a la planificación sostenible del desarrollo

1.2. METODOLOGÍA

La metodología que se ha adoptado para elaboración del siguiente plan de Estrategia de Movilidad atiende al siguiente conjunto de fases:

-FASE I: Recopilación de la información existente

-FASE II: Trabajo de campo

-FASE III: Análisis y prediagnóstico

-FASE IV: Propuestas de actuación

En la “Fase 1 Recopilación de información existente” se realiza un análisis general del municipio. Para poder lograrlo se solicita al ayuntamiento junto a otros organismos locales la información disponible, así como bases de datos y estadísticas a nivel nacional, autonómico y provincial

En la “Fase 2: Trabajo de campo” en él se realizan las labores de inventario de la situación actual del municipio: Anchos de calles, tipologías de aparcamiento, paradas de bus, estacionamientos... y los trabajos de encuesta y aforo. Estos últimos permiten conocer la dinámica interior del municipio mediante el contero de

vehículos en puntos concretos del municipio y las encuestas indican la opinión de los residentes locales y los foráneos sobre el estado actual de La Vila Joiosa.

La “Fase 3 Análisis y prediagnóstico” una vez obtenidos los datos de la anterior fase se procede a realizar un filtrado y análisis de los datos proporcionados, mostrando las distintas respuestas socioeconómicas y de movilidad territorial.

Por último, una vez realizado la Fase 3 y haber realizado las reuniones con el ayuntamiento de La Vila Joiosa se procede a realizar la “Fase 4 Propuestas de actuación” estas tienen el objetivo de prevenir la tendencia actual de un modelo de movilidad enfocado principalmente al vehículo privado, proporcionando las herramientas y las recomendaciones de actuaciones para desarrollar un modelo de movilidad más sostenible.

1.3. ÁMBITO DE ESTUDIO Y ZONIFICACIÓN

Para la correcta definición del ámbito de estudio para la estrategia de movilidad de la Vila Joiosa, a efectos urbanísticos y analíticos, se ha creído conveniente utilizar información del vigente PGOU de La Vila Joiosa (1999), para que se ofrezca una información más detallada de la densidad de población de las distintas porciones en las que, administrativa y operativamente, se divide el término municipal de La Vila Joiosa. Además, se han tenido en cuenta las distintas secciones censales a la hora de definir la zonificación del municipio.

Así, son para ello utilizados los sectores de planeamiento, áreas de reparto y secciones censales, pudiendo caracterizarse, someramente, tal y como sigue:

En primera instancia se divide las zonas exteriores del municipio:

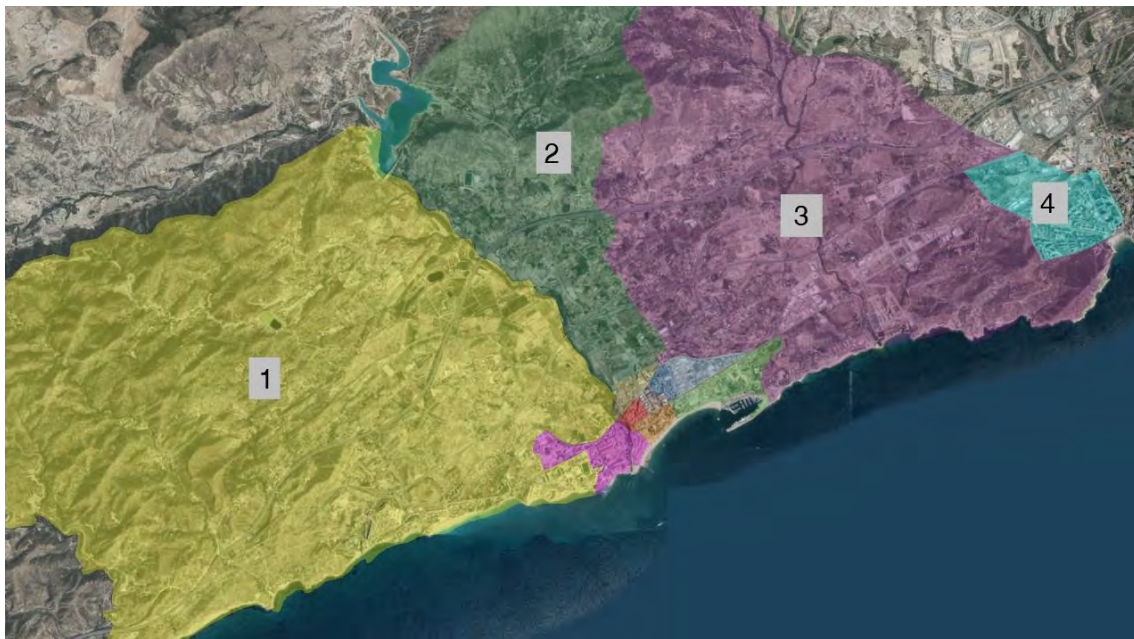


Imagen 1 Zonificación exterior del municipio

- Zona 1: Diseminado oeste. Sector más occidental de La Vila Joiosa. A través de esta zona se realiza la conexión entre Campello (y otros municipios de la costa como San Juan o incluso Alicante) y el municipio de La Vila Joiosa. Es igualmente atravesada de este a oeste por la AP-7 y la N-332.
 - Zona 2: Diseminado norte. Representa una amplia zona al noroeste del núcleo urbano consolidado. De norte a sur es atravesada por la carretera CV-770 (conectando Orxeta con La Vila Joiosa), y en dirección este-oeste por la AP-7 y la N-332.
- Zona 3: Diseminado este. En esta amplia zona se encuentra el Polígono Industrial El Torres. Por ella discurre la AP-7 y la N-332, conectando La Vila Joiosa con Benidorm y otros municipios costeros.
- Zona 4: La Cala de La Vila Joiosa. Es la parte más oriental de La Vila Joiosa y se encuentra junto al municipio de Benidorm. En ella inicia la carretera N-332a, la cual conecta el este del casco urbano (zonas 9 y 10) con el municipio de Finestrat.

Para la zona central, el casco urbano consolidado se sitúan las siguientes zonas:



Imagen 2. Zonificación interior casco urbano

- Zona 5: Zona periférica costera occidental. En ella desemboca el río Amadorio y además alberga la playa de la Mallaeta. Esta zona residencial está bastante bien comunicada, tanto con el centro urbano como con otros municipios, ya que por dicha zona circula la carretera N-332a.
- Zona 6: Casco urbano norte. En ella se ubica otra parte del núcleo urbano. Está delimitada por la calle Carles Llorca i Baus al norte, calle Xarquet al este y el río Amadorio al oeste. La parte sur está descrita por el trazado del tranvía. A dicha zona se accede por la carretera CV-770 (dirección N-S). En ella se encuentra el CEIP Dr Álvaro Esquerdo.
- Zona 7: Casco urbano central. Delimitado al sur por la calle Colón, por la línea del tranvía en la parte norte, el río Amadorio al oeste y las calle Ocho de Mayo al este.
- Zona 8: Casco urbano sur. La parte sur está delimitada por la línea de costa, encontrándose la Calle Colón al norte y la calle Costera de la Mar al oeste.
- Zona 9: Casco urbano este. La parte norte está delimitada por la avenida de Bernat Sarriá y por el trazado del tranvía. La calle Colón se encuentra al sur y la calle Ocho de Mayo al oeste. A dicha zona se accede por la N-332 (dirección E-O), conectando con el resto del casco urbano. En esta zona se ubican gran cantidad de comercios, así como el IES Malladeta
- Zona 10: Puerto y club náutico de La Vila Joiosa. En ella se desarrolla gran actividad del municipio, especialmente en verano. Está delimitada por el

trazado de la N-332a al norte, la cual es la principal vía de entrada al municipio por el este. La carretera del Puerto limita en la parte este; y la línea de costa por el sur.

Para el desarrollo del presente documento se tendrá en cuenta todas las zonas anteriormente mencionadas, pero haciendo especial hincapié en las zonas centrales y la zona nº4 ubicada en la cala de La Vila

2. ANALISIS PRELIMINAR DE LA SITUACION ACTUAL

2.1. CARACTERÍSTICAS SOCIOECONÓMICAS

2.1.1. Población y actividades económicas

El municipio de La Vila Joiosa viene definido, esencialmente, por el siguiente cuadro de localización y magnitudes básicas en el seno de la provincia de Alicante. Así, con una población de poco más de 35.000 habitantes, con claro estancamiento de los efectivos totales desde 2009, coincidiendo con el inicio coyuntural con el periodo de regresión económica más importante del siglo XXI, La Vila Joiosa se ubica en el eje turístico litoral de la Marina Baja, junto a Benidorm y Altea. Asimismo, se encuentra extraordinariamente conectado con la cabecera de la comarca del Campo de Alicante, Hoya de Alcoy y Marina Alta.



Evolución de la población

Datos a 1 de enero

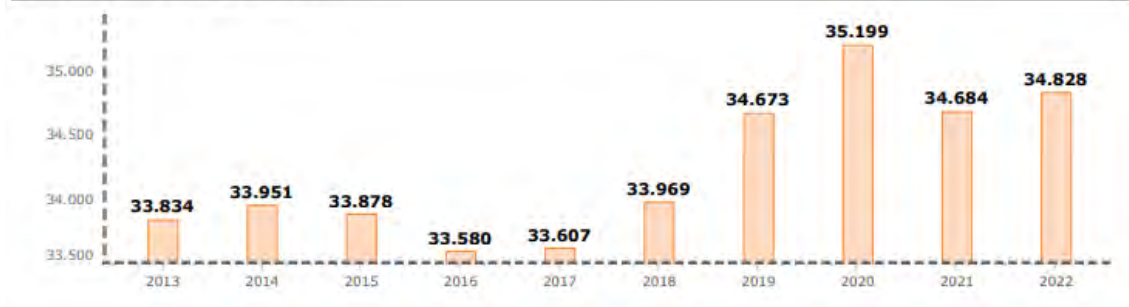


Imagen 3. Fichas de La Vila. Fuente: IVE

La población se mantuvo estancada en cuanto a crecimiento hasta la década de 1950 (la población apenas superaba los 9.000 habitantes). Entre ésta y 1990 la población se duplicó llegando a alcanzar los 23.000 habitantes en los últimos años. Posteriormente, el crecimiento fue constante hasta 2008, momento a partir del cual los efectivos se han estabilizado en torno a los 33.000 habitantes.

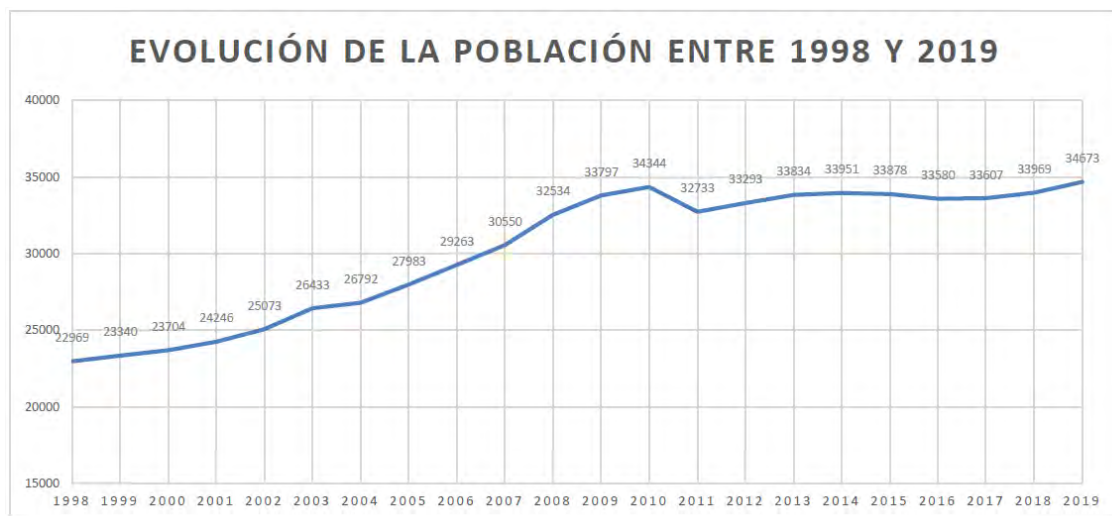


Imagen 4. Evolución de la población. Fuente: INE

Su estructura demográfica está muy a la par con la de su contexto comarcal, provincial y regional, incluido el peso de la población extranjera (representando el 20% del total), pero con una matización trascendental: dicha población se ha multiplicado de manera exponencial desde el año 2000, donde apenas había 774 habitantes nacidos fuera de las fronteras españolas, por los 7826 existentes en 2019.

| Población nacida en el extranjero según país de nacimiento (agrupado en continentes) | | | | | | |
|--|--------------------------|--------|--------|---------|------|---------|
| Año | Nacidos en el extranjero | Europa | África | América | Asia | Oceanía |
| 2000 | 774 | 558 | 88 | 103 | 25 | 0 |
| 2001 | 1.089 | 765 | 136 | 160 | 28 | 0 |
| 2002 | 1.789 | 1.124 | 288 | 342 | 35 | 0 |
| 2003 | 2.944 | 1.850 | 448 | 602 | 44 | 0 |
| 2004 | 3.369 | 2.050 | 494 | 769 | 55 | 1 |
| 2005 | 4.229 | 2.632 | 586 | 941 | 68 | 2 |
| 2006 | 4.738 | 3.182 | 560 | 934 | 58 | 4 |
| 2007 | 5.563 | 3.915 | 624 | 965 | 56 | 3 |
| 2008 | 7.202 | 4.791 | 907 | 1.393 | 108 | 3 |
| 2009 | 7.832 | 5.099 | 989 | 1.584 | 157 | 3 |
| 2010 | 8.219 | 5.382 | 1.046 | 1.627 | 160 | 4 |
| 2011 | 6.529 | 3.811 | 1.022 | 1.519 | 170 | 7 |
| 2012 | 6.987 | 4.133 | 1.111 | 1.531 | 201 | 11 |
| 2013 | 7.484 | 4.433 | 1.277 | 1.548 | 216 | 10 |
| 2014 | 7.432 | 4.358 | 1.348 | 1.494 | 228 | 4 |
| 2015 | 7.460 | 4.363 | 1.372 | 1.500 | 220 | 5 |
| 2016 | 7.105 | 4.045 | 1.308 | 1.527 | 222 | 3 |
| 2017 | 7.017 | 3.903 | 1.294 | 1.581 | 235 | 4 |
| 2018 | 7.290 | 3.981 | 1.369 | 1.681 | 255 | 4 |
| 2019 | 7.826 | 4.115 | 1.477 | 1.914 | 315 | 5 |

Fuente: [Instituto Nacional de Estadística](#). Revisión Padrón 2019.
Fecha de consulta: 24/01/2020

Imagen 5 Población extranjera. Fuente: INE



Imagen 6 Fichas de La Vila según población. Fuente: IVE

Los valores de población envejecida se sitúan en torno a las medidas de referencia. Como se puede apreciar en la pirámide de población, las cohortes más notables se corresponden con los grupos de edades entre 35-49 años. Además, se aprecia que La Vila Joiosa es un municipio con un índice de población joven ligeramente inferior a la de la provincia de Alicante, aunque también con un índice de envejecimiento inferior al de la provincia y la comunidad autónoma.

Población por sexo y edad

Datos a 1 de enero de 2022

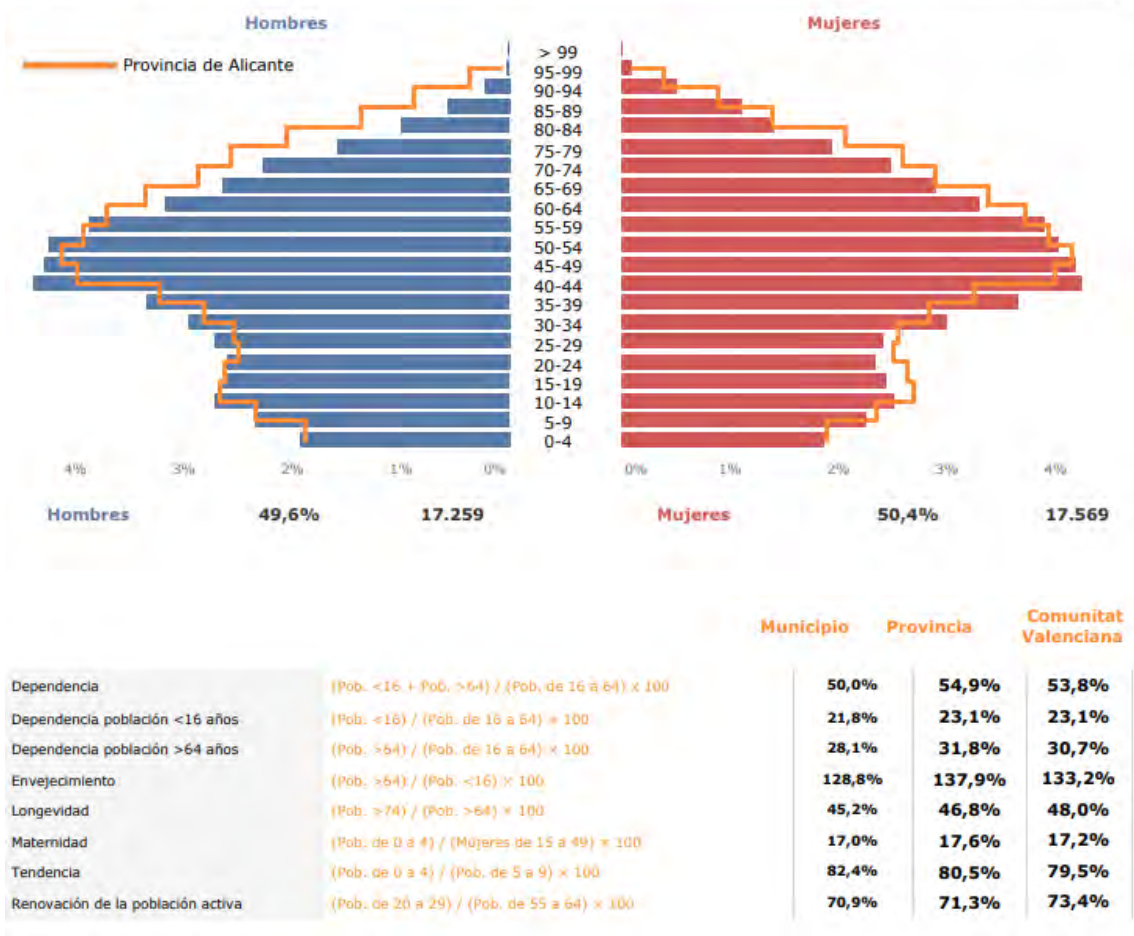


Imagen 7. Fichas de La Vila según población por sexo y edad. Fuente: IVE

2.1.2. Tipo de vivienda

En la actualidad (2022) el municipio de la Vila cuenta con un total de 44.248 inmuebles de los cuales el 58,5 % se sitúa como residencial, seguido del almacén y estacionamiento con un 32 %.

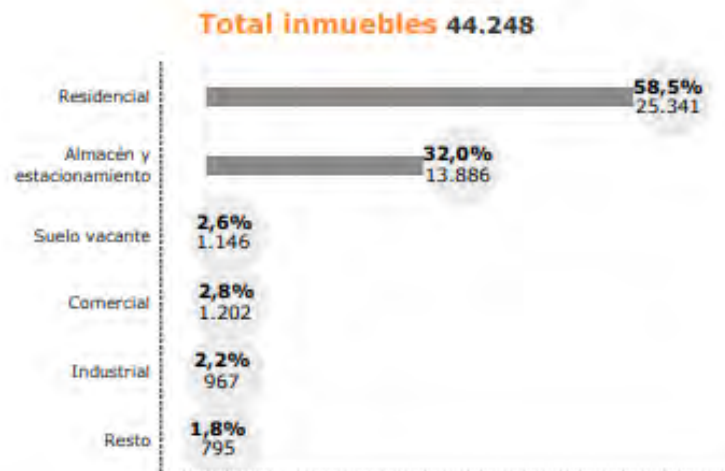


Imagen 8 Fichas de La Vila según inmuebles. Fuente: IVE

Según los datos de la última encuesta realizada por el INE en el año 2021 de las 25.782 viviendas son principales un total de 14.397 y de segunda residencia un total de 11.382, esto se traduce a que el 44 % de la vivienda en el municipio se encuentra vacío a excepción de los periodos vacacionales y los días festivos.

| Municipio de residencia | Distrito | Tipo de vivienda según uso | Número de viviendas |
|-------------------------|----------|----------------------------|---------------------|
| Total | Total | Total | 25.782 |
| | | Viviendas principales | 14.397 |
| | | Viviendas no principales | 11.382 |

Imagen 9. Número de viviendas. Fuente: INE

De la nueva generación de compra venta de vivienda, el 8,1 % es nueva siendo el restante 91,9 % vivienda de segunda mano.



Imagen 10. Compraventa de viviendas. Fuente: IVE

La mayoría de los inmuebles ubicados en el municipio fueron construidos durante de década del boom inmobiliario de los 2000-2009. Destacando principalmente la zona de la cala del municipio.

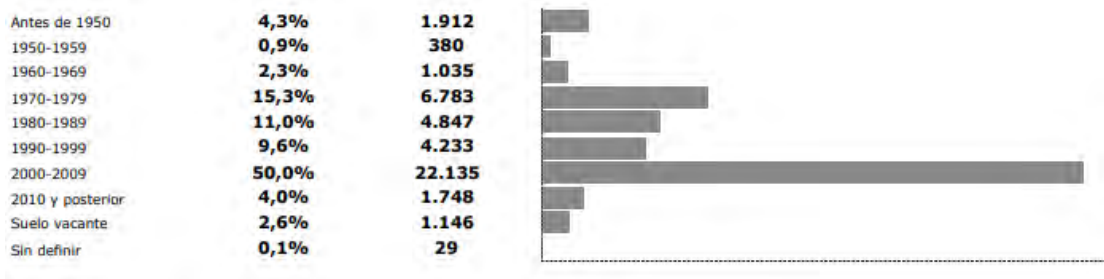


Imagen 11. Antigüedad de las viviendas. Fuente: IVE

En cuanto a la oferta turística se destacan un total de 5 hoteles, 5 hostales y un total de 1.437 apartamentos turísticos.

| | Establecimientos | Plazas | | Establecimientos | Plazas |
|---------------|------------------|--------|-------------------------|------------------|--------|
| Hoteles | 5 | 734 | Albergues | 0 | 0 |
| Hostales | 5 | 163 | Pensiones | 0 | 0 |
| Apartamentos | 1.437 | 6.236 | Restaurantes | 94 | 3.672 |
| Campings | 3 | 1.141 | Agencias de viaje | 10 | - |
| Casas rurales | 0 | 0 | Empresas de turismo a.. | 3 | - |

Imagen 12. Oferta turística. Fuente: IVE

2.1.3. Ocupación

2.1.4. Parque de vehículos

Las estadísticas municipales de la Excm. Diputación de Alicante, la evolución del parque de vehículos en La Vila Joiosa es creciente, con un estancamiento durante el periodo 2010-2014, pero hasta éste el crecimiento medio anual era de unos 800 nuevos vehículos. Del año 2014 al 2016 se registró un nuevo crecimiento de algo más de 1.000 vehículos. En 2016, el parque de vehículos se situaba en 21.355, de los cuales 14.817 eran turismos, vehículos que mayor relación guardan con la movilidad interna municipal, a los que hay que unirles las 2.678 unidades de tipología furgoneta-camión y las 3.621 motocicletas, independientemente de su cilindrada.

Según la ficha municipal de 2022 de la Conselleria de Economía Sostenible, Sectores Productivos, Comercio y Trabajo de la Generalitat Valenciana, en 2022 ya eran 27.189 los vehículos censados en La Vila Joiosa, casi 6.000 unidades más que en 2016. El número de turismos ascendía a 17.050 y furgonetas y camiones 2.774 (valor muy similar al de 2016), pero donde parece encontrarse la diferencia es en la segmentación que esta última estadística realiza en cuanto a los vehículos de dos

ruedas. En efecto, en la última estadística disponible, se distingue entre motocicletas (4.666) y ciclomotores (2.500) distinción que, evidentemente, alude a la cilindrada. Por tanto, el cambio real se aprecia con respecto a este último valor, puesto que el número de turismos y furgonetas-camiones presentan crecimiento moderado y acorde con la realidad imperante.

| | Total | Cero | ECO | Distintivo C | Distintivo B | Sin distintivo |
|------------------------|--------|------|-----|--------------|--------------|----------------|
| Total | 27.189 | 103 | 600 | 9.684 | 8.045 | 8.757 |
| Turismos | 17.050 | 62 | 579 | 6.363 | 5.296 | 4.750 |
| Motocicletas | 4.666 | 22 | 1 | 2.798 | 671 | 1.174 |
| Furgonetas | 1.387 | 5 | 19 | 258 | 442 | 663 |
| Camiones | 1.387 | 2 | 1 | 133 | 453 | 798 |
| Autobuses | 17 | 0 | 0 | 4 | 8 | 5 |
| Tractores industriales | 18 | 0 | 0 | 5 | 8 | 5 |
| Ciclomotores | 2.500 | 12 | 0 | 105 | 1.151 | 1.232 |
| Otros vehículos | 164 | 0 | 0 | 18 | 16 | 130 |

Imagen 13. Parque de vehículos. Fuente: IVE

En términos generales, estamos hablando de más de un turismo cada dos habitantes en La Vila Joiosa. Dato que asciende notablemente si la ratio se realiza con el total de vehículos existentes, ya que motocicletas, ciclomotores, camiones y furgonetas son, a todas luces, parte consustancial de la movilidad.

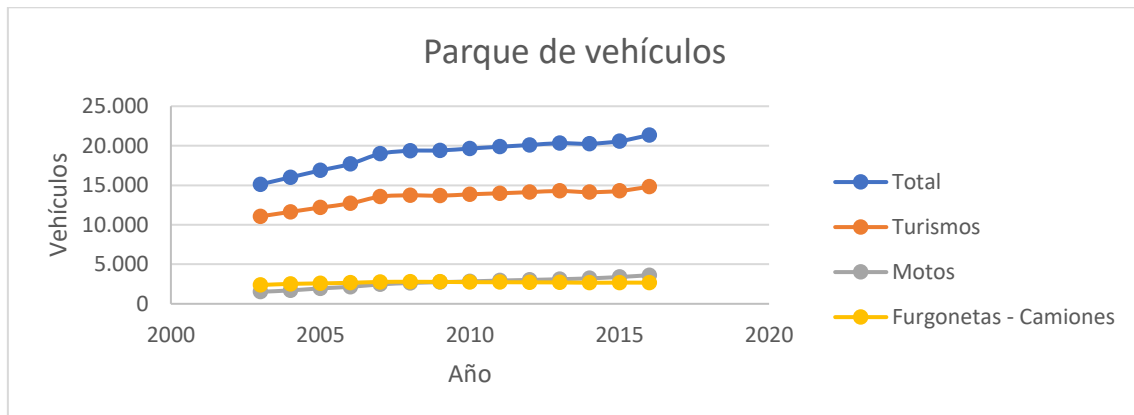


Imagen 14. Evolución del parque de vehículos. Fuente: INE

2.1.5. Actividades económicas

Desde la perspectiva que imprime el análisis de la movilidad urbana en La Vila Joiosa, a efectos económicos interesa:

- Caracterizar la dinámica económica actual para determinar la estructura de la movilidad laboral.
- Determinar la distribución de los principales espacios de actividad económica en el municipio.

La situación del municipio, desde el punto de vista económico, está caracterizada por cierto estado de atonía, en parte producto de la última crisis económico-financiera que ha sufrido España, pero también debido a algunas características propias, lo que implica que la recuperación sea algo más lenta que en nuestro entorno. La Vila Joiosa dispone de elementos en los que basar un mejor desarrollo económico, debido a su buena ubicación y a un entorno urbano de calidad, pero la población necesita desplazarse a ciudades como Alicante, Alcoy, Benidorm y Calpe para acceder a todo tipo de servicios: administrativos, sanitarios, educativos, o transportes.

Hasta mediados de la década de los años 80 del siglo pasado, la ciudad de La Vila Joiosa tenía una gran tradición pesquera. En la actualidad sigue siendo una actividad de importancia, pero en las últimas décadas el municipio ha diversificado su actividad económica en la industria del chocolate y en el sector turístico.



Imagen 15. Empresas en La Vila. Fuente: IVE

El número de empresas en el municipio de La Vila Joiosa asciende a 850, con empresas de agricultura, industria, construcción y servicios. Las empresas pertenecientes al sector servicios representan el 74% del total de las empresas. En lo que atañe a la localización de los espacios de actividad económica en La Vila Joiosa, cabe indicar:

- La zona municipal donde existe una mayor concentración comercial y de servicios coincide con la que urbanísticamente presenta una mayor problemática en lo referente a su accesibilidad, por ubicarse en el casco urbano, en la que conviven con dificultad el tránsito peatonal y el rodado. Los nuevos desarrollos residenciales periféricos pueden contribuir a la generación de otros ejes comerciales de futuro, cuyo crecimiento debe permitir ampliar la oferta existente y mejorar la diversidad, siempre y cuando se generen adecuadas conexiones entre las zonas comerciales consolidadas y las zonas de nueva creación.
- El sector secundario se ubica principalmente en el polígono industrial de El Torres (situado junto a la N-332 y al río que le proporciona el nombre, el río Torres).

2.2. CARACTERIZACIÓN DE LA MOVILIDAD URBANA

En este apartado se incluyen los principales resultados de las encuestas realizadas de forma presencial en el municipio de La Vila.

Se ha obtenido que el 48% de los entrevistados eran mujeres y el restante 52 % eran hombres, comparándolo con la muestra del INE donde la población se divide en (49% hombres y 51 % mujeres) se puede dar por buena la encuesta realizada.

En cuanto a la edad se han realizado los siguientes porcentajes de encuestados:



Imagen 16. Gráfico de participación ciudadana por edades.

Una vez comprobada de forma somera la representatividad de la muestra en cuanto a cuotas de sexo y edad se incluyen a continuación algunos de los principales resultados de la explotación de la encuesta.

Número de vehículos

Se ha preguntado el número de automóviles (coches/furgonetas) que tienen:

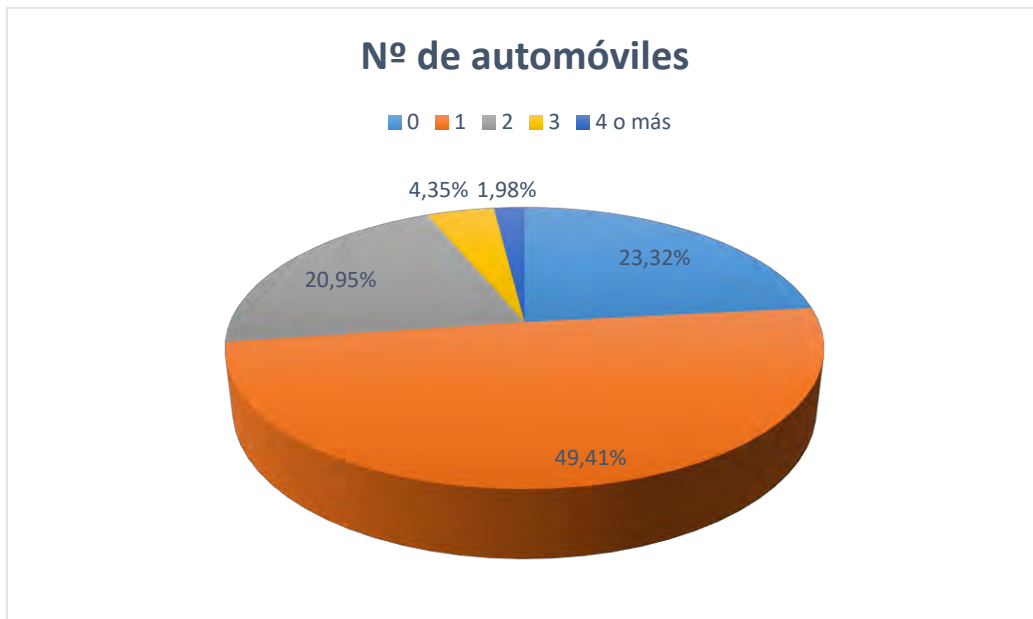


Imagen 17. Nº de automóviles (coches/furgonetas)

Casi el 50% de los entrevistados posee como mínimo 1 automóvil, y solo el 23 % carece de un vehículo. En contraparte, el resultado del nº de motos que se tiene en el hogar es de un 32%.



Imagen 18. Nº de motocicletas/ciclomotores

En cuanto a movilidad personal, se preguntó por el nº de bicicletas o patinetes eléctricos que se tienen en el hogar, arrojando el siguiente gráfico:

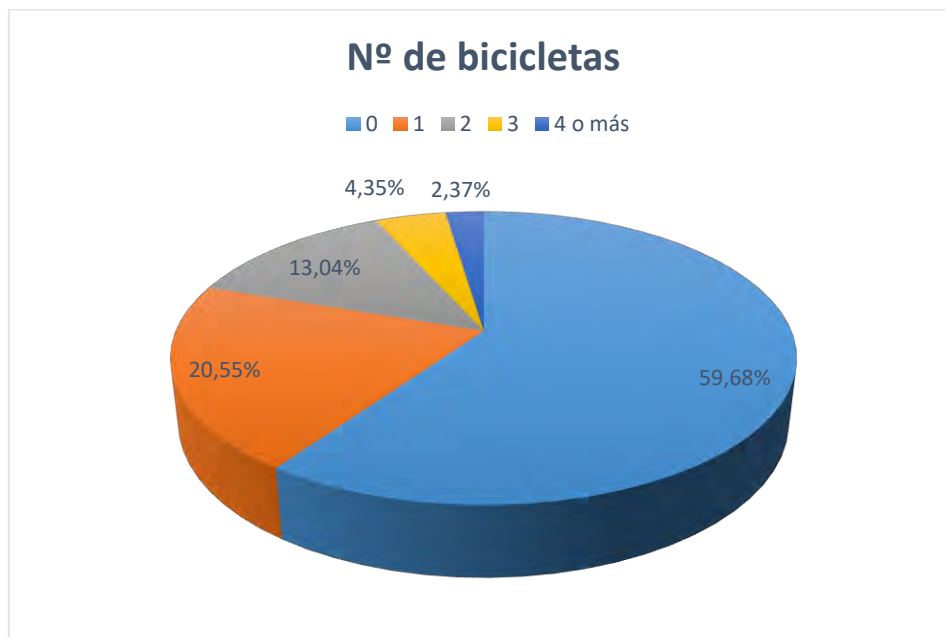


Imagen 19. Nº de bicicletas

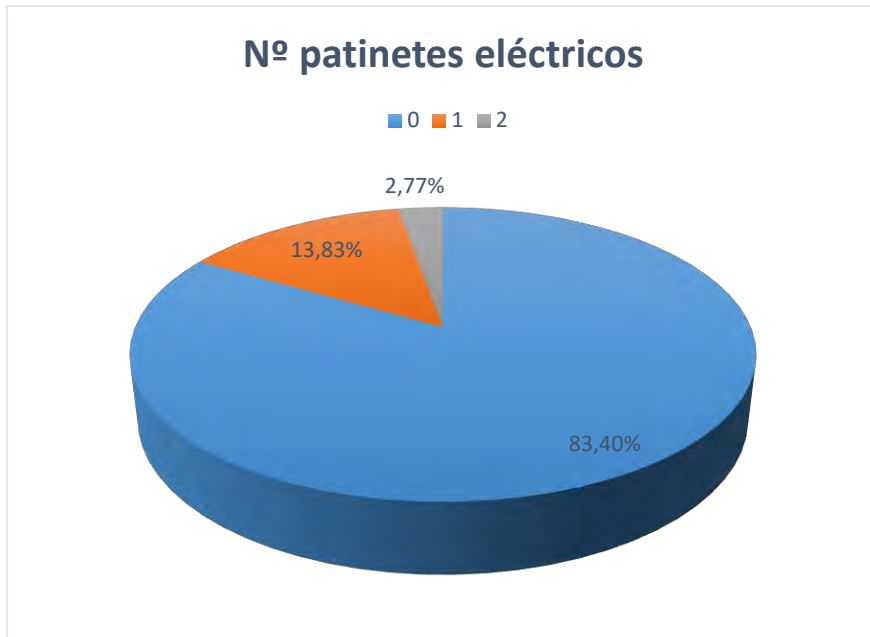


Imagen 20. Nº de patinetes eléctricos

Estos datos reflejan que buena parte de la población posee un modo de transporte además del coche.

Número de desplazamientos

Para conocer la dinámica en cuanto a la movilidad en el municipio es necesario conocer cual es el nº de viajes que se realiza en un día entre semana y de fin de semana.

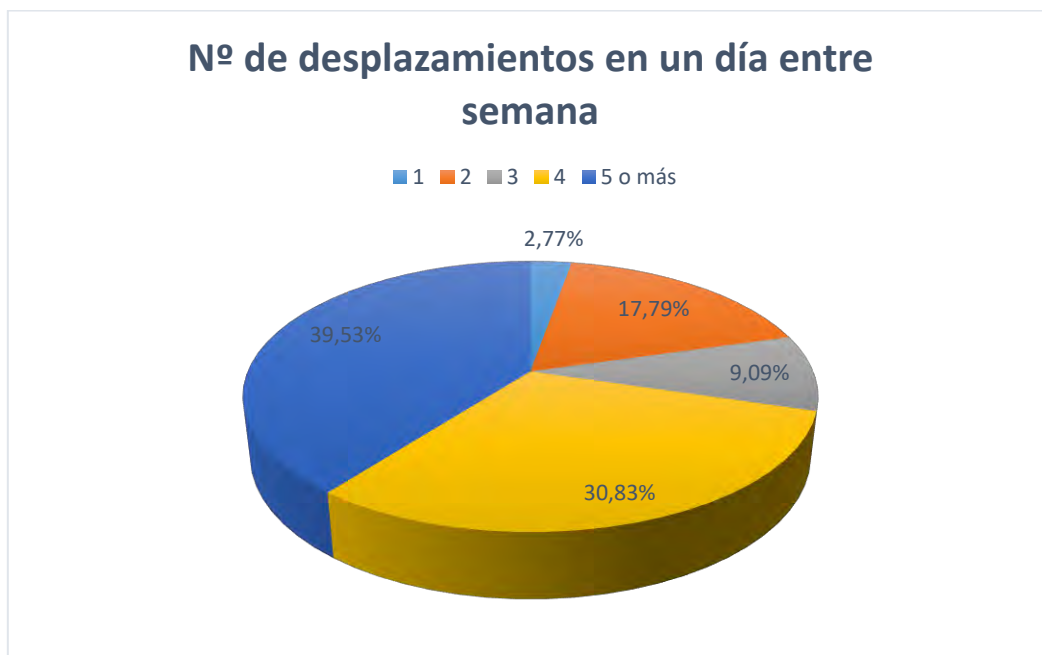


Imagen 21. Nº de desplazamientos diarios entre semana



Imagen 22. Nº de desplazamientos diarios fin de semana

Se observa que existe una gran diferencia entre los días de entre semana a lo días de fin de semana o vacaciones. Entre semana el número de desplazamientos más habituales son de 4 y de 5 o más, con un 70 % de los movimientos. Por otro lado, el fin de semana esto se reduce a un 32 %.

Estos movimientos entre semana se deben principalmente al trabajo, compras, colegio o instituto. Mientras que los desplazamientos que se dan el fin de semana se deben principalmente al ocio o compras.

Distribución modal

Una vez analizados el número de movimientos que se realizan es necesario conocer como se ejecutan estos desplazamientos: a pie, en moto, automóvil, transporte público.

Se han diferenciado los desplazamientos entre semana y los de fin de semana, para conocer si existe una gran diferencia en cuanto a los hábitos.

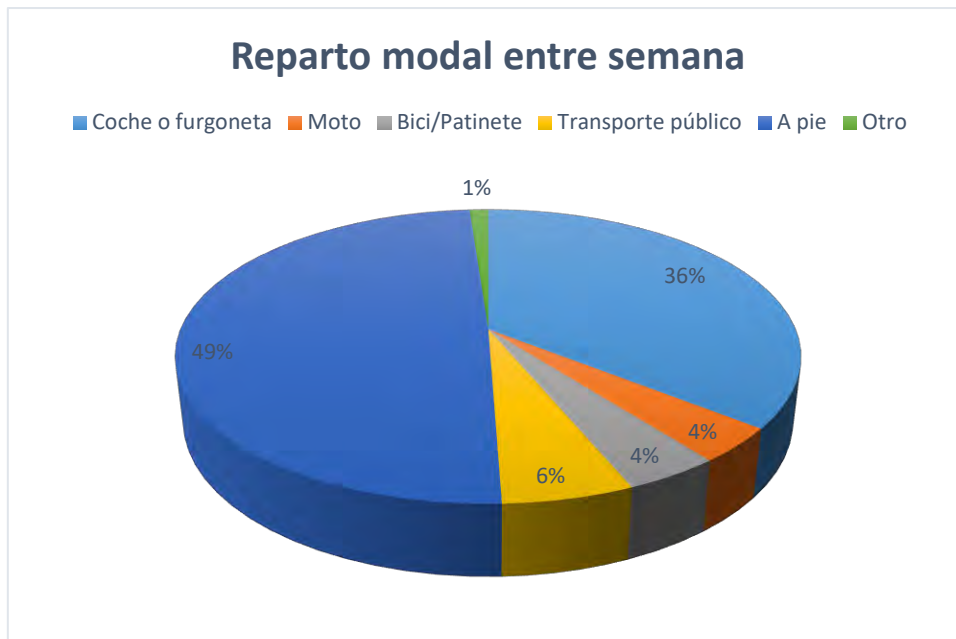


Imagen 23. Reparto modal entre semana

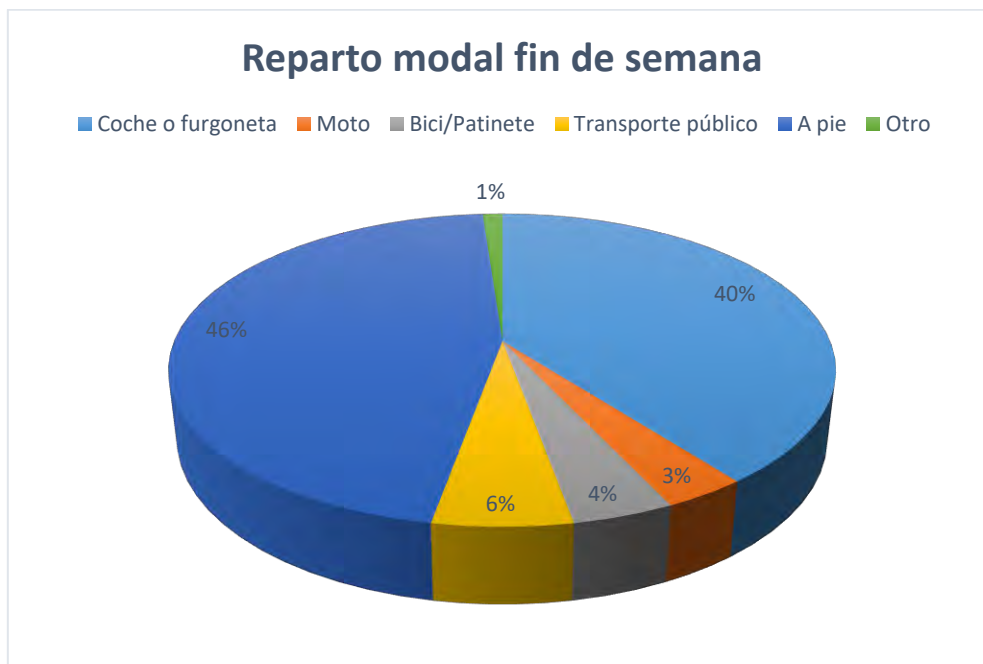


Imagen 24. Reparto modal fin de semana

De primera mano se puede ver que las diferencias entre los desplazamientos en días laborales y los fines de semana son mínimos. Independiente del día que sea, la mayoría de la gente no cambia su modo de transporte.

Se observa como el modo más usado es A pie con un 49 % de los desplazamientos seguido del coche con un 36 %, el resto de los modos de transporte se pueden

encasillar dentro del 15 % restante, estando el transporte público y el de la bici a la par.

Preguntas genéricas

Una vez observada la dinámica existente en cuanto a los flujos de desplazamiento existentes en el interior del municipio es necesario conocer la opinión de la población en cuanto a ciertas medidas a adoptar o el conocimiento del estado existente del municipio.

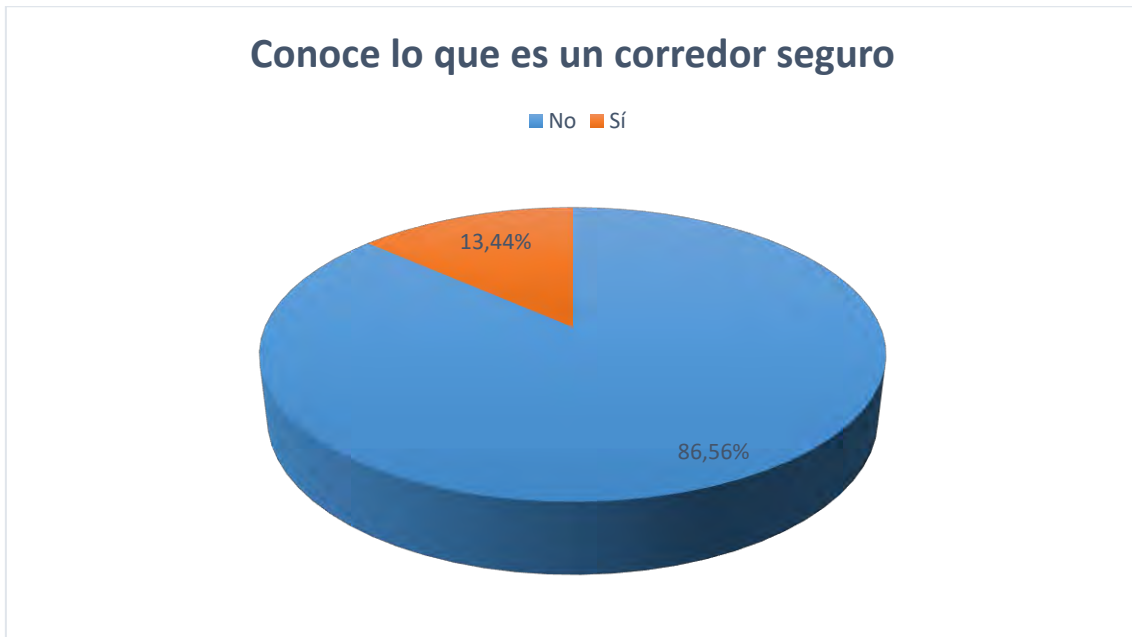


Imagen 25. Respuesta de los encuestados ante lo que es un corredor seguro

Se preguntó a los encuestados si conocían lo que era un corredor escolar seguro a lo que el 87 % desconocía lo que significaba o estaba familiarizado con ello. El desconocimiento de este término se debe a que es poco frecuente en los municipios con poblaciones inferiores a los 100.000 habitantes, las grandes ciudades cuentan con los corredores escolares y estas medidas se empiezan a aplicar en municipios con poca población obteniendo buenos resultados. Un ejemplo claro es Benidorm quienes han comenzado a implantar esta medida en el año 2023.

Fomentar el transporte público

■ Muy interesante ■ Bastante interesante ■ Poco interesante ■ Nada interesante ■ Ns/c No leer

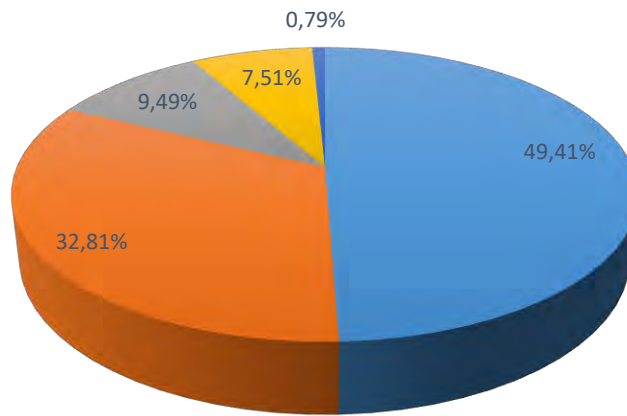


Imagen 26. Respuestas ante la pregunta de fomentar el transporte público

Para conocer la opinión de los usuarios sobre el fomento del transporte público, más del 80 % de los encuestados estaría a favor de incentivar este sistema mediante mejoras en cuanto a la calidad y la cantidad del mismo.

Uso de la bicicleta si se mejora

■ Seguro que sí ■ Probablemente sí ■ Probablemente no ■ Seguro que no ■ Ns/c No leer

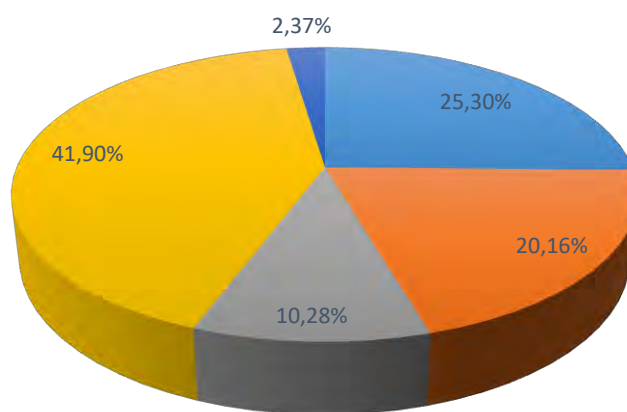


Imagen 27 Respuestas ante la pregunta de si emplearían más la bicicleta si se mejoran las infraestructuras

En otra cuestión se preguntó sobre si se emplearía la bicicleta o el patinete eléctrico si se mejorará la infraestructura y se adaptaran ciertas calles para su uso. El 45 % de los encuestados respondió afirmativamente. Es decir que del 4% que es asidua de este modo de transporte se podría llegar a aumentar a un 20% si se realizan las mejoras adecuadas.

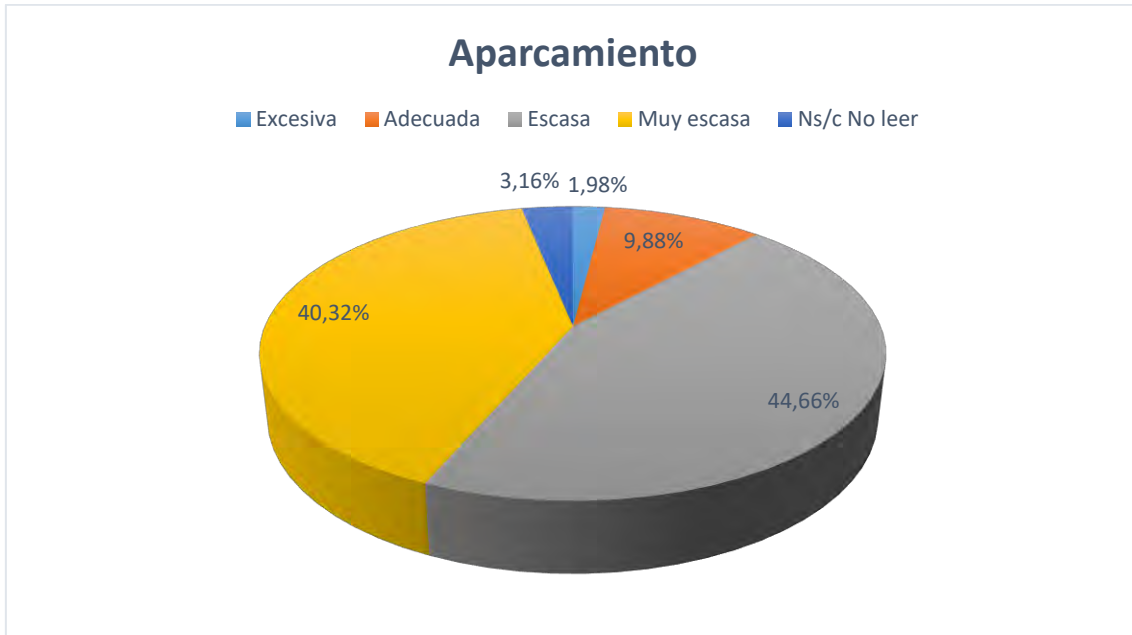


Imagen 28. Respuestas ante la pregunta de como perciben la oferta de plazas de aparcamiento

Otro de los principales temas es el aparcamiento en el municipio, el 85 % de los encuestados lo perciben como muy escasa o escasa, es decir que tienen un exceso de parque de coches comparado con la oferta de aparcamiento disponible. Esto provoca que aparcamientos en ciertas áreas del centro de la ciudad se encuentren altamente cotizados obligando a muchos residentes de las zonas a dar numerosas vueltas o bien aparcarse en otras áreas alejadas

Zona azul, ayuda a regular el estacionamiento

■ No ■ Sí ■ Ns/c No leer

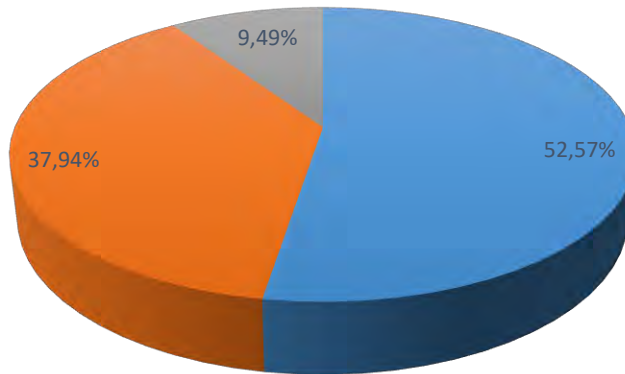


Imagen 29 Respuestas ante la pregunta de considera que la zona azul ayuda al aparcamiento

Siguiendo con el punto anterior se encuesta sobre las zonas azules, el 53 % considera que no ayuda a mejorar el aparcamiento respecto al 38 % que si lo considera.

Dificultad para aparcar cerca de casa

■ Siempre ■ Bastantes veces ■ Pocas veces ■ Nunca ■ Ns/c No leer

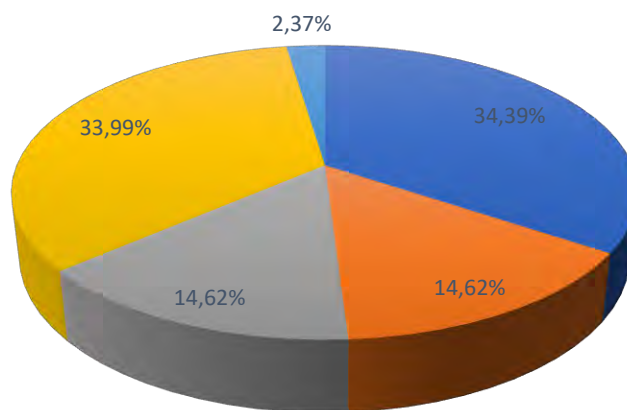


Imagen 30. Respuestas ante la pregunta de si tienen dificultad para aparcar cerca de casa

Esta encuesta completa las dos anteriores, se pregunta sobre la dificultad para aparcar cerca de casa, donde el 49 % tiene dificultades para aparcar. Se debe de

hacer mención a que gran parte de los encuestados que afirman que no tienen problema para aparcar en su casa posee parking privado.

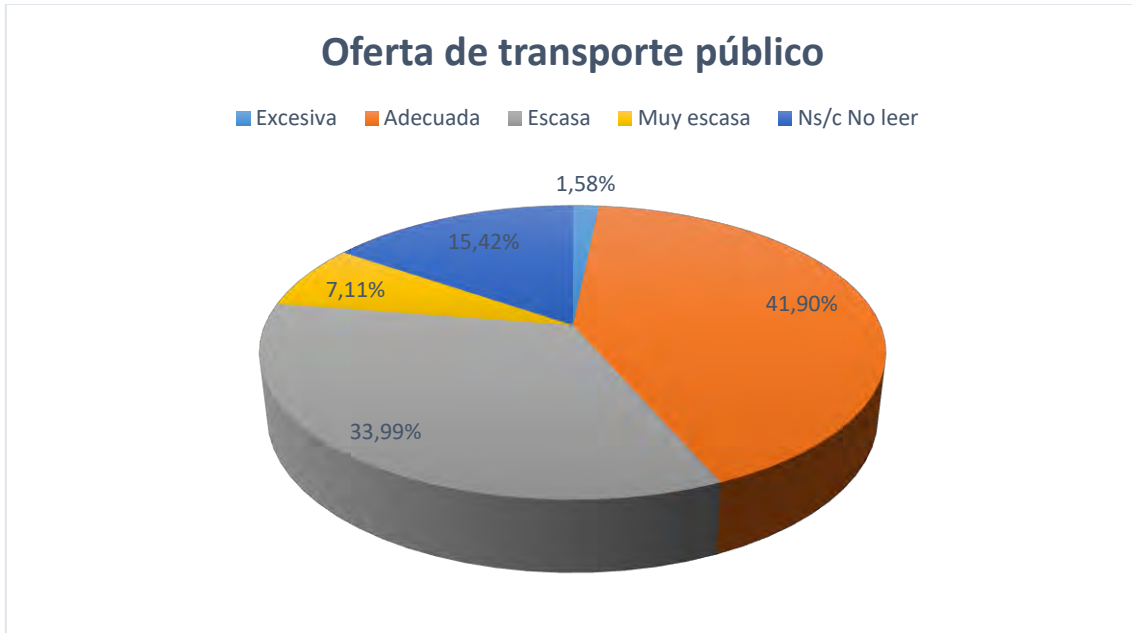


Imagen 31. Respuestas ante la pregunta de como considera la oferta de transporte público

Los datos arrojados de la oferta del transporte público para La Vila se encuentran muy ajustada en donde el 43 % la encuentra correcta frente al 41 % que la encuentra insuficiente, esta disparidad se da principalmente en aquellos usuarios de transporte que lo usan asiduamente quienes consideran que sería bueno disponer de mejor oferta. Hay que tener en cuenta que la oferta de dicho modo de transporte engloba el Tram, Bus urbano y Bus interurbano.



Imagen 32 Respuestas ante la pregunta de si considera que el municipio de La Vila tiene problemas de circulación

En cuanto a la circulación, se puede ver que solo el 24 % considera que tiene dificultades a la hora de circular por la Vila Joiosa.

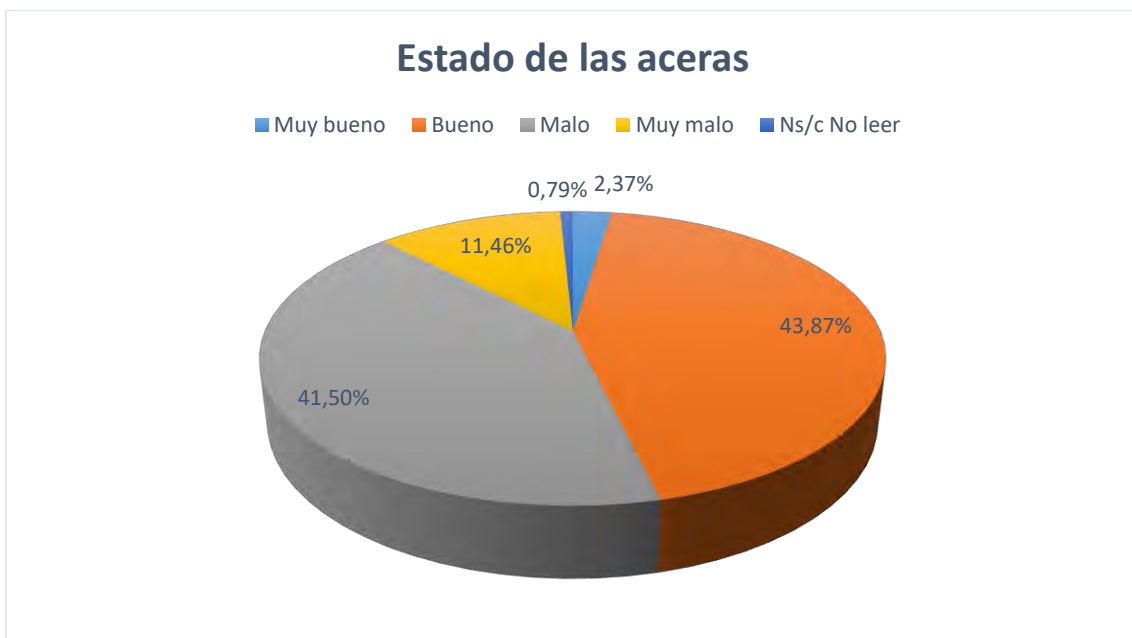


Imagen 33 Respuestas ante la pregunta de como encuentra el estado de las aceras(anchos, calidad...)

Por último, para la movilidad peatonal se ha realizado la encuesta sobre el estado de las aceras, en donde el casi el 53 % considera que el estado es bastante malo mientras que el 44% lo considera bueno.

2.3. TRANSPORTE PRIVADO

Las infraestructuras viarias del municipio de La Vila Joiosa adoptan un esquema jerarquizador y ordenador en su expansión urbana; así como adaptado a la morfología propia del territorio y al devenir histórico que marca su actual configuración sobre un contexto territorial más amplio. Su función determinante sirve para dar cobertura a los flujos de tráfico interno. Consta de un trazado primordialmente de orden local, aunque tiene un papel importante en el tráfico externo con lógica continuidad en itinerarios interurbanos.

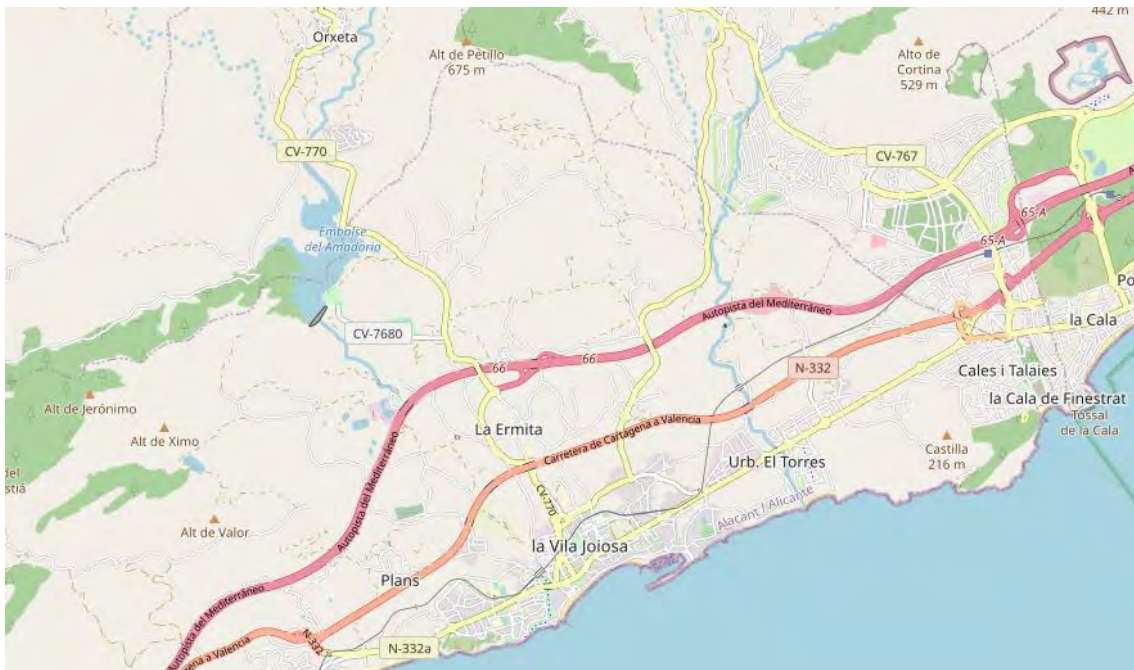


Imagen 34. La Vila Joiosa en el contexto de infraestructura viarias de La Marina Baja

Situado en la comarca de La Marina Baja, La Vila Joiosa está comunicado con los principales municipios y ciudades de la comarca mediante una red básica de carreteras de la Generalitat que circunvalan el municipio y facilitan el acceso a las principales autopistas que comunican la provincia con el resto del territorio nacional, siendo éstas:

- CV-770: es una de las principales redes de comunicación a través del norte del La Vila Joiosa y lo conecta con Benasau, pasando por Orxeta, Sella y Alcoleja.

- CV-759: comunica La Vila Joiosa con Finestrat por el noreste del municipio.
- N-332a: presenta un trazado paralelo a la N-332 que circunvala el municipio de este a oeste y lo comunica con la Cala de La Vila y Benidorm.

Se puede, por tanto, afirmar que La Vila Joiosa interconecta con un importante número de redes, tanto de titularidad provincial como autonómica, colocándolo en un lugar estratégico para las comunicaciones.

Podemos, por tanto, definir la red de infraestructura viaria local de La Vila Joiosa con las vías:

- Calle Ciudad de Valencia
- Calle Canalejas
- Avenida Varador
- Avenida del Puerto
- Avenida del Doctor José María Esquerdo Zaragoza
- Calle Arsenal
- Partida Puntas del Moro
- Calle Pelayo
- Calle Azorín
- Calle Alicante
- Calle Ramón y Cajal
- Calle de Germans Aragonés
- Calle Ocho de Mayo
- Calle Barranquet
- Calle Quintana
- Calle Nueve de Octubre
- Avenida Bernat Sarriá
- Calle Andalucía
- Avenida de Benidorm
- Avenida Ensenyants de la Vila
- Calle Diputada Ángela Linares
- Calle Metge D. Jorge Torregrosa
- Calle del Maestro Joaquín Rodrigo
- Calle del Pati Fosc
- Calle de la Paz
- Calle Jesús Urrios
- Plaza de la Comunitat
- Calle Ciudad de Castellón

- Calle Constitución
- Calle Dr. Álvaro Esquerdo
- Calle Maestro Quico Serrano
- Plaza de la Generalitat
- Calle Ibiza
- Calle Mayo
- Calle Jaume I el Conquistador

Por último, y como consecuencia de la ordenación del tráfico, existen otras redes (calles en sentido estricto), las cuales, aun sin ser viario de acceso de directo a los centros generadores de desplazamientos, son absolutamente necesarias para completar la trama urbana principal, quedando insuficiente de no ser consideradas, bien por cubrir una necesidad particular, en lo que a sentidos de circulación se refiere, o bien por conectar algunos de los viales anteriormente mencionados. Entre ellos se encuentran las siguientes calles:

- Avenida de la Ciudad de Requena
- Calle Barcelona
- Calle Madrid
- Calle Hernán Cortés
- Calle Censal
- Calle Gabriel Miró
- Calle de la Nucía
- Avenida de Altea
- Calle Juan Ramón Jiménez
- Calle Francisco María Esquerdo Historiador
- Calle Calvario
- Calle Maestro Pons
- Calle Méndez Núñez
- Avenida Marina Baja
- Calle Dr. Fleming

Para conocer la movilidad existente entre estas calles se ha realizado un estudio mediante aforos a lo largo de las distintas glorietas y avenidas principales, discretizando entre las que son aforos lineales y los direccionales.

En los aforos direccionales se ha tenido en cuenta en cada una de las salidas y entradas disponibles en las propias glorietas. Se muestran algunos de los datos obtenidos:

Punto direccional 1:



Imagen 35. Ubicación del aforo direccional D1 Partida paraíso con C. Cervantes

El flujo de vehículos para el nudo D1, Partida paraíso con C. Cervantes, posee un volumen de tráfico constante a lo largo de la jornada, únicamente se desploma el volumen a partir de las 21:00 en donde se reduce mínimamente.

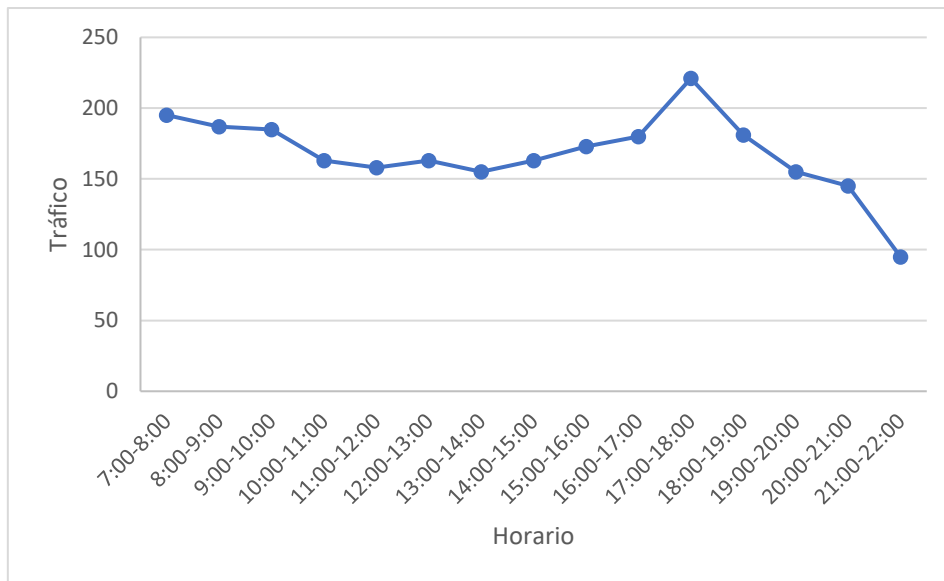


Imagen 36. Gráfico de la variación de vehículos según horas de D1

Punto direccional 3:

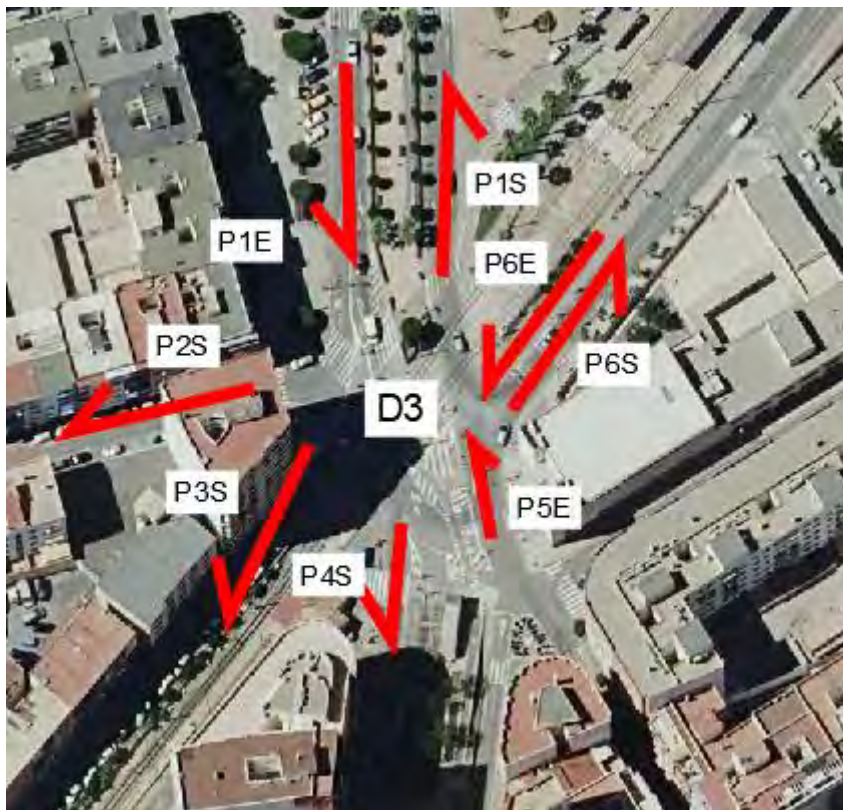


Imagen 37. Ubicación del aforo D3 Pianista soriano con línea FGV

Se puede observar que la entrada de los vehículos al municipio tiene su hora punta por la tarde de 19:00-20:00 por lo que se puede saber que existe un mayor número de personas residentes en el casco urbano que tienen sus trabajos en otras partes de la comarca o provincia.

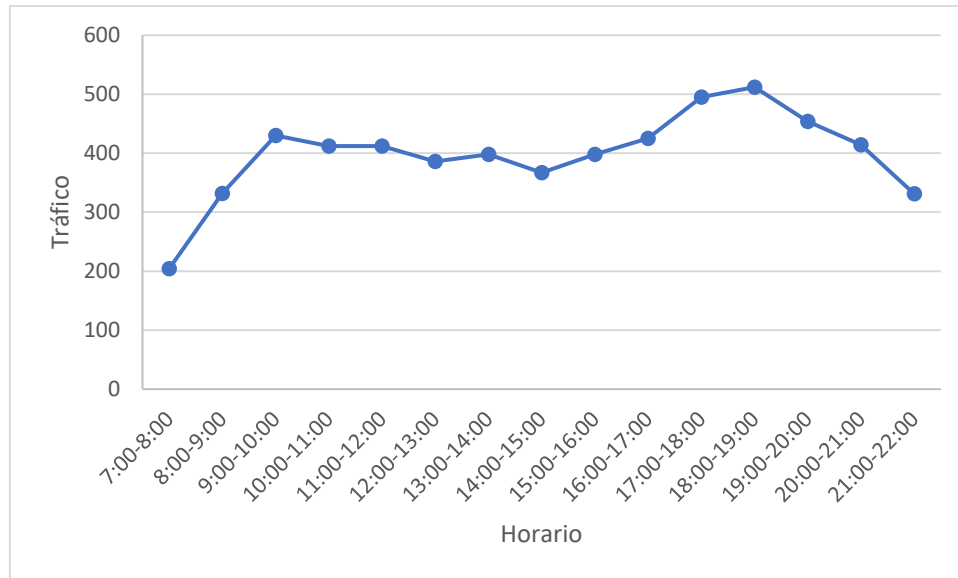


Imagen 38 Gráfico de la variación de vehículos según horario de D3

2.4. TRANSPORTE PÚBLICO, ALTERNATIVAS Y TIPOS

El transporte público en la Vila es variado, en él se tienen los tres principales sectores de transporte: autobús, el tranvía y taxi.

El autobús permite tanto los viajes íntegramente urbanos dentro del municipio como fuera del reforzando las conexiones con los municipios vecinos como puede ser Benidorm, Relleu, Sella y Finestrat. A su vez dispone de una serie de Bus interurbanos que conectan con otros núcleos urbanos más alejados.

El tranvía (TRAM Metropolitano de Alicante) es gestionado por Ferrocarriles de la Generalitat Valenciana (FGV) da servicio a la zona metropolitana de Alicante, así como de la Costa Blanca desde Alicante hasta Denia incluyendo varias paradas en el término municipal de La Vila Joiosa. El tramo es electrificado desde Alicante hasta Benidorm y desde ahí hasta Denia son tipo Diesel. Este circula por vías tanto tranviarias como ferroviarias.

El servicio de Taxis de La Vila está integrado en el Área de prestación conjunta de la Marina Baixa, ofertando en los siguientes municipios: Altea, Beniardá, Benifato, Benimantell, Bolulla, Callosa d'En Sarrià, Confrides, Finestrat, El Castell de Guadalest, La Nucua, Orxeta, Polop, Relleu, Sella, Tàrbena y la Vila Joiosa

2.4.1. AUTOBUS

En la actualidad el municipio de La Vila Joiosa dispone de un servicio de autobús que permite el transporte de viajeros dentro del mismo municipio y entre otras comarcas limítrofes. En la actualidad es explotada por la empresa Llorente Bus, la cual pertenece al Grupo Avanza

También existe un recorrido de autobuses para los colegios con numerosas paradas a lo largo del municipio que permiten que una gran cantidad de alumnos acudan a la escuela en autobús.

Los horarios están limitados principalmente a la entrada y salida de las escuelas



Imagen 39. Para de bus escolar existente de la Vila

Se realiza a continuación, una clasificación de las líneas de transporte público por ámbito e importancia de las mismas.

Línea local principal

| N.º LÍNEA | AMBITO | OBSERVACIONES |
|-----------|--------|---|
| 21 | Local | Línea principal (Polideportivo, Finestrat centro) |
| 22 | Local | Línea principal (Cementerio, Finestrat centro) |
| 23 | Local | Línea principal (Cala La Vila Joiosa, La Vila Joiosa Centro, hoteles) |

Tabla 1. Líneas locales principales

Líneas comarcales principales

| N.º LÍNEA | AMBITO | OBSERVACIONES |
|-----------|----------|---|
| 20 | comarcal | Línea principal, actúa principalmente a nivel Vila (Relleu, Sella, Orxeta, La Vila Joiosa, Finestrat) |

Tabla 2. Líneas comarcales principales.

Líneas comarcales secundarias

| N.º LÍNEA | AMBITO | OBSERVACIONES |
|-----------|----------|--|
| 2 | comarcal | Línea secundaria (Benidorm, Finestrat, hoteles La Vila Joiosa) |
| 3 | comarcal | Línea secundaria (Benidorm, E. BUS, Finestrat, hoteles La Vila Joiosa) |
| 8 | comarcal | Línea secundaria (Benidorm, Finestrat, hoteles La Vila Joiosa) |
| 15 | comarcal | Línea secundaria (Finestrat, La Vila Joiosa) |
| 19 | comarcal | Línea secundaria (Finestrat, La Vila Joiosa) |
| 53 | comarcal | Línea secundaria (Callosa d'en Sarrià - Polop - La Nucía - Estación bus - Bendorm centro - Calas - Hospital) |
| 54 | comarcal | Línea secundaria (La Vila Joiosa - Hospital - Calas - Benidorm - Estación autobuses) |

Tabla 3. Líneas comarcales secundaria.

Línea comarcal turística.

| N.º LÍNEA | AMBITO | OBSERVACIONES |
|-----------|----------|---|
| 30 | Comarcal | Línea secundaria comarcal (turística). City Tours-panorámico. (Benidorm-Cala de La Vila y La Vila Joiosa) |

Tabla 4. Líneas comarcales turística.

Las conexiones locales principales se definen en tres itinerarios distintos, uno que recorre paralelo al litoral del municipio de La Vila uniendo la Cala de La Vila Joiosa, su centro y la zona de los hoteles. Otro de los itinerarios conecta perpendicular al litoral uniendo el centro con la zona del polideportivo. Por último, se sitúa el cementerio que une parte del centro.



Imagen 40 Principales líneas e isolíneas de paradas del bus

En la actualidad la zona urbana de La Vila se enmarca dentro de un mismo sector tarifario en las que se incluye las Líneas Urbanas, no obstante también se sitúan dentro de esta franja tarifaria las poblaciones de Benidorm, Finestrat y L'Alfas del Pi. Un segundo sector tarifario incluye las poblaciones de Ortxeta, Polop y La Nucia, por último una tercera franja tarifaria que incluye las poblaciones de Relleu, Sella, Guadalest y Callosa.

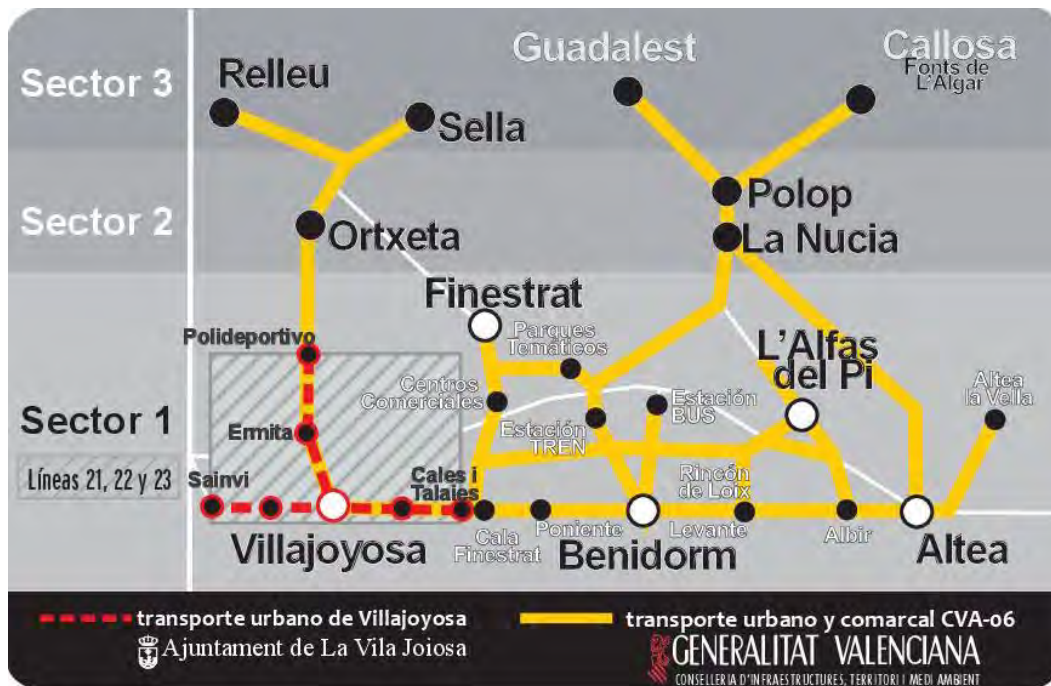


Imagen 41 Sectores tarifarios de bus. Fuente: Lorente bus

Otro aspecto relevante, en lo que a movilidad se refiere es como nos movemos a nivel provincia, esto se encuentra definido en el proyecto de servicio público de viajeros por carretera, que unido a la red TRAM configura una magnífica alternativa de movilidad.

En este aspecto cobra especial importancia el flujo de movimientos que se da en LES MARINES-ALACANT

Dentro de este itinerario destaca la siguiente línea

Línea 3. "BENIDORM-LA VILA JOIOSA-(UNIVERSIDAD)-ALACANT"

a) Con paso por la Universidad:

Longitud media por sentido: 54,7 Km.

- Recorrido: Benidorm (Estación de autobuses) – N-332 – La Vila Joiosa – N-332 – A-70 – A77a – Universitat d'Alacant (*) – Alacant (ADIF / Estación)

(*) El paso por la Universidad está limitado al periodo lectivo y a determinadas expediciones diarias.

b) Sin paso por la Universidad:

Longitud media por sentido: 47,6 Km.

- Recorrido: Benidorm (Estación de autobuses) – N-332 – La Vila Joiosa – N-332 – El Campello – N-332 – Alacant (ADIF / Estación)

Línea 3. Benidorm- (Universidad) - Alacant (por La Vila Joiosa)

| INVIERNO | IDA | VUELTA |
|---------------------|-----|--------|
| Laborables (L-V) | 6 | 6 |
| Sábados | 4 | 4 |
| Domingos y Festivos | 4 | 4 |

Número anual de expediciones: 2.600

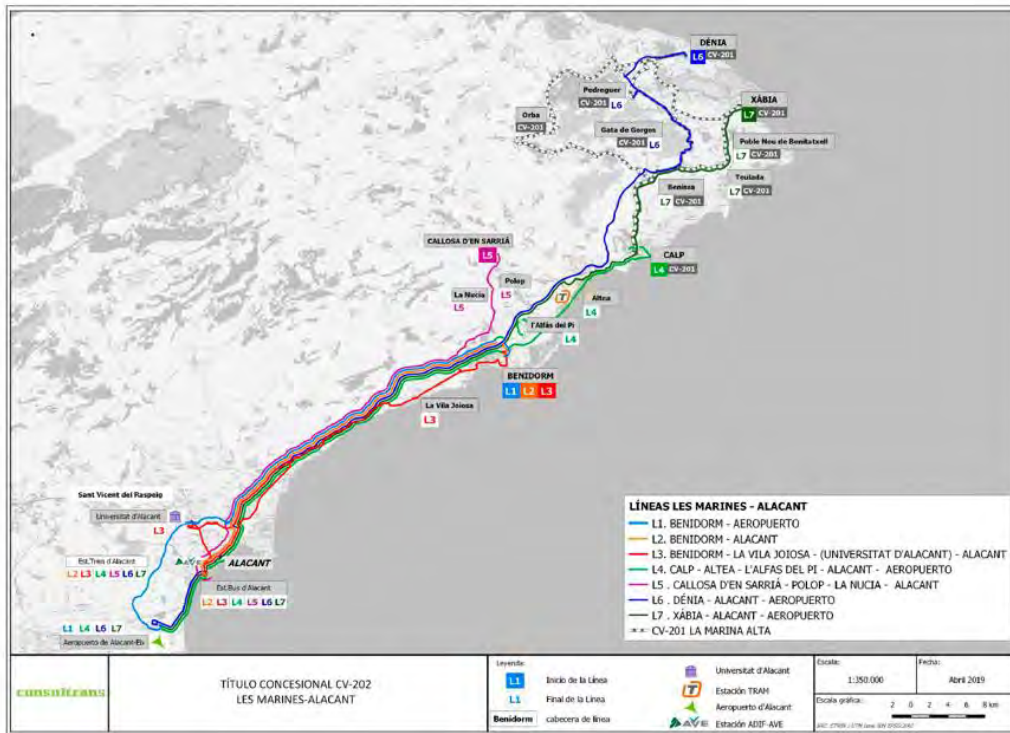
Tabla 5. Número de trayectos por día en invierno línea 3. Fuente: Dirección General de Obras Públicas, Transportes y Movilidad

| VERANO | IDA | VUELTA |
|---------------------|-----|--------|
| Laborables (L-V) | 8 | 8 |
| Sábados | 6 | 6 |
| Domingos y Festivos | 6 | 6 |

Número anual de expediciones: 1.808

Tabla 6. Número de trayectos por día en verano línea 3. Fuente: Dirección General de Obras Públicas, Transportes y Movilidad

| LINEA 3 | | BENIDORM-(UA)-ALACANT (por Vila Joiosa, la) | | | |
|-----------------------------|-------|---|---------|----------|----------|
| SENTIDO | | ALACANT | SENTIDO | BENIDORM | |
| INVERNO | | BENIDORM | ALACANT | ALACANT | BENIDORM |
| L-V | | | | | |
| 1 | 6:15 | | 1 | 9:00 | |
| 2 | 7:00 | | 2 | 12:00 | |
| 3 | 13:00 | | 3 | 13:00 | |
| 4 | 14:30 | | 4 | 15:30 | |
| 5 | 18:45 | | 5 | 19:30 | |
| 6 | 20:00 | | 6 | 21:30 | |
| 7 | | | 7 | | |
| 8 | | | 8 | | |
| Con paso por la Universidad | | | | | |
| SÁBADOS | | | | | |
| 1 | 7:00 | | 1 | 9:00 | |
| 2 | 13:00 | | 2 | 12:00 | |
| 3 | 18:45 | | 3 | 15:30 | |
| 4 | 20:00 | | 4 | 19:30 | |
| 5 | | | 5 | | |
| 6 | | | 6 | | |
| DOMINGOS Y FESTIVOS | | | | | |
| 1 | 7:00 | | 1 | 9:00 | |
| 2 | 13:00 | | 2 | 12:00 | |
| 3 | 18:45 | | 3 | 15:30 | |
| 4 | 20:00 | | 4 | 19:30 | |
| 5 | | | 5 | | |
| 6 | | | 6 | | |



2.4.2. TRAM

Por el término municipal de La Vila Joiosa, transita el tranvía perteneciente a FGV (Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana), siguiendo el trazado del antiguo Trenet. En el término municipal existen puntos de parada, siendo los siguientes:

- Paradís
- La Vila Joiosa
- CREUETA
- Costera Pastor
- Hospital Vila

La única línea que circula por el mismo es la L1 que va desde la estación de Benidorm hasta Luceros en Alicante. Se debe de mencionar que estas líneas pertenecen a la zona C siendo necesario pagar un suplemento en el billete si se desea viajar a otra zona.

Línea 1- Luceros (Alicante) – Benidorm. La línea 1 del TRAM conecta la céntrica plaza de Los Luceros con Benidorm. La longitud total del recorrido es de 43 km. Tiene una frecuencia de paso de 30 minutos. Siendo la duración desde Luceros hasta la estación de Benidorm de 1 h y 15 min.

T TRAM

METROPOLITÀ D'ALACANT

- L1 Luceros - Benidorm
- L2 Luceros - Sant Vicent del Raspeig
- L3 Luceros - El Campello
- L4 Luceros - Pl. La Coruña
- L5 Porta del Mar - Pl. La Coruña
- L9 Benidorm - Dénia

||||| Tram en obres, servei substitutori amb autobús.
Tramo en obras, servicio sustitutorio con autobús.
Section under construction, substitute bus service.



Informació de gestió i serveis clients
Telèfon (d'atenció al client) i adreça web
900 72 04 72
www.tramalacant.es
@tramalacant
@tramalacant_jv



Imagen 42 Mapa trayectos líneas TRAM. Fuente: Tramalacant

El precio del TRAM está marcado por zonas, existiendo una gran variedad de tarifas en función de billetes sencillos, bonos y descuentos.

| | 1 zona* | 2 zones | 3 zones | 4 zones | 5 zones | 6 zones |
|------------------------|---------|---------|---------|---------|---------|----------|
| Bitllet senzill | 1,35 € | 2,50 € | 3,75 € | 4,85 € | 6,05 € | 7,15 € |
| I+V | 2,30 € | 4,25 € | 6,40 € | 8,25 € | 10,30 € | 12,20 € |
| Bono 10 | 7,60 € | 14,00 € | 21,00€ | 27,20 € | 33,90 € | 40,05 € |
| Bono 30 | 21,50 € | 39,75 € | 59,65 € | 77,15 € | 96,20 € | 113,70 € |

Imagen 43 Tarifas TRAM por zonas. Fuente: Tramalacant



Imagen 44 Paradas línea 1 TRAM. Fuente: Tramalacant

2.4.3. TAXI

El servicio de taxi del municipio de La Vila está integrado dentro de la mancomunidad de la marina Baixa dando servicio a los siguientes municipios: l'Alfás del Pi, Altea, Beniardá, Benifato, Benimantell, Bolulla, Callosa d' En Sarrià, Confrides, Finestrat, El Castell de Guadalest, La Nucia, Orxeta, Polop, Relleu, Sella, Tàrbena y La Vila Joiosa



El servicio cuenta con una parada permanente en la Av. País Valencia y otra en la zona interior del Hospital de La Vila. En la cala de La Vila cuenta con un total de 2 paradas exclusivas para este sector.

2.5. MOVILIDAD PEATONAL Y EN BICICLETA

2.5.1. MOVILIDAD PEATONAL

Se ha analizado la calidad de la infraestructura peatonal del municipio. Para ello como parte del trabajo de campo, se han recogido las aceras del término municipal de La Vila Joiosa, analizando las dimensiones y tipología de viario peatonal, diferenciándose cuatro categorías, según su nivel de accesibilidad.

- Aceras con anchura menor o igual de 1 metro
- Aceras con anchura entre 1 y 1,80 metros
- Aceras con anchura superior o igual a 1,80 metros
- Calles peatonales

Se han tenido en cuenta a la hora de catalogar las aceras en algún grupo de estos anchos los obstáculos y el número de los mismos existentes tales como, arboles, mobiliario urbano, farolas...

Se han analizado un total de 120 Km de vías peatonales del municipio de La Vila Joiosa, en ellas se recogen las más importante y transitadas, en donde se destacan que 2 Km de estas vías han sido convertidas de calles de vehículos privados a calles peatonales, a su vez goza de un gran número de parques con recorridos internos que sirven a los peatones para desplazarse, como puede ser el parque censal.

Toda la zona del casco antiguo se ha convertido en calles peatonales prohibiendo el uso de coches salvo a personal autorizado, favoreciendo en gran medida los desplazamientos de los peatones.

Movilidad peatonal- Zonas 1, 2, 3 y 4

| | ZONA1 | ZONA2 | ZONA3 | ZONA4 |
|------------------|--------|-------|--------|--------|
| MP-1 (ml) | 3.232 | 1.616 | 1.139 | 527 |
| MP-1-1,8 (ml) | 263 | 1.604 | 3.770 | 741 |
| MP-1,8 (ml) | 11.410 | 2.128 | 23.653 | 25.190 |
| MP-PEATONAL (ml) | 129 | - | 390 | - |

Imagen 45. Metros lineales de acera según zonas

Las zonas 1, 3 y 4 son similares entre sí con una clara predominancia del ancho del carril de más de 1,8 metros, ambas comparten que han sido los principales centros de la creación de los nuevos espacios urbanos.

La zona 2 se ubican núcleos de población más antiguos como la ermita donde en ellos las calzadas son la mayoría de sus casos de menos de 1 m de ancho.

Numerosos núcleos de estas zonas donde se ubican viviendas aisladas no poseen acera para recorrido peatonal alguno, siendo únicamente el carril del viario lo que conecta con estas zonas. Un área caracterizada por viviendas unifamiliares donde se ha detectado calles sin ningún tipo de infraestructura peatonal, no contabilizado en la tabla

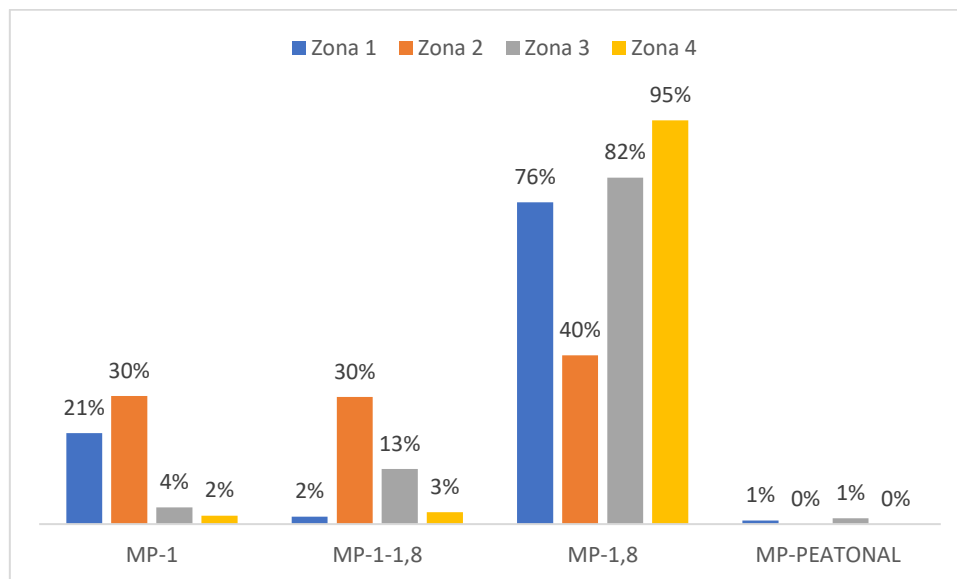


Imagen 46. Gráfico de porcentajes de aceras

Los nuevos desarrollos urbanísticos que se están realizando en el municipio de La Vila Joiosa pretenden dotar a las aceras de un ancho suficiente para que cumpla con la normativa de acceso universal tal como se muestran en la gráfica superior donde en la zona 4 el 95 % de las aceras tienen un ancho superior a los 1,8 metros. En contraparte se sitúa la zona 2 una de las más antiguas de La Vila donde el 30 % de los anchos es inferior al metro.

Movilidad peatonal- Zonas 5, 6 y 7

| | ZONA5 | ZONA6 | ZONA7 |
|------------------|-------|-------|-------|
| MP-1 (ml) | 1.051 | 3.060 | 643 |
| MP-1-1,8 (ml) | 4.493 | 1.418 | 2.018 |
| MP-1,8 (ml) | 4.899 | 1.773 | 2.210 |
| MP-PEATONAL (ml) | 779 | - | 647 |

Imagen 47 Metros lineales de acera según zonas

Las zonas del centro de la ciudad se muestran en un equilibrio de las tres categorías de acera, en donde en las zonas de acera superior a los 1,8 metros se corresponden a nuevas actuaciones o mejoras del itinerario peatonal.

Las zonas 5 y 7 son claramente similares ambas poseen unos porcentajes muy parejos en cuanto porcentajes de tipología siendo únicamente un 40 % de las aceras las que cumplen con el ancho universal. La zona 6 por el contrario los anchos de acera son relativamente pequeños debido principalmente a la antigüedad del barrio siendo un 49 % de la acera inferior a 1 m al no contabilizar los bordillos como parte de la superficie peatonal, siendo esta zona uno de los peores recorridos peatonales

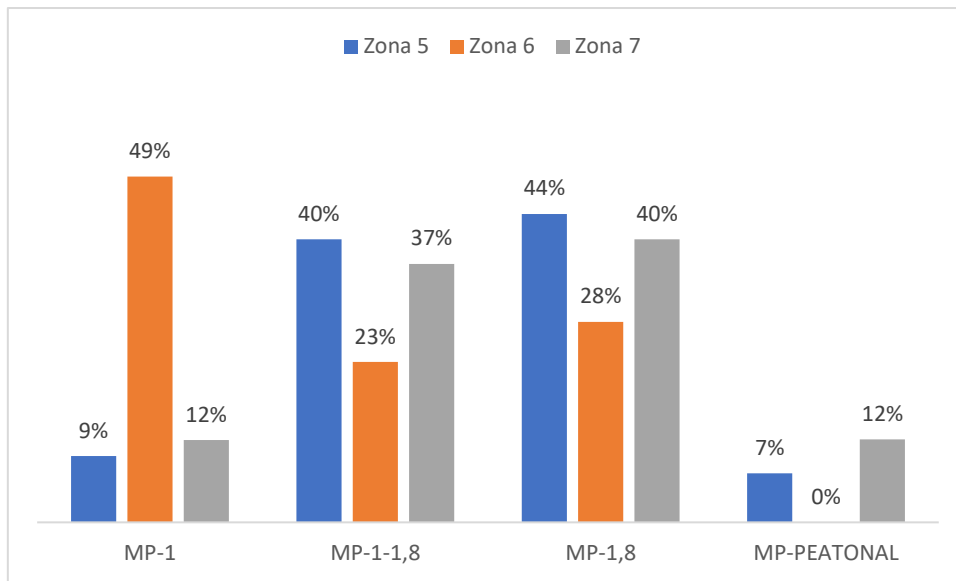


Imagen 48 Grafico de porcentajes de aceras

Movilidad peatonal- Zonas 8, 9 y 10

| | ZONA8 | ZONA9 | ZONA10 |
|------------------|-------|-------|--------|
| MP-1 (ml) | 341 | 940 | 86 |
| MP-1-1,8 (ml) | 502 | 1.981 | 2.238 |
| MP-1,8 (ml) | 2.888 | 4.879 | 6.410 |
| MP-PEATONAL (ml) | - | 117 | 71 |

Imagen 49 Metros lineales de acera según zonas

El contraste con la parte del casco urbano del oeste es notable, en estas zonas predomina los anchos de más de 1,8 m situándose en los 70 %, el resto de anchos que son inferiores a la accesibilidad universal se deben a edificios antiguos tales como los ubicados en la C/ Ibiza donde no llegan a 1 m, no obstante, en su prolongación realizada en los nuevos desarrollos se puede ver como el ancho es superior a los 1,8 m.

El 77 % de la zona 8 se encuentra cumpliendo con la normativa de accesibilidad universal con anchos muy superiores a los 1,8 m tal como se pueden encontrar en el paseo marítimo, o en la Av. del País Valencia o Av. Varador.

Otra de la razón de los anchos inferiores en esta zona es por los edificios antiguos en contraste con los nuevos tal como ocurre la calle situada entre C/Barberes y la Partida Barberes Sur donde por un lado es inferior al metro y en el nuevo parque son superiores a los 2 metros.

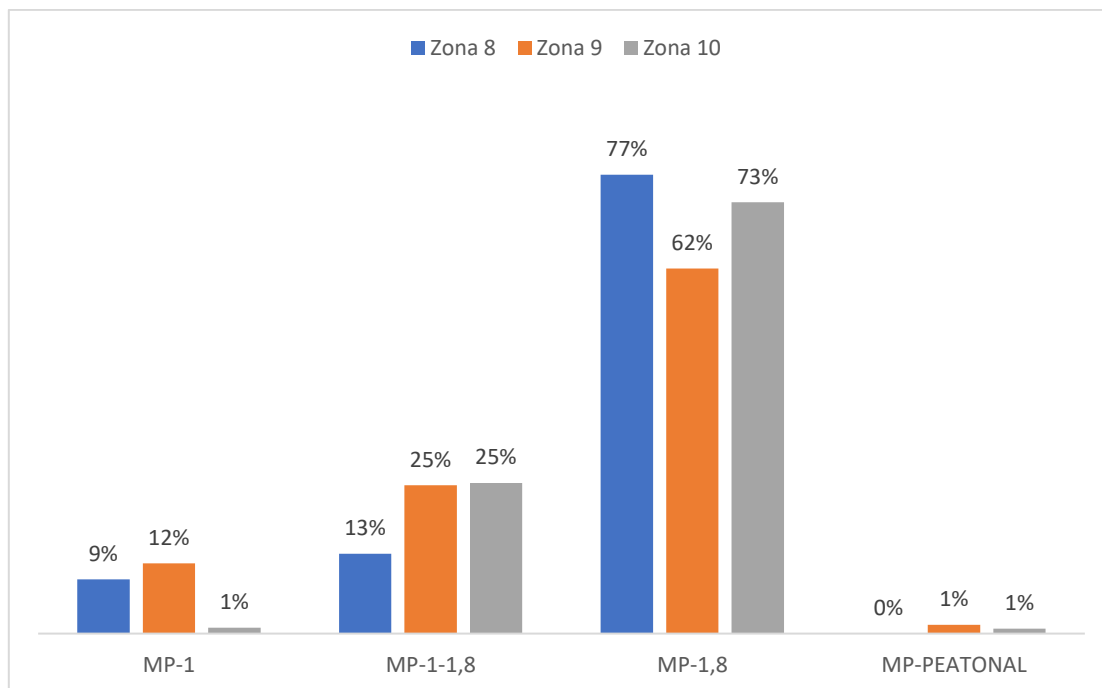


Imagen 50 Grafico de porcentajes de aceras

2.5.2. MOVILIDAD EN BICICLETA

La bicicleta, entendida como un modo de transporte cotidiano, ha cobrado un gran peso como alternativa al uso de vehículo privado y público para distancias cortas inferiores a los 7 Km considerándolo como un transporte económico, seguro y funcional. Siendo tal el éxito de este transporte que ha aumentado el número de infraestructuras destinadas a su uso para competir con el transporte privado.

La Vila cuenta con una red de carriles bicis que se extiende a lo largo del municipio, en algunos casos la red está totalmente diferenciada del resto del viario siendo uso exclusivo para los ciclistas, pero en otros casos comparte uso con los vehículos o con los peatones.

En 2014 se incluyó un documento que modificaba puntualmente el plan general de ordenación urbana al incorporar una red básica de recorridos ciclistas en el municipio, en dicho plan se plantearon los recorridos e itinerarios necesarios para definir la red. Previo a esta fecha ya el municipio ya contaba con algunos tramos ciclistas como pudieran ser el tramo del sector PP-23 o el tramo del sector PP-16

entre otros. No obstante, dichos tramos estaban aislados y sin conexión alguna con otros sistemas de movilidad similar.

El documento surgió para dar una continuidad a la red ciclista y conectarla con otros sistemas de intermodalidad cuyos puntos básicos son los siguientes:

- La Red Básica discurrirá, al menos, por los viales principales del suelo urbanizable pendiente de desarrollo (viales estructurales) y conectará íntegramente los suelos urbanos y urbanizables del municipio.
- Deberán contar con acceso directo a recorrido ciclista todas las dotaciones públicas existentes en el municipio, colegios y centros educativos, puntos de interés cultural, puntos de movilidad intermodal (TRAM y aparcamientos públicos), y un alto porcentaje de paradas de autobús público.
- Es imprescindible regular el tráfico ciclista en el paseo marítimo mediante la definición de aceras-bici o calles-bici, procurando compatibilizar esta infraestructura con las actividades comerciales y turísticas.
- El casco histórico debe ser considerado en su totalidad como zona de tráfico peatonal prioritario permitiendo el paso de ciclistas.
- Se identifican dos recorridos prioritarios: eje litoral, o recorrido Montiboli – La Cala; y el eje perpendicular a éste, recorrido Centro – Alcocó. El primero de ellos es el que más tráfico ciclista tiene en la actualidad, principalmente desde la zona centro hasta La Cala y los municipios de Finestrat y Benidorm. El segundo de ellos conectaría el Centro Urbano con el polideportivo Maisa Lloret, pasando por la zona urbana de La Ermita y la Hacienda del Sol.

En primer lugar, se adjunta una descripción de las distintas tipologías de la infraestructura ciclista existente en el municipio, y posteriormente se sintetiza en una tabla el inventario de los itinerarios ciclistas contemplados para la ciudad.

- Acera-bici: cuando el ciclista comparte rasante con el peatón.
- Acera-Bici en mediana: Sirviendo el carril bici como separador de las calzadas
- Pista-bici: itinerario segregado totalmente de peatones y tráfico motorizado.

- Calle-calle: también conocida como ciclo-calle coexistencia de la bicicleta con el vehículo a motor en la misma calzada de vías de bajo tráfico y baja velocidad con un solo carril por sentido y, en la mayoría de los casos, un solo sentido.
- Carril-bici: cuando el ciclista comparte rasante con el vehículo a motor, pero se le reserva parte de la calzada, ya sea mediante señalización o algún elemento de segregación física.

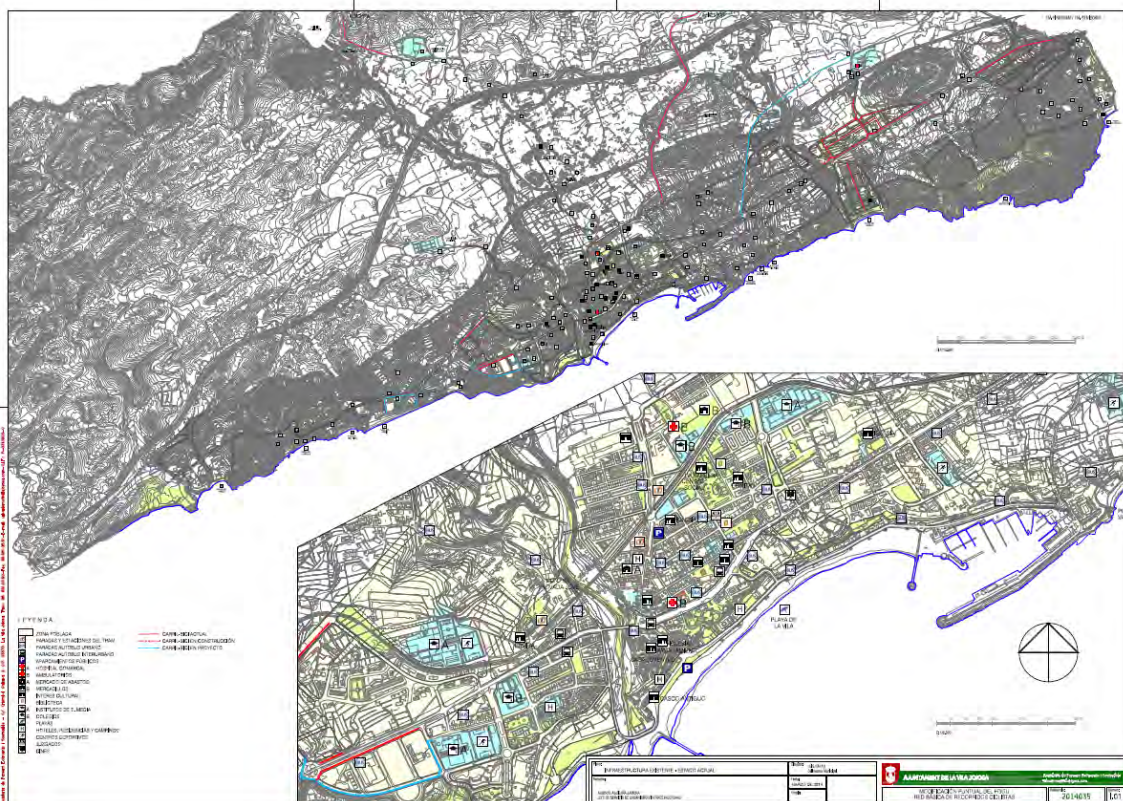


Imagen 51. Plano PIC de La Vila

En esta imagen se muestran los carriles existentes del municipio de La Vila Joiosa en el año 2014 antes de que se iniciara el plan de movilidad ciclista. Este era el punto de partida de la infraestructura ciclista del plan y se realizó un diseño de nuevos carriles e itinerarios que permitieran la conectividad de los mismos.

Eje Montiboli – La Cala: Se trata de un recorrido paralelo a la costa, que se puede dividir en dos secciones principales. Un primer tramo desde la zona del Paraís hasta el centro urbano en la zona de Plans, en el que recorrido coincidirá con el Bulevar Comarcal. El segundo tramo se inicia en la zona de Costera Pastor hasta La Cala de La Vila Joiosa. Entre estos dos tramos, coincidentes en su desarrollo con el futuro Bulevar Comarcal, se ubica el conjunto de recorridos integrados en el casco urbano.

Eje Centro – Alcocó: Este recorrido parte de la rotonda prevista junto a Chocolates Valor utilizando el futuro vial estructural de conexión con la rotonda de la N-332, llega hasta la Ermita y conecta con la rotonda de la AP-7 (junto al peaje). A partir de este punto la ejecución de la conexión depende de la Excma. Diputación de Alicante, en cuanto a la habilitación de arcén-bici hasta el cruce del Polideportivo Maisa Lloret. Se define también un recorrido alternativo, de carácter más rural, que discurre por camino público por las zonas de Partidor, Foradá y Alcocó, de plataforma compartida o calle-bici.

Conexión interior con Finestrat: Para facilitar la utilización de la bicicleta como medio de transporte entre La Vila Joiosa y Finestrat (si bien no es previsible tanta demanda como en los ejes principales anteriores) se prevé la conexión del arcén bici existente en la CV-759 con el recorrido de la Red Básica en la futura Vía Parque.

El casco urbano: Se definen una serie de recorridos ciclistas cuya implantación deberá ser progresiva y supone la remodelación (en ocasiones importante) de determinados espacios urbanos. Debe entenderse que aspectos del recorrido como su tipología, sentidos de circulación, ancho, así como su integración con el resto de usos del vial deberán ser estudiados y definidos en el correspondiente proyecto de urbanización o memoria valorada, estableciendo este documento únicamente los viales que deberán contar con recorrido ciclista.





Imagen 52. Parking La Creueta

2.6. APARCAMIENTO

2.6.1. Oferta de aparcamiento

El aparcamiento en núcleos urbanos con densidad media alta constituye uno de los principales problemas a los que se enfrentan las ciudades, debido a la escasez de espacio público en la vía son catalogados como un bien limitado. El problema se acentúa en aquellas zonas más antiguas donde la planificación urbana no se preocupaba por el estacionamiento, lo que origina un problema en los tiempos modernos.

La gestión de políticas de estacionamiento debe ser considerada como una estrategia más dentro de la movilidad sostenible. Ello es debido a que dicha gestión es una herramienta fundamental para la consecución de gran número de objetivos sociales directamente relacionados con la movilidad.

Su intensidad depende de varios factores; capacidad del viario, centros atractores de desplazamiento... pero sin duda, la facilidad en la localización del aparcamiento es uno de los aspectos que más influye en el uso del vehículo privado para los desplazamientos urbanos. Es por esto que el estudio de las plazas de aparcamientos resulta de elevado interés.

Dado que el municipio de La Vila Joiosa tiene una gran extensión y en donde gran parte de ella se encuentran núcleos urbanos muy reducidos se realizará este estudio en los principales núcleos de población y en aquellas zonas interconectadas entre sí.

La oferta de aparcamiento se clasifica según:

- Aparcamientos en calzada

- Aparcamientos fuera de calzada

Dentro del aparcamiento en calzada se pueden distinguir las siguientes tipologías:

- Estacionamiento libre
- Estacionamiento regulado
- Plazas PMR
- Plazas Motocicletas
- Carga y descarga
- Servicios oficiales

Dentro del aparcamiento fuera de calzada se distinguen las siguientes tipologías:

- Parking público
- Aparcamiento en solares
- Garajes privados

2.6.2. Aparcamiento viario

Una vez presentado las distintas tipologías se ha procedido a contabilizar las plazas mediante el inventario, según los parámetros establecidos por su tipología: 5 metros para aparcamiento en cordón, en esta medida se incluye alcorques y otros elementos que restan espacio, 2,75 metros en batería. Se ha tenido en cuenta también los vados u las intersecciones a la hora de realizar la estimación.

Del mismo modo solo se ha tenido en cuenta aquellas zonas reguladas mediante señalización vertical o por señalización en el viario que indique la posibilidad de aparcar, se han observado que en múltiples zonas los usuarios usaban parte de la calzada para estacionar.

Zonas periurbanas- Zona 1, 2, 3 y 4

Se realiza un estudio del número de plazas de aparcamiento que se encuentran en las periferias del municipio.

| | zona 1 | zona 2 | zona 3 | zona 4 |
|---|--------|--------|--------|--------|
| Aparcamiento en línea (plazas) | 686 | 145 | 1990 | 2164 |
| Aparcamiento en batería (plazas) | 134 | 21 | 249 | 281 |
| PMR (zonas) | 8 | 2 | 13 | 15 |
| Motos (plazas) | 3 | 6 | - | 26 |
| Carga y descarga (plazas) | - | - | - | 9 |

| | | | | |
|---------------------------|----|---|----|-----|
| Servicios (plazas) | 3 | - | 3 | 3 |
| Eléctricos (zonas) | - | 1 | - | 1 |
| BUS (zonas) | 4 | 1 | 4 | 16 |
| Taxi (zonas) | - | - | - | - |
| Vados (plazas) | 64 | 2 | 79 | 130 |

Imagen 53 Número de plazas estacionamiento zonas 1,2, 3 y 4

Las zonas 1, 2 y 3 se pueden considerar periurbanas mientras que la zona 4 se puede catalogar como urbana al tratarse de manzanas abiertas. No obstante, si se observan los gráficos todas ellas son muy similares. En ellas el estacionamiento en línea predomina con un 86 % de las plazas disponible mientras que los estacionamientos en batería únicamente son un 11 % del total.

El resto de plazas ya bien sean para PMR, servicios, motos y carga y descarga son meramente marginales sumando entre ellos un mero 4 % del total. En las zonas 1 y 2 los núcleos de población están repartidos a lo largo de las mismas al ser viviendas aisladas en su gran mayoría, no cuentan con delimitación ni vertical ni horizontal para aparcar ya que los únicos usuarios de esta zona son los propios residentes.

En la zona 3 se encuentran los polígonos industriales de La Vila, así como el nuevo desarrollo urbanístico de la Playa del Torres que se ha tenido en cuenta en el Plan de Estrategia de Modalidad, Estas zonas predomina el uso de un viario mucho más amplio y con predominio de aparcamientos en línea. En la zona 4 ocurre lo mismo que en la zona 3 siendo los porcentajes de plazas exactamente idénticos.

Zonas urbanas- Zona 5, 6 y 7

Se realiza un estudio del número de plazas de aparcamiento que se encuentran en el centro de La Vila parte oeste.

| | zona 5 | zona 6 | zona 7 |
|---|---------------|---------------|---------------|
| Aparcamiento en línea (plazas) | 741 | 529 | 150 |
| Aparcamiento en batería (plazas) | 180 | 64 | 151 |
| PMR (zonas) | 22 | 11 | 13 |
| Motos (plazas) | 83 | 23 | 63 |
| Carga y descarga (plazas) | 11 | 13 | 16 |
| Servicios (plazas) | 42 | 38 | 37 |
| Eléctricos (zonas) | - | 1 | - |
| BUS (zonas) | 4 | 2 | 1 |
| Taxi (zonas) | - | - | - |
| Vados (plazas) | 62 | 121 | 58 |

Imagen 54 Número de plazas estacionamiento zonas 5, 6 y 7.

En estas zonas el predominio del aparcamiento en línea ya no es total, y se equilibra con respecto al resto de los posibles estacionamientos. Si nos fijamos en la zona 7 el 35 % de las plazas es en línea al igual que en batería.

Se debe al aumento de la densidad de la población y el envejecimiento urbanístico del mismo. Se sitúan sobre él un gran número de establecimientos terciarios, así como sedes oficiales y servicios, nace por tanto la necesidad de tener una mayor variación en la tipología de los aparcamientos.

Si prestamos atención a los datos de servicios, PMR y carga y descarga ya no son marginales y cobran un cierto peso en el viario público.

Zonas urbanas- Zona 8, 9 y 10

Se realiza un estudio del número de plazas de aparcamiento que se encuentran en el centro de la Vila parte este.

| | zona 8 | zona 9 | zona 10 |
|---|--------|--------|---------|
| Aparcamiento en línea (plazas) | 92 | 729 | 287 |
| Aparcamiento en batería (plazas) | 87 | 62 | 197 |
| PMR (zonas) | 11 | 12 | 7 |
| Motos (plazas) | 42 | 54 | - |
| Carga y descarga (plazas) | 15 | 5 | 1 |
| Servicios (plazas) | 9 | 16 | - |
| Eléctricos (zonas) | 1 | - | - |
| BUS (zonas) | 5 | 4 | 3 |
| Taxi (zonas) | 1 | - | - |
| Vados (plazas) | 18 | 86 | 17 |

Imagen 55 Número de plazas estacionamiento zonas 8, 9 y 10

Datos generales

| | TOTAL |
|---|-------|
| Aparcamiento en línea (plazas) | 7493 |
| Aparcamiento en batería (plazas) | 1416 |
| Vados (plazas) | 637 |

Imagen 56 Número de plazas de aparcamiento totales en línea/batería/vados

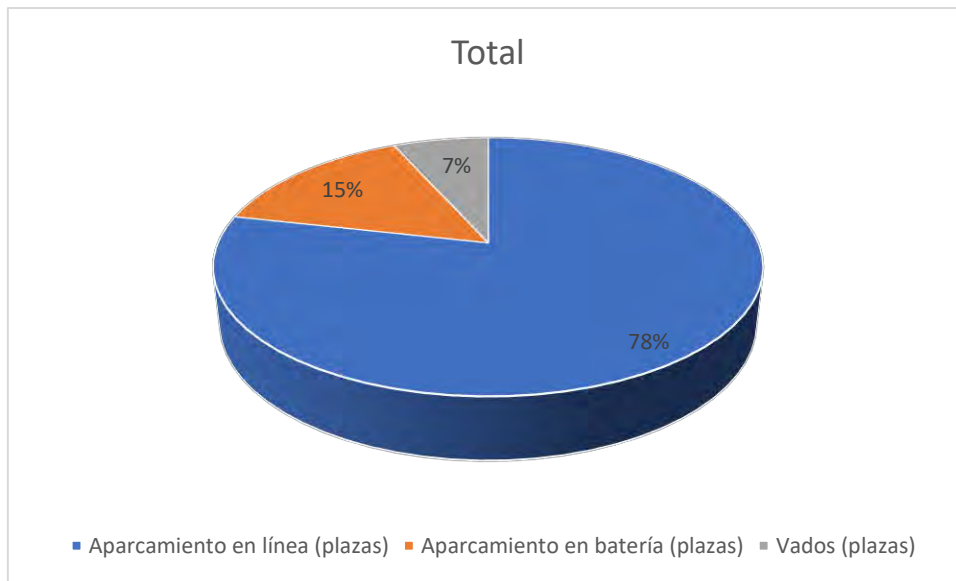


Imagen 57 Gráfico estacionamientos totales en línea/batería/vado

En esta gráfica se refleja lo que se ha ido comentando en los anteriores apartados, existe una total predominancia del aparcamiento en línea, siendo total en aquellas zonas de nuevos desarrollos urbanísticos de las últimas décadas, debiéndose este resultado a que los anchos de las calles son amplios y con una tipología de manzana abierta, en contra parte se sitúa el casco urbano más antiguo de La Vila donde la tipología de manzana es ensanche con calles más estrechas y de único sentido.

Otro de análisis de datos sumamente importante es la relación que existe entre el número de habitantes y las plazas de aparcamiento según las zonas. Esto muestra las zonas con déficit de aparcamiento y los lugares donde está más solicitado.

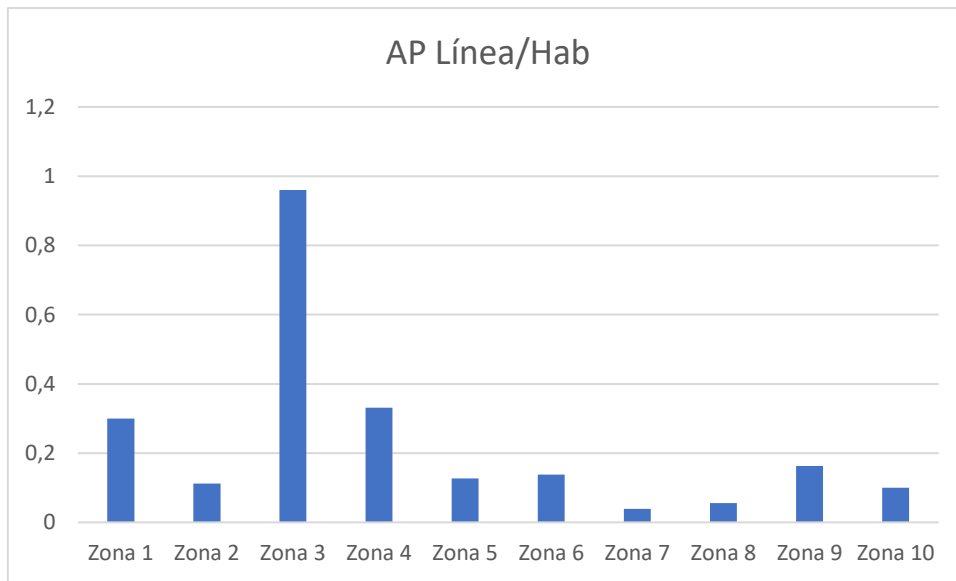


Imagen 58 Gráfico relación aparcamiento línea / habitante

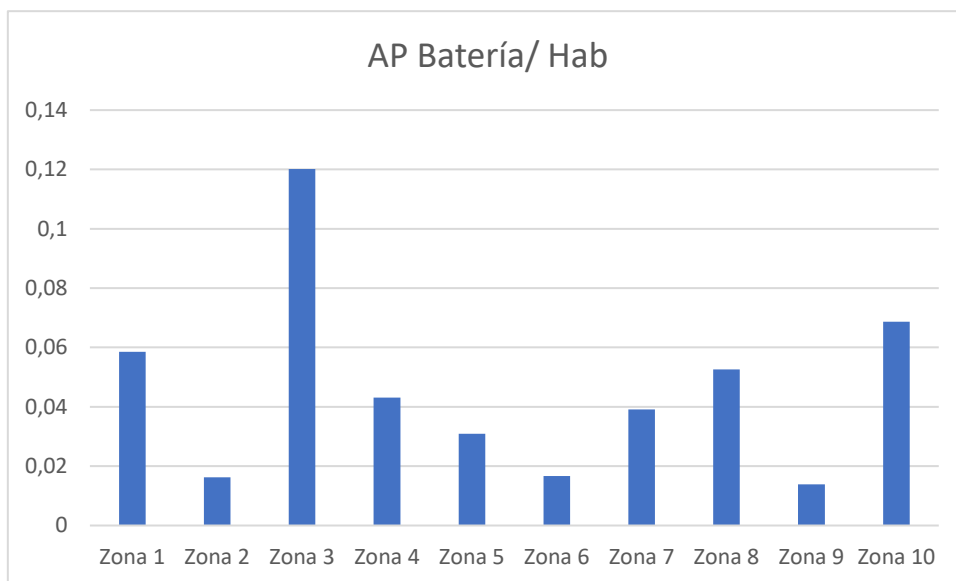


Imagen 59 Gráfico relación aparcamiento batería / habitante

Se muestra como en las zonas del centro de la ciudad la relación es inferior al resto mientras que en los nuevos desarrollos es superior. No obstante, se debe de remarcar que la existencia de vados para aparcamiento privado es inversamente proporcional a la ratio de AP/ hab. Esto indica que el aparcamiento en el centro de la ciudad es el más solicitado de todo el municipio de La Vila Joiosa.

| | TOTAL |
|--|--------------|
| Aparcamiento libre (plazas) | 7.929 |
| Aparcamiento ORA azul (plazas) | 550 |
| Aparcamiento ORA naranja (plazas) | 430 |

Imagen 60 Número de plazas libres vs ORA

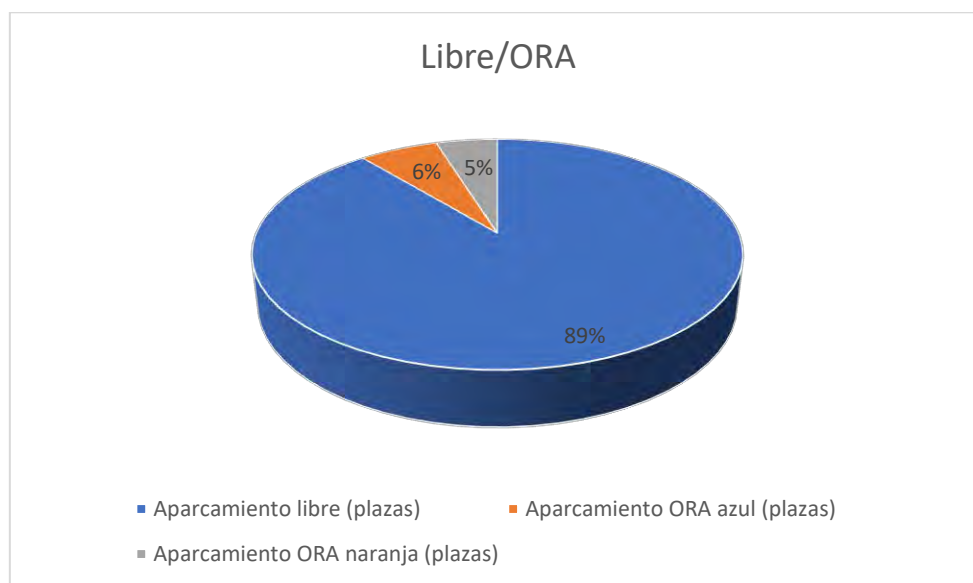


Imagen 61 Gráfico comparativo de estacionamientos libre/ORA

La Vila ha visto incrementado el número de aparcamientos regulados en el último año catalogándose en dos tipos azul y naranja. Ambos tienen la misma función con la excepción del horario, la zona azul de lunes a viernes de 10:00 a 14:00 y de 16:00 a 20:00 h y los sábados de 10:00 a 14:00 h mientras que la zona naranja de lunes a domingo y festivos de 09:00 a 20:00 h

La ubicación de estas zonas es en los lugares más concurridos como son en las playas o en centro de La Vila, lo que permite agilizar el estacionamiento y que no se produzcan problemas de falta de plazas.

2.6.3. Aparcamientos públicos

Se considera aparcamiento público a la Infraestructura de estacionamiento con libre acceso a todo usuario que abone la tarifa horaria establecida. Existen un total de dos aparcamientos públicos de pago en el municipio siendo ambos subterráneos.

Parking Creueta La Vila Joiosa gestionado por el Grupo ASA.

Parking Doctor Esquerdo Situado en la Av. del Port, gestionado por ESTACIONAMIENTOS Y SERVICIOS S.A.U.

2.6.4. Aparcamientos en solares

En esta tipología de aparcamiento, incluimos los solares de propiedad municipal o cedidos al ayuntamiento, en los que se permite el aparcamiento, así como solares no urbanizados de titularidad privada. Encontramos de dos tipos, asfaltados con la señalización horizontal delimitando cada plaza, y solares de tierra, que carecen de señalización.

En el caso de solares asfaltados, se ha realizado un recuento de las plazas marcadas.

En el caso de zonas de aparcamiento de tierras se ha realizado una estimación de las plazas disponibles en función del área del solar. Se estima que en un aparcamiento señalizado una plaza ocupa 10 m², siendo el necesario para maniobrar y acceder a ella de otros 5 m², por lo que el espacio necesario por plaza es de 15 m². En aquellos solares sin señalización horizontal, el espacio necesario por plaza se ve incrementado en un 30 o 40%.

| PARKING | Nº PLAZAS | ZONA | TIPO |
|--------------------------------------|-----------|------|---------|
| C/ Noruega | 85 | 1 | ASFALTO |
| Polígono Plan P. Paraíso | 80 | 1 | TIERRA |
| Parking Playa paraíso | 110 | 1 | TIERRA |
| Parking Mercadillo | 230 | 6 | ASFALTO |
| Aparcamiento Cala | 20 | 5 | ASFALTO |
| Aparcamiento Pelayo | 60 | 5 | TIERRA |
| Polígono Suelos dotacionales | 55 | 6 | TIERRA |
| CV-770 con Partida Chovaes | 120 | 2 | TIERRA |
| Av. Cdad. De Requena con C/ Palasiet | 35 | 10 | TIERRA |
| Av. Cdad. De Requena con C/Ibiza | 45 | 10 | TIERRA |
| C/ Ilici | 133 | 3 | ASFALTO |
| Polígono Blvr,3 pp3 | 287 | 3 | ASFALTO |
| Polígono Blvr,3 pp4 | 77 | 3 | ASFALTO |

| | | | |
|-----------------------------------|-----|---|---------|
| Aparcamiento disuasorio tanatorio | 161 | 3 | ASFALTO |
| Cala de La Vila | 93 | 4 | ASFALTO |
| Colegio de la Ermita | 36 | 3 | ASFALTO |

Imagen 62. Aparcamientos en solares (regulados y no regulados)

2.6.5. Aparcamientos privados

Los garajes privados representan en la Vila un número elevado de plazas de estacionamiento. Dentro de esta clasificación se engloban los garajes destinados a vecinos del edificio en el que se encuentran, así como aparcamientos privados.

El número de estos aparcamientos privados está relacionado en gran medida con el número de vados que existen en el municipio. En los edificios nuevos de manzana abierta cada uno de ellos posee un aparcamiento en el sótano para sus residentes.

A su vez en las zonas más rural las viviendas aisladas o adosadas cuentan con su propio garaje en el interior de la vivienda.

| plazas | Viviendas | Media | N.º Plazas estimación |
|---------|-----------|-------|-----------------------|
| 1 | 373 | 1 | 373 |
| 2 | 62 | 2 | 124 |
| 3 a 5 | 29 | 4 | 116 |
| 6 a 10 | 115 | 7 | 805 |
| 11 a 20 | 117 | 15 | 1755 |
| 21 a 50 | 111 | 35 | 3885 |
| más 50 | 58 | 65 | 3770 |

Imagen 63. Estimación del nº de aparcamientos privados

El resultado es de 10.828 plazas de aparcamiento privado en las viviendas, este dato es una estimación realizada a partir de los datos públicos del INE.

PARTE II ESTRATEGIA Y PROPUESTAS

DESCRIPCION DE LAS LINEAS ESTRATEGICAS

Las propuestas del siguiente plan de Estrategia de Movilidad de la Vila Joiosa se configuran y articulan sobre la base de un análisis que deviene en una sucesión escalonada de metas, políticas, objetivos y programas de actuación concretos. Este escalonamiento debe garantizar la integración de todas las medidas adoptadas y su interrelación con el resto de políticas sectoriales que, tanto en la actual situación como en un futuro se desarrollen en el municipio.

Por ello se realiza una evaluación conjunta de estas medidas según grandes objetivos ambientales, energéticos, urbanísticos, territoriales y, en suma, que redunden en una mejora de la calidad de vida y de la estructura urbanística.

En líneas generales, la estrategia a seguir se articula entorno a las siguientes políticas básicas:

- Fomentar los modos no motorizados.
- Potenciar un mayor peso del transporte público respecto al automóvil privado en el reparto modal de los desplazamientos detectado.
- Promulgar y conseguir, mediante nuevas políticas de movilidad con decidida intervención sobre el espacio público urbano, un uso social y ambientalmente más óptimo del espacio público urbano el cual, hoy en día, queda notablemente supeditado al tráfico rodado.
- Incidir, mediante políticas divulgativas y ordenanzas concretas, sobre las actuales conductas de movilidad imperantes en la ciudadanía.
- Contribuir a la planificación sostenible del desarrollo urbano sobre la base de la inclusión de criterios, actuaciones, acciones y políticas de movilidad sostenible objetivadas en el originario concepto de ésta.

3. PROPUESTAS DE JERARQUÍA VIARIA Y ESQUEMA DE CIRCULACIÓN

3.1. JERARQUÍA Y CLASIFICACIÓN VIARIA

Definiendo una red viaria jerarquizada se pretende clasificar el viario por rangos de prioridad para el vehículo privado, entendiendo esta prioridad en términos relativos ya que rara vez debe entenderse una vía como exclusiva para el tráfico privado en un entorno urbano.

Actualmente el viario de La Vila Joiosa es capaz de ofrecer capacidad suficiente para poder soportar el tráfico rodado en niveles de servicio adecuados salvo

algunos casos concretos principalmente en temporada estival donde la población y el parque de vehículos aumentan notablemente.

No obstante se considera recomendable revisar la jerarquía viaria no sólo para tratar de optimizar la capacidad viaria ofrecida sino, sobre todo, tratando de encauzar el tráfico privado por ejes potentes liberando el resto del viario de la ciudad en beneficio de modos más sostenibles como el transporte público, la bicicleta y el peatón.

Esta revisión del viario debe hacerse considerando además las obras de infraestructuras planificadas. En este sentido se contemplarán en esta jerarquía la conexión entre Gasparot y la glorieta de Chocolates Valor (Vía Parque), así como esta misma con el polígono industrial del Torres.

En último término la jerarquía propuesta persigue encauzar el tráfico privado por ejes viarios concebidos especialmente para esa función liberando el resto de viario en beneficio de modos más sostenibles. De forma adicional, y no menos importante, tal y como queda concebida la jerarquía viaria con las futuras ampliaciones de infraestructura se persigue también la liberación del viario del centro de la ciudad de todo aquel tráfico que no tenga su origen o destino en el interior del casco urbano.

Este viario principal se diferencia entre ejes de acceso radiales al centro de la ciudad y ejes perimetrales. A partir de este viario se definen dos tipologías más de vías. Una primera definida como viario distribuidor que identifica ejes de circulación rodada que atraviesan grandes áreas interiores de la ciudad. Y por último una tercera tipología denominada viario de proximidad que trata de distribuir el tráfico a escala de barrio. Existe además una gran cantidad de viario que no forma parte de la jerarquía establecida y que, en último término tendría la consideración de viario exterior o bien de viario de proximidad a un nivel local.

A efectos de la movilidad la manera en la que se deben tratar las tipologías de viario definidas es la siguiente:

- **Viaro Principal.** En este tipo de viario debe asegurarse la circulación del vehículo privado de forma decidida y a pesar de tener que considerar condiciones de convivencia con el transporte público y con los peatones estos ejes deben priorizar la circulación del vehículo privado en cuanto a los cruces con los otros modos. En estas vías se permitirá una mayor ocupación por parte del vehículo privado, se dispondrán fases semafóricas acordes con vías de gran capacidad

rodada y tratarán de evitarse alteraciones del tráfico por estacionamiento de cualquier tipo suprimiéndolo si fuera necesario.

- **Viaro Distribuidor.** En este caso la prioridad del vehículo privado es menor y a pesar de tener que asegurar una circulación adecuada en cuando a dimensiones de carriles y fases semafóricas sí que se podrá permitir el estacionamiento, así como una menor prioridad en las confluencias con otros modos.
- **Viaro de Proximidad.** En este tipo de viarios el vehículo privado podría incluso pasar a un papel secundario y en ellos las fases semafóricas tendrán muy en cuenta entre otros los flujos peatonales y de bicicleta, así como la dotación de aparcamiento.

Ante esta situación se hace necesario realizar los desarrollos de la infraestructura primaria catalogada como viario Principal



Imagen 64. Propuesta de actuación de la red primaria

En rojo se muestra la red primaria necesaria a desarrollar a corto plazo para garantizar un correcto funcionamiento de la movilidad en el interior del municipio evitando de este modo el colapso del centro.

En azul cian se muestra la red primaria a desarrollar a medio/largo plazo para evitar que los usuarios que quieran acceder al puerto deban de ir hasta la glorieta que une c. Colón con la C. del puerto.

3.2. PLAN DE RESOLUCIÓN DE PUNTOS CONFLICTIVOS

La mayoría de los puntos conflictivos ubicados en la Vila se da para aquellos puntos de intersección existentes en los cuales confluyen varias calles y avenidas carentes de semaforización, glorietas o por el contrario con un gran volumen de vehículos punta ya bien sea por dejar a los hijos en los colegios.

En la actualidad se han encontrado varios puntos conflictivos en cuanto a la movilidad del vehículo privado con otros tipos de movilidad ya sea peatonal o ciclista.

Una de estas problemáticas se da en la Av. del Pianista Gonzalo Soriano siendo una de los principales accesos al centro del casco urbano. Dicha avenida consta de 2 calles separadas por una mediana transitable a modo de zona verde la cual recoge uno de los principales itinerarios ciclistas que conectan el centro del casco urbano con el polideportivo y la zona interior del municipio.

Dicha mediana se encuentra partida en numerosos puntos a lo largo de las dos principales intersecciones, siendo las calles de Calerles Llorca i Baus, cerca de la C. Sella, C. Rellu y C. Polop. Estas intersecciones que se generan en poco más de 300 ml generan una gran problemática para los vehículos los cuales para poder girar deben de esperar en mitad de la mediana entorpeciendo el paso a los ciclistas y pudiendo ocasionar en muchos casos algún accidente.

Para poder dar una solución a esta problemática se hace recomendable la siguiente idea, generar una glorieta en la intersección de la Av. del Pianista Gonzalo Soriano con la Av. de Bernat Sarriá, por el interior de la glorieta cruzará la línea de FGV tal y como ya lo hace en núcleos urbanos como Alicante o Sant Vicent del Raspeig.



Imagen 65. Propuesta de actuación en Pianista Gonzalo Soriano

Intersección de la Av. de Benidorm con Av. Ensayants de la Vila, en esta intersección a su vez se da el cruce de las c. Constitución y c. Ibiza las cuales se encuentran sin semaforización y el viario central es doble.



Imagen 66 la Av. de Benidorm con Av. Ensayants

Esta disposición es ideal únicamente en cruces con dos calles de viario único, para casos en la que confluyen dos avenidas y varias calles se hace recomendable de incluir una glorieta alargada que pueda ejercer de nexo entre los distintos accesos mejorando la calidad del tráfico.

3.3. PLAN DE SENTIDOS ÚNICOS

Esta propuesta se comprende como complementaria de la jerarquización viaria si bien ambas pueden aplicarse de forma independiente.

El objetivo perseguido es doble:

- Al desagregar una vía de doble sentido en dos vías diferenciadas de sentido único se está realizando un mejor aprovechamiento de la capacidad de la

infraestructura y se están mejorando las condiciones de seguridad al circular todos los vehículos en el mismo sentido y eliminar movimientos enfrentados.

- El mayor aprovechamiento de la capacidad permite solventar el mismo tráfico en un menor espacio con la posibilidad de dedicar este exceso de superficie generado para uso exclusivo del transporte público o para usos peatonales y ciclistas mediante ampliación de aceras o creación de carriles bici.

Las vías en las que se propone la reorganización de sentidos constituyen dos zonas.

- Una primera Av. de Benidorm desde el tramo del cruce Pati Fosc hasta la calle Ramón y Cajal. El sentido propuesto es hacia el oeste de tal manera que esta avenida pueda canalizar el tráfico hacia el interior. En contra parte para suplir este cambio de sentido se propone la Av. de Bernat Sarrià como único sentido hacia el este, lo que permite un flujo circular en todo el sector central.
- Otro de los cambios a realizar es la calle Pelayo, viario de doble salvo a partir de su intersección en la calle Quintana donde pasa a ser unitario para su conexión con la Av. de País Valencià.



Imagen 67. Sentidos circulación

Los tramos viarios modificados sufrirán una adecuación ya que toda su sección pasará a ser ahora para un sentido único de así como las posibles ampliaciones de

aceras o carriles bici. Hay que tener en cuenta que la aplicación de esta propuesta no sólo necesitará mejoras en los tramos a modificar, sino que también será necesario una modificación en las intersecciones a las que acometan para regular tanto la señalización como los movimientos a nivel semafórico y a nivel físico pudiendo ser necesaria la modificación de bordillos entre otras.

Como beneficios se obtendrían los mencionados anteriormente respecto a un mayor aprovechamiento de la capacidad viaria que redundaría en unas mejores condiciones de seguridad y en la posibilidad de nuevos espacios públicos para aprovechamiento de modos de transporte más sostenibles.

3.4. PLAN DE MEJORA DE ACCESOS

En la actualidad la Vila se encuentra conectada a lo largo del municipio con las principales infraestructuras de carreteras ya sea la AP-7 como la N-332. La conexión con la AP-7 se da únicamente en la zona central del municipio el cual conecta con la Avda. Carlos Galiana hasta el centro del municipio por la glorieta de chocolates Valor.

Adicionalmente la N-332 conecta desde la playa de Paradís para conectar al casco urbano central desde el oeste, otra conexión desde la CV-770 la cual conecta tanto la AP-7 como el casco urbano central. Por último se sitúa la conexión de la N-332 al este del municipio conectando a la antigua N-332a (C. Colón en casco urbano) que conecta la cala con el centro. Adicionalmente se está ejecutando un nuevo acceso al hospital de la Vila, para evitar que los usuarios provenientes del sur de la comarca tengan que ir por la N-332a.

De estos principales accesos el ubicado en la zona de la cala, genera ciertos problemas debido al gran número de ramales existentes. Para mejorar la accesibilidad se hace obligatorio el empleo de un nuevo nudo viario tipo glorieta que mejore y canalice el tráfico.

3.5. GESTIÓN DEL APARCAMIENTO

Zona azul

La regulación del aparcamiento en el centro de la ciudad se plantea mediante la implantación de zona azul y de zona naranja para residentes.

En la actualidad La Vila dispone de un gran número de zonas de aparcamiento con implantación de zona azul en el centro del casco urbano. La limitación en el aparcamiento constituye una de las principales herramientas para disuadir de la

utilización del vehículo privado. A pesar de no ser una medida popular se considera que debe realizarse una reordenación y ampliación del número de plazas de aparcamiento reguladas para seguir reduciendo y regulando el tráfico en el centro de la ciudad.

La regulación de las nuevas plazas de zona azul será idéntica a la regulación que existe en la actualidad. Respecto a las plazas actuales se mantendrán con la única modificación de una pequeña reordenación con la intención de eliminar posibles conflictos con las zonas destinadas a la distribución de mercancías o con la accesibilidad al transporte público.

Mejora de la dotación de aparcamiento para motocicletas

La motocicleta es el modo motorizado más sostenible de todos debido a su menor emisión de gases contaminantes y, sobre todo, a su menor ocupación del espacio público. Únicamente puede presentar problemas en lo referente a la contaminación acústica, no obstante con las nuevas tecnologías y desarrollos cada vez mas se emplean motocicletas y ciclomotores eléctricos los cuales suprimen estos.

El objetivo de esta propuesta es por tanto potenciar el uso de la motocicleta facilitando el aparcamiento. Parte de esta nueva demanda captada por este modo de transporte procederá del vehículo privado, dando como resultado una menor carga de tráfico además de una menor solicitud de espacio para el aparcamiento.

Se pretende desarrollar mayor aparcamiento de motocicletas de las actualmente existentes.



Imagen 68. Puntos de aparcamiento de motocicletas existente

Se proponen:

- Av. del Port, existen solo plazas de aparcamiento en la zona oeste de la playa, siendo altamente recomendable disponer en el extremo opuesto
- Calle Polop y Rellu en estas calles no existen aparcamientos específicos para las motocicletas.
- IES Marina Baixa, apenas se sitúan plazas de aparcamiento para ciclomotores, sabiendo que muchos adolescentes circulan con este tipo de vehículo.
- Calle Aitana, en esta calle no existe aparcamiento para motos.

La implantación de esta propuesta es sencilla y se realizará buscando en primer lugar un espacio desaprovechado donde ubicar un espacio reservado para motocicletas. En gran parte de estos casos no será posible actuar de esta manera por lo que se procederá a eliminar algunas plazas de aparcamiento para vehículo privado señalizándolas como aparcamiento exclusivo para motocicletas e incluso

protegiéndolas de la invasión del vehículo privado mediante la utilización de bolardos o barreras.

También se deben de implantar aparcamientos exclusivos de motocicletas con recarga eléctrica, fomentar su uso mejora en gran cantidad la movilidad en el interior del municipio, al ser vehículos totalmente eléctricos con nula emisión de carbono y sin impacto sonoro.

Mejora de la dotación de estacionamiento para personas con movilidad reducida

Las personas con movilidad reducida encuentran una complicación añadida en la utilización del transporte público por motivos evidentes de accesibilidad. Este hecho obliga en muchas ocasiones a que estas personas sean cautivas del transporte privado y no es justo que deban asumir el mayor coste que esto supone por un motivo de esta naturaleza.

Las medidas concretas de esta propuesta se engloban a su vez bajo varios puntos de vista:

- **Modificaciones físicas:** Por un lado se llevará a cabo una modificación y/o ampliación de las plazas reservadas actualmente para personas con movilidad reducida en aquellos puntos donde se detectan deficiencias.
- **Modificaciones normativas:** Se revisarán las exigencias normativas actuales para nuevos desarrollos en cuanto a la dotación y ubicación de plazas para personas con movilidad reducidas.
- **Modificaciones reguladoras:** En aquellas zonas de La Vila con estacionamiento regulado en superficie se definirán condiciones especiales de uso para vehículos con acreditación de personas con movilidad reducida. Estas condiciones tendrán relación con el plazo máximo de estacionamiento y con el coste del mismo.

Para la implantación de esta propuesta será necesario profundizar en el análisis de la ubicación de plazas para personas con movilidad reducida en todas aquellas zonas donde existan centros relevantes desde el punto de vista de la movilidad, especialmente aquellos relacionados con los usos dotacionales. A partir de este estudio se podrán detectar aquellas zonas que demandan una mayor dotación de plazas de aparcamiento para personas con movilidad reducida, así como aquellas otras donde sea necesario adecuar o modificar la situación de las existentes.

3.6. ACTUACIONES PARA LA REDUCCIÓN DE LA CONTAMINACIÓN ACÚSTICA

Incorporan pavimentos fonoabsorbentes en sus calzadas. Esto se consigue mediante la utilización de microaglomerados asfálticos discontinuos en capa de rodadura. Con estos materiales se alcanzan reducciones del ruido de rodadura de los vehículos de entre 2 y 5 dB respecto a los materiales tradicionales. No es menos importante señalar que los microaglomerados discontinuos están especialmente adaptados a las particularidades del tráfico urbano, presentando también unas prestaciones superiores a los aglomerados asfálticos convencionales en aspectos como la resistencia al deslizamiento, la durabilidad, y la drenabilidad superficial.

4. PROPUESTAS DE MEJORA DE LOS ITINERARIOS Y MOVILIDAD PEATONAL

4.1. PEATONALIZACIÓN Y CALMADO DEL TRÁFICO DEL CENTRO TRADICIONAL

El objetivo principal de esta propuesta es el de facilitar la movilidad peatonal en el área de mayor atracción del municipio en este sentido.

En este sentido, se cobra especial interés en aquellas calles céntricas que puedan tener una cierta atracción social, ya sea cultural o económica (bares, tiendas, restaurantes...) La calle Colón desde su cruce con la calle Barranquet hasta la calle Canalejas goza de una amplia gama de negocios gastronómicos y donde se ubica el museo de la Vila. En la actualidad esta calle se cierra los fines de semana y festivos al tráfico rodado priorizando la movilidad peatonal, con grandes resultados.

Otras de las calles céntricas son las calles Constitución y Ramón y Cajal, paralelas a la calle Colón. Estas calles recorren horizontalmente todo el centro del casco urbano y a día de hoy necesitan actuaciones de mejora y redistribución de usos, con la posibilidad de afrontar una peatonalización o semipeatonalización. Además de ello sería una fuerte inversión en los negocios locales los cuales se cuentan por varios.

Estas obras para la peatonalización de las calles anteriormente mencionadas requerirán actuaciones civiles para dejar una plataforma única para evitar así los escalones y cualquier otro problema de movilidad.

4.2. CORREDORES ESCOLARES

El objetivo de esta actuación es brindar de una mayor seguridad en horarios de entrada y salida de establecimientos educativos. Para poder lograr esta actuación es necesario que tanto los docentes, padres, policías y vecinos se encuentren involucrados en la seguridad.

Para ello se apuesta por “senderos escolares” que son caminos recomendados con una mayor vigilancia por parte de las autoridades y entorno social. Actualmente La Vila no tiene un corredor escolar como tal, no obstante si se refuerza la presencia policial en los principales cruces para priorizar el tráfico peatonal.

Las actuaciones a realizar son la generación de itinerarios peatonales urbanos, los cuales estarán marcados con señalización horizontal y vertical que canalicen los principales flujos de movimiento hacia las escuelas.



Imagen 69. Corredor Seguro escolar

4.3. MEJORA DE LA ACCESIBILIDAD PEATONAL A LA PLAYA CENTRO

Una singularidad del tramo costero de La Vila es que existe un desnivel considerable entre la playa Centro y su paseo marítimo, que se sitúa aproximadamente a una cota de 2-4 metros, hasta la cota de la antigua N-332 (actual Acda. País Valenciá) con una cota aproximada de 25 metros. Este desnivel desincentiva poderosamente el acceso peatonal desde el casco urbano principal hacia la playa, de forma que muchos usuarios utilizan el vehículo privado para recorridos muy cortos.

Este problema ha sido abordado en el pasado con la instalación de las rampas mecánicas del parque Censal, que permiten salvar este desnivel sin esfuerzo, y que

han sido un éxito de utilización a pesar de las dificultades encontradas en el mantenimiento de un servicio continuo, posiblemente debido a errores de diseño.

Se pretende seguir avanzando en estas soluciones con la instalación de elementos similares en otros puntos estratégicos, como la instalación de un ascensor ubicado a la altura del nuevo CEIP Dr. Álvaro Esquerdo, de forma que se favorezca el acceso a pie a la principal playa de Villajoyosa.

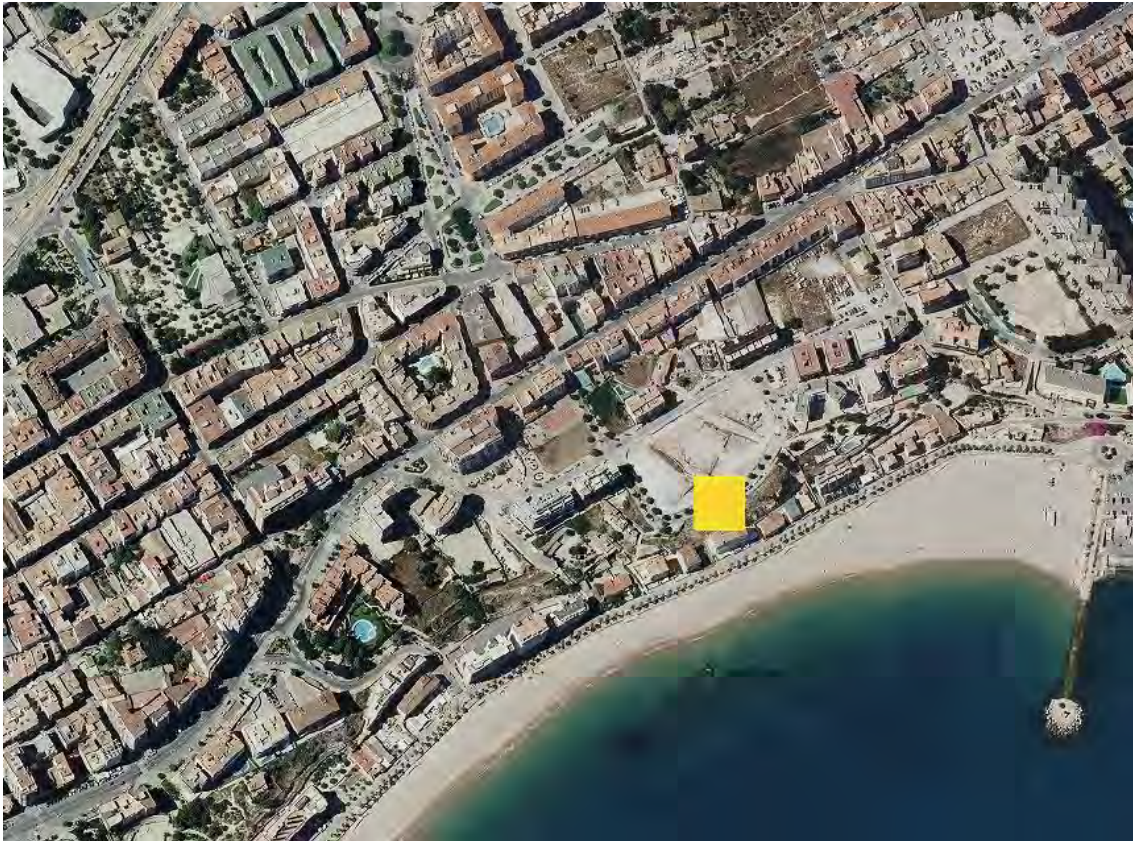


Imagen 70. Ubicación propuesta de ascensor para acceso al paseo marítimo.

5. PROPUESTAS DE MEJORA DE LOS ITINERARIOS Y MOVILIDAD DE BICICLETA

El uso de la bicicleta en el municipio de La Vila es cada vez mayor desde la pandemia del 2020.

El uso de la bicicleta como medio de transporte cotidiano tiene un considerable potencial para conseguir mayores cotas de sostenibilidad en la movilidad urbana.

El municipio dispone de una red de carriles bici exclusivos para este tipo de movilidad, así como un plan de recorridos ciclistas elaborado en 2014.

Uno de los mayores retos a los que se enfrenta el municipio es la orografía, esta tiene una gran variación desde la costa hacia el interior, llegando a ser elevada en

ciertos puntos. Para mejorar este sistema se debe de ensamblar con otros vehículos de movilidad personal como puede ser los patinetes eléctricos que están cada vez más en auge.

Con el objetivo de fomentar el uso de la bicicleta, es necesario desarrollar una infraestructura ciclable adecuada, manteniendo, mejorando y consolidando la red existente, por ello es necesario realizar inversiones en este sector para la mejora de la movilidad sostenible.

5.1. ACTUACIONES SOBRE LA OFERTA. TIPOLOGÍA DE VÍAS

5.1.1. CARRILES BICI

La primera medida o programa es continuar con el desarrollo de la red de itinerarios ciclistas, este programa comprende la ejecución de itinerarios ciclistas segregados en acera o en calzada y ciclocalles planificados en el Plan de Infraestructuras Ciclistas de La Vila Joiosa 2014 de modo que el ciclista pueda orientarse hacia aquellos recorridos que presenten condiciones más favorables de seguridad y comodidad para ese medio de locomoción.

En la actualidad se han desarrollado los siguientes carriles bici a lo largo del municipio.



Imagen 71. Carriles bici segregados existentes

Se puede apreciar que muchas de las rutas quedan inconexas debido a la dificultad que existe de realizar itinerarios ciclistas exclusivos en el interior del casco urbano. Por esta razón se ve altamente recomendable la elaboración de la ronda norte la cual permita conectar de forma radial a las principales rutas existentes, siendo la zona de Paradís, Avda. Carlos Galiana y zona del polígono industrial



Imagen 72. Plan de desarrollo PIC del ayuntamiento de La Vila

CALLES COMPARTIDAS

Las ciclocalles implican la coexistencia de la bicicleta con el vehículo a motor en la misma calzada de vías de bajo tráfico y baja velocidad con un solo carril por sentido.

En aquellos casos en los que resulta difícil compatibilizar la inserción del carril bici segregado en calzada o en acera con otros usos de la calle, se propone la introducción de ciclocalles, con la finalidad de asegurar una continuidad en los desplazamientos en bicicleta.

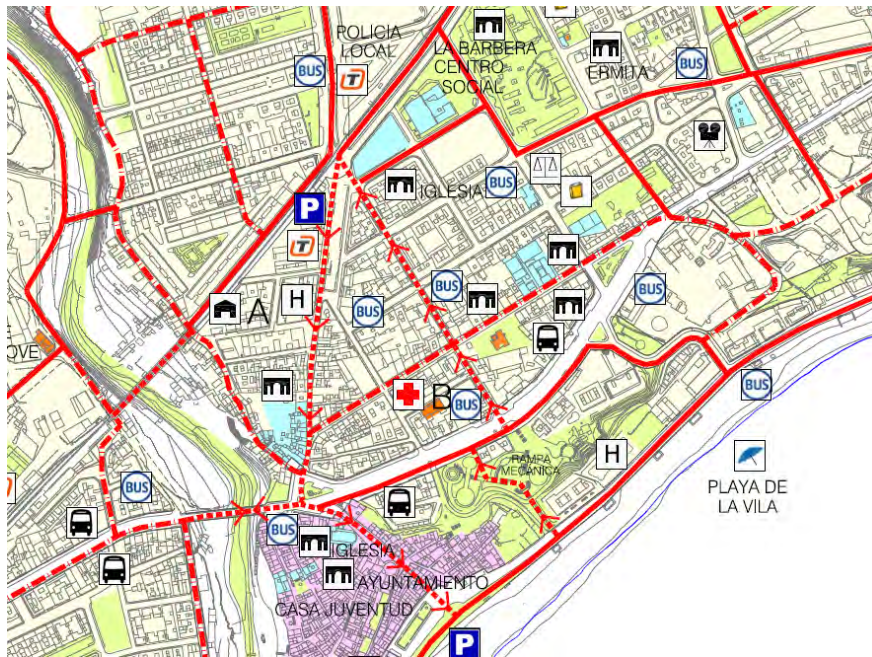


Imagen 73. Plan de desarrollo PIC del ayuntamiento de La Vila

El plan de actuación de La Vila considera las calles del casco urbano como cicocalles al no poder segregar los carriles.



Imagen 74. Ejemplo de carril bici

La ordenación actual en el interior del municipio obliga a la circulación a 30 km/h, lo que hace compatible estas medidas con el viario.

CARRILES SEGREGADOS

Como actuaciones prioritarias se propone completar el recorrido longitudinal a la costa, utilizando el trazado de la antigua N-332, sus arcenes y sus bandas de dominio público, para conectar los tramos de recorridos ciclistas ya ejecutados.

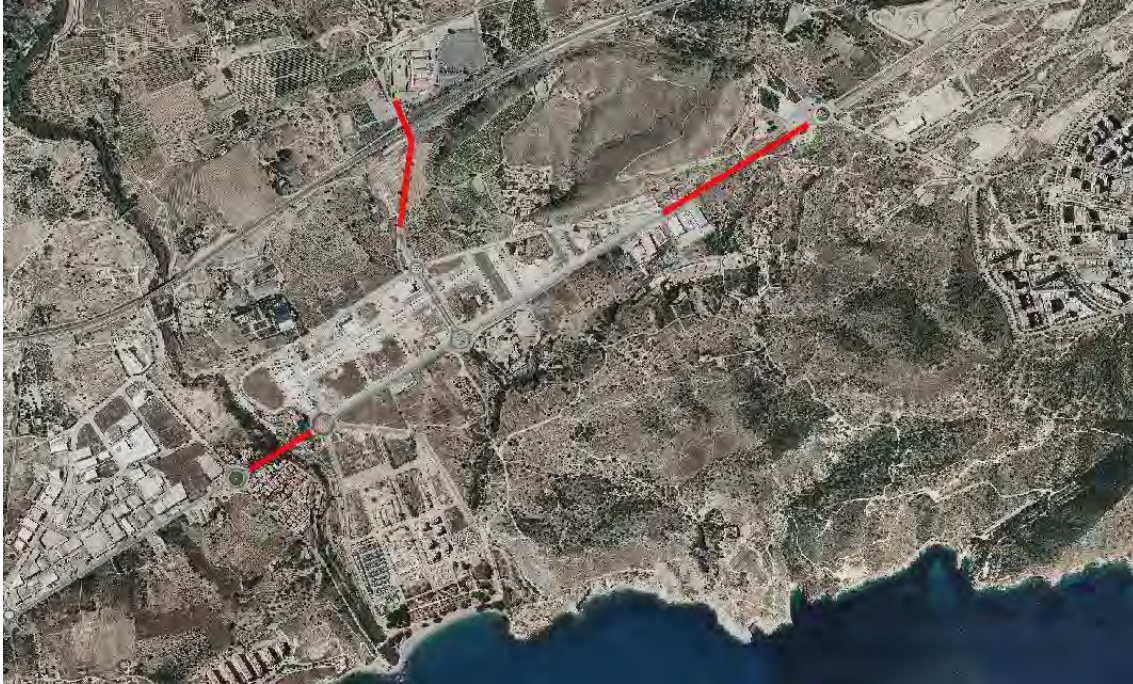


Imagen 75. Propuesta de carriles bici a desarrollar

5.1.2. AMPLIACIÓN OFERTA APARCABICIS

Una red de itinerarios ciclistas importante requiere la presencia en puntos estratégicos de ofertas de aparcamiento para las bicicletas. A lo largo del municipio estos puntos son escasos y mal ubicados.

La bicicleta necesita estar bien aparcada, con seguridad y cerca del punto de destino para lograr una acertada estrategia de promoción de la bicicleta. En muchos casos se sitúan en zonas donde se puede generar conflictos y sin vigilancia

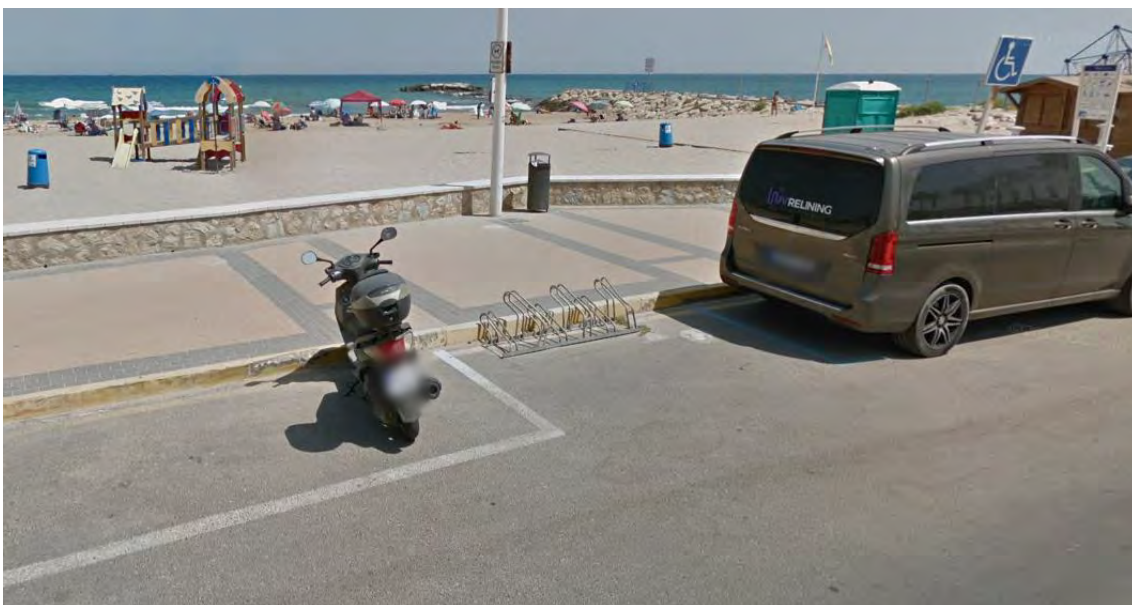


Imagen 76. Aparcabicis existente

Esta falta de puntos de aparcamiento provoca la mala praxis de los usuarios quienes en números casos atan estas a los postes de señalización o a las luminarias.



Imagen 77. Bici aparcada sobre señal vertical

Los puntos para ubicar estos aparcabicicletas deben de ser en los centros atractores del municipio. Los centros atractores susceptibles de esta mejora serán centros educativos, centros comerciales, playas, instalaciones deportivas, equipamientos culturales, bibliotecas... En definitiva, en puntos estratégicos y

accesibles que a su vez estén dentro de lo posible conectados mediante la red de itinerarios ciclistas.

5.1.3. PUNTOS DE PRÉSTAMO DE BICICLETAS Y/O PATINETES ELÉCTRICOS

Los programas de préstamo de bicicletas públicas han demostrado ser exitosos en numerosas ciudades gracias a su conveniencia, facilidad de uso y tarifas asequibles. Permiten a los usuarios disfrutar de una bicicleta sin la necesidad de comprar una propia, al tiempo que eliminan la preocupación por posibles robos. Sin embargo, para fomentar una mayor adopción de este sistema de bicicletas públicas, resulta crucial contar con una extensa red de estaciones de anclaje distribuidas en todos los barrios de la ciudad, así como en las cercanías de los puntos de mayor actividad y movilidad.

El municipio de la Vila no posee un sistema de préstamo de bicicletas o de patinetes eléctricos. Por ello se plantea la incorporación de este sistema ubicándolo en puntos concretos estratégicos como el centro y la playa. Así como cerca de las estaciones de tranvía para mejorar las conexiones entre los diversos modos de transporte, así como para fomentar la intermodalidad en la ciudad.

6. INTERMODALIDAD: PROPUESTAS DE MEJORA E INTEGRACION DE LA RED DE TRANSPORTE PÚBLICO (BUS TRAM)

La intermodalidad en el transporte público es esencial para ofrecer a los usuarios opciones eficientes y cómodas al desplazarse por la ciudad. Aquí presento algunas propuestas de mejora e integración de la red de transporte público para fomentar la intermodalidad:

- **Tarifas Integradas:** Implementar tarifas integradas que permitan a los usuarios utilizar diferentes modos de transporte público (autobuses y Tram) con un solo billete. Esta medida facilita la transición entre diferentes medios de transporte sin la necesidad de realizar múltiples transacciones.
- **Señalización Unificada:** Mejorar la señalización en todas las estaciones y paradas para proporcionar información clara y coherente sobre las opciones de transporte disponibles, los horarios y las conexiones posibles. Esto ayuda a los usuarios a planificar sus rutas de manera más efectiva.
- **Sistemas de Pago Electrónico:** Introducir sistemas de pago electrónico que permitan a los usuarios pagar por los servicios de transporte público con

tarjetas inteligentes o dispositivos móviles. Esto no solo agiliza el proceso de pago, sino que también contribuye a reducir la dependencia de efectivo.

- **Integración de Horarios:** Coordinar los horarios de diferentes modos de transporte para minimizar los tiempos de espera entre conexiones. Una integración eficiente de horarios facilita la planificación de viajes y reduce los tiempos de espera para los usuarios.
- **Infraestructura para Bicicletas:** Incluir estaciones de alquiler de bicicletas y racks de estacionamiento en las proximidades de las estaciones y paradas de transporte público. Esto brinda a los usuarios la posibilidad de combinar la bicicleta con otros modos de transporte, fomentando la intermodalidad y la movilidad sostenible.
- **Aplicaciones Móviles Integradas:** Desarrollar aplicaciones móviles que integren información en tiempo real sobre diferentes servicios de transporte público, incluyendo horarios, rutas, disponibilidad de bicicletas y opciones de estacionamiento. Esto permite a los usuarios planificar y personalizar sus viajes de manera más eficiente.
- **Consulta Ciudadana:** Involucrar a la comunidad en la planificación de mejoras intermodales. La retroalimentación de los usuarios es crucial para identificar áreas de oportunidad y adaptar las soluciones a las necesidades específicas de la población.

La implementación de estas propuestas puede contribuir significativamente a la creación de un sistema de transporte público intermodal más eficiente, accesible y centrado en las necesidades de la comunidad.

MEJORA DEL SISTEMA ACTUAL

Se ha podido apreciar que el sistema de transporte del autobús dispone de un gran número de paradas y de recorridos a lo largo del municipio y fuera del mismo. No obstante, en muchos de estos casos tanto el material rodante como las propias paradas han sufrido un marcado envejecimiento sin que se haya llevado a cabo su adecuada reparación. Esta situación genera que muchos de los usuarios perciban este modo de transporte como anticuado o obsoleto. Por lo tanto, se sugiere la mejora del sistema actual, considerando posibles acciones como:

- **MARQUESINAS:** Salvo en las paradas centrales del municipio, la gran mayoría de los puntos de parada no tienen a su disposición de marquesinas o bancos que permitan la espera del usuario.

- PITURAS: En muchas zonas de la periferia del municipio junto a puntos de parada a lo largo de la calle Colón-N-332a, no existen marcas longitudinales en las paradas en muchos de estos lugares, siendo necesario el incluirlas.
- INFORMACIÓN AL VIAJERO: La red de bus de La Vila, no cuenta con un sistema de información actualizada sobre el tiempo restante para la llegada de los distintos vehículos que puedan llegar.
- MEJORA DE LOS VEHICULOS HÍBRIDOS ELÉCTRICOS: En la actualidad los autobuses circulantes por el municipio son de combustión interna, lo que provoca una fuerte contaminación tanto acústica como atmosférica. Se debe de tener en cuenta que la gran mayoría de los autobuses suelen ir a velocidad baja en donde deben de parar y acelerar continuamente. Un cambio a vehículos híbridos o eléctricos mejoraría enormemente la contaminación atmosférica y sonora. También se percibiría este cambio como una modernización de la flota pudiendo albergar en el interior otros sistemas como información al viajero.

7. PROPUESTAS DE APARCAMIENTOS COMPLEMENTARIOS/DISUASORIOS

Se ha podido comprobar que la falta de estacionamiento en el casco urbano del municipio es un hecho que lleva a los vehículos particulares a en numerosas ocasiones buscar aparcamiento durante varios minutos hasta poder llegar a encontrar uno. Esto genera un gasto económico en el propio bolsillo del usuario al emplear un extra de gasolina y una pérdida del tiempo durante esta labor

Se deben de fomentar los parkings soterrados de pago en el interior del propio casco urbano junto con la creación y reforma de los solares actualmente existentes que son empleados como aparcamiento para poder regularizarlo y ordenarlo.

En primer lugar, es necesario identificar zonas estratégicas en las afueras del núcleo urbano para establecer aparcamientos complementarios. Estos sitios deben estar bien conectados con el transporte público y accesibles desde las principales vías de entrada a la ciudad.

Se destaca el parking existente en la glorieta de la Av. Carlos Galiana con la Av. del Pianista Gonzalo Soriano, actualmente está explanada es ideal para servir de aparcamiento disuasorio a todos aquellos usuarios que quieren entrar en el casco urbano. Sirve a su vez de complemento para el parking existente de la zona del mercado. No obstante se trata de una parcela privada, por lo que se propone la creación de un aparcamiento disuasorio provisional en la parcela dotacional situada

en las inmediaciones (junto a la fábrica de chocolates Valor), incluso abordando una modificación de planeamiento a posteriori para su completa regularización.



Imagen 78. Ubicación de parking en solar

Otro de los parkings potencialmente útiles es el que se da al oeste del casco urbano cerca del río Amadorio. Su ubicación es idónea para la zona de estudio nº6 la cual puede disuadir a los usuarios de entrar en el centro en busca de aparcamiento.



Imagen 79. Ubicación de parking en solar

Para que este parking quede viable se debe de desarrollar la infraestructura viaria contemplada de “jerarquía y clasificación viaria”, si se consigue desarrollar la ronda norte se permitirá el acceso a este aparcamiento desde esta nueva avenida evitando así el acceso al centro.

Para que pueda tener un carácter disuasorio es necesario asegurar una conexión efectiva con el transporte público desde los aparcamientos complementarios. Esto puede incluir lanzaderas regulares, servicios de autobús frecuentes o estaciones de transporte público a poca distancia a pie, o bien ofrecer incentivos para el uso compartido de vehículos, como tarifas reducidas para vehículos con múltiples ocupantes o programas de recompensas para aquellos que participan en programas de carpooling.

Para lograr que estas zonas tengan un reclamo se hace hincapié en la incorporación de instalaciones y servicios en los aparcamientos, como estaciones de carga para vehículos eléctricos, seguridad y cámaras de vigilancia.

Otra medida a adoptar relacionada con la Smart City es proporcionar información en tiempo real sobre la disponibilidad de espacios de estacionamiento en los aparcamientos complementarios a través de aplicaciones móviles y señalización digital. Esto permite a los conductores planificar sus viajes de manera más eficiente.

La combinación de estas propuestas puede contribuir significativamente a la creación de un sistema de estacionamiento más eficiente y sostenible, aliviando la

congestión en áreas urbanas y fomentando alternativas de movilidad más equitativas y amigables con el entorno.

8. DESARROLLO DE PROYECTO SMART CITY Y CENTRO DE CONTROL

El éxito de las ciudades para acometer sus funciones depende no sólo de posesiones e infraestructuras (capital Físico), sino también, y cada vez más de la disponibilidad y calidad del conocimiento, comunicación e infraestructura social (capital social e intelectual).

Todo ello es decisivo para la competitividad de las ciudades. En base a todo lo anterior se ha creado el concepto de “SmartCity” como un elemento estratégico para acompañar los factores de la producción urbana en un marco común de trabajo para señalar la gran importancia de las nuevas tecnologías de información y las comunicaciones “TIC”, capital social y medioambiental en determinar la competitividad de las ciudades.

Una Smart City puede considerar diferentes ámbitos o entornos de la ciudad a través de los servicios que ésta ofrece. El desarrollo coordinado y coherente de todos ellos permitirá identificar una ciudad como inteligente.



Imagen 80. Ejemplo de centro de control. Fuente: Ayuntamiento de Alicante.

La tecnología como tal puede ser de muchos tipos por lo que seguramente es inabarcable en toda su extensión. Por tanto es necesario acotar las tecnologías que

van a ser analizadas en esta propuesta. En particular se consideran los siguientes tipos de tecnología.

- Tecnología de las comunicaciones aplicables a la movilidad.
- Tecnologías de tratamiento de datos aplicables a la movilidad.
- Tecnologías de captura de información aplicables a la movilidad.
- Tecnologías de Simulación.
- Tecnologías en equipamientos portátiles aplicables a la movilidad.
- Tecnologías de ahorro aplicables a la movilidad.

Para poder aplicar este tipo de tecnología es necesario de disponer en primer lugar de un centro de control de tráfico que permita gestionar a tiempo real las principales rutas de acceso al municipio.

Para ello es necesario de disponer de cámaras en los puntos clave, ya sea en la CV-770 que da acceso como en la calle colon y puntos de la N-332. Con estas cámaras se puede realizar un análisis a tiempo real del volumen de tráfico y mediante los semáforos inteligentes ir variando los respectivos tiempos para priorizar una ruta u otra.

Esta tecnología se puede llegar a desarrollar de tal manera que los residentes y los foráneos puedan recibir información mediante APPs que indiquen rutas y el estado de tráfico del interior del casco urbano.

9. FOMENTO DE LA DESCARBONIZACIÓN DEL TRANSPORTE

El objetivo de esta propuesta es el desarrollo de una solución de transporte urbano más sostenible medioambientalmente para ello se hace las propuestas del empleo de vehículos eléctricos tanto para usuarios de movilidad propia como pública, esta medida se relaciona con todas las anteriores en las cuales se hace mención de esta solución

Para garantizar el éxito de la implantación del vehículo eléctrico hay que favorecer el estacionamiento soterrado privado o público. Para ello se recomiendan las siguientes medidas:

- Adaptación de las nuevas plazas de estacionamiento subterráneas de uso público y privado para el vehículo eléctrico. Lo óptimo sería que todas las plazas de garaje soterradas que se construyan estén preparadas para permitir la recarga eléctrica. Por otro lado, es necesario que exista un porcentaje de plazas exclusivas en estacionamientos públicos soterrados.

- Igual que existe una ordenanza para la regulación del estacionamiento con limitación horaria (zona O.R.A), se debe adaptar la ordenanza que regula el estacionamiento en calzada a la posibilidad de recargar y estacionar el vehículo eléctrico. Se deberá estudiar la viabilidad de pagar por estacionar y recargar. Por ello, al igual que en los parkings subterráneos, se deberá contar en superficie con plazas exclusivas para vehículo eléctrico
- Mantener las bonificaciones por bajo consumo y emisión de contaminantes en el impuesto sobre vehículos de tracción mecánica.
- Zonas de bajas emisiones (ZBE): Una medida adoptada en grandes ciudades y no tan grandes, la prohibición de la entrada de vehículos más antiguos al centro, es decir, a los vehículos sin distintivo medioambiental.

A su vez se pueden introducir otros sistemas

- Vehículos híbridos
- Vehículos de gas

En el campo del transporte público también están habiendo cambios lentos hacia una diversificación de la energía, siendo ya un objetivo de la mayoría de gestores de flotas y operadores. Por tanto, se recomienda que en la renovación de la flota de vehículos de transporte público se haga con vehículos menos contaminantes, ya que constituyen hoy en día elemento clave para conseguir un sistema de transportes más limpio y amigable con el medio ambiente.

10. FICHAS Y ORGANIGRAMAS

Una vez conocida cuales son las actuaciones propuestas para la mejora de la movilidad en el interior del municipio de La Vila Joiosa, se es necesario realizar un breve cronograma de actuaciones para conocer el orden de actuación, clasificándolas desde corto plazo a largo plazo. Las actuaciones de corto plazo se entienden por aquellas que requieren de un menor desarrollo pudiendo ejecutarlas inmediatamente sin proyectos complejos. Por el contrario, las actuaciones a largo plazo se deberán de ir desarrollando con el tiempo en distintas fases de ejecución debido al gran volumen de actuación considerada.

En definitiva, la programación temporal de los programas y propuestas de esta Estrategia, tiene como finalidad ordenar y ubicar dichas propuestas en los escenarios de movilidad previamente identificados como a Corto Plazo y Largo

Plazo. Se ha considerado adecuado intercalar entre ambos un escenario adicional, que se ha designado para esta programación como Medio Plazo.

La programación de las propuestas en estos tres escenarios se ha realizado aplicando criterios de priorización según las líneas estratégicas definidas a lo largo del documento, si bien,

| | | ACTUACIONES | | |
|---|--|-------------|-------------|-------------|
| | | CORTO PLAZO | MEDIO PLAZO | LARGO PLAZO |
| PROPUESTAS DE JERARQUÍA VIARIA Y ESQUEMA DE CIRCULACIÓN | JERARQUÍA Y CLASIFICACIÓN VARIA | X | X | X |
| | PLAN DE RESOLUCIÓN DE PUNTOS CONFLICTIVOS | | X | |
| | PLAN DE SENTIDOS ÚNICOS | X | | |
| | PLAN DE MEJORA DE ACCESOS | X | X | |
| | MEJORA DEL APARCAMIENTO | X | | |
| | ACTUACIONES PARA LA REDUCCIÓN DE LA CONTAMINACIÓN ACÚSTICA | X | X | X |
| PROPUESTA DE MEJORA DE LOS ITINERARIOS Y MOVILIDAD PEATONAL | PEATONALIZACIÓN Y CALMADO DEL TRÁFICO DEL CENTRO TRADICIONAL | X | | |
| | CORREDORES ESCOLARES | X | | |
| | ACTUACIONES DE ACCESO PEATONAL A PLAYA CENTRO: SISTEMAS DE ELEVACIÓN | X | | |
| MEJORA DE LOS ITINERARIOS Y MOVILIDAD DE BICICLETA | ACTUACIONES SOBRE LA OFERTA | X | | |
| | CONEXIÓN DE LOS TRAMOS EXISTENTES DE CARRILES BICI: EJE LONGITUDINAL | X | | |
| | CONEXIÓN DE LOS TRAMOS EXISTENTE DE CARRILES BICI: EJE TRANSVERSAL | X | | |
| | AMPLIACIÓN APARCABICICLETAS | X | | |
| | PUNTOS DE PRÉSTAMO DE BICICLETAS Y/O PATINETES ELÉCTRICOS | | X | |
| INTERMODALIDAD | BUS-TRAM | X | | |
| | MEJORA DEL SISTEMA ACTUAL | X | | |
| PROPUESTAS DE APARCAMIENTOS COMPLEMENTARIOS/DISUASORIOS | APARCAMIENTOS COMPLEMENTARIOS | X | X | |
| DESARROLLO SMART CITY | SMART CITY | X | X | X |

Finalmente se realiza una valoración económica de las actuaciones. Estas estimaciones de costes realizadas en esta fase del Plan de Estrategia de Movilidad, son valores aproximados extraídos de ratios de referencia de actuaciones similares, que ofrecen un orden de magnitud de la inversión requerida de cada línea de propuestas.

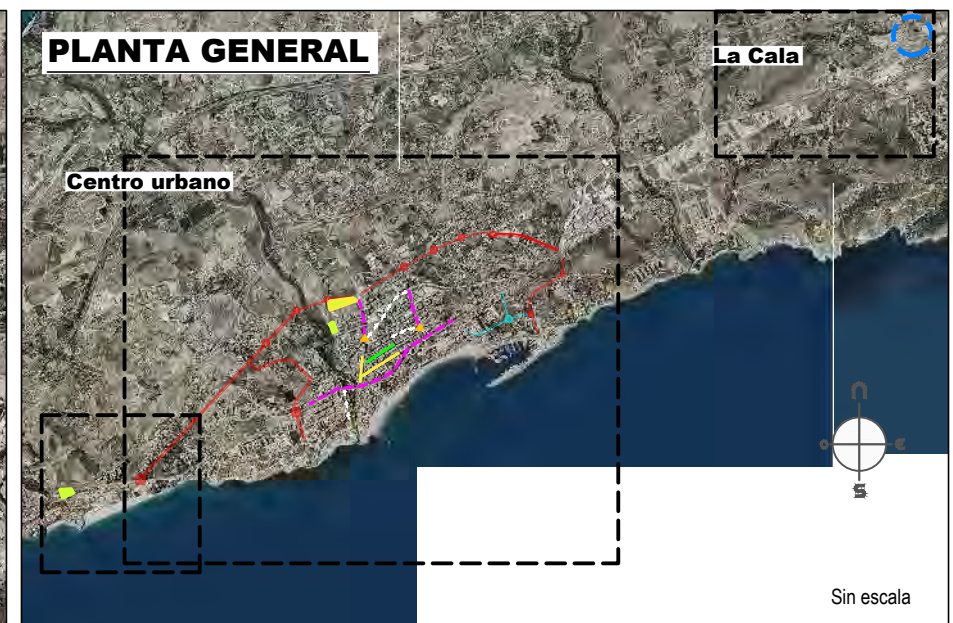
| PROPUESTAS Y PROGRAMA | | INVERSIÓN |
|---|--|--------------|
| PROPUESTAS DE JERARQUÍA VIARIA Y ESQUEMA DE CIRCULACIÓN | JERARQUÍA Y CLASIFICACIÓN VARIA | 12.000.000 € |
| | PLAN DE RESOLUCIÓN DE PUNTOS CONFLICTIVOS | 500.000 € |
| | PLAN DE SENTIDOS ÚNICOS | 50.000 € |
| | PLAN DE MEJORA DE ACCESOS | 500.000 € |
| | MEJORA DEL APARCAMIENTO | 300.000 € |
| | ACTUACIONES PARA LA REDUCCIÓN DE LA CONTAMINACIÓN ACÚSTICA | 250.000 € |
| | subtotal | 13.600.000 € |
| PROPUESTA DE MEJORA DE LOS ITINERARIOS Y MOVILIDAD PEATONAL | PEATONALIZACIÓN Y CALMADO DEL TRÁFICO DEL CENTRO TRADICIONAL | 1.200.000 € |
| | ACTUACIONES DE ACCESO PEATONAL A PLAYA CENTRO: SISTEMAS DE ELEVACIÓN | 1.000.000 € |
| | CORREDORES ESCOLARES | 20.000 € |
| | subtotal | 2.220.000 € |
| MEJORA DE LOS ITINERARIOS Y MOVILIDAD DE BICICLETA | ACTUACIONES SOBRE LA OFERTA | 250.000 € |
| | CONEXIÓN DE LOS TRAMOS EXISTENTES DE CARRILES BICI: EJE LONGITUDINAL | 450.000 € |
| | CONEXIÓN DE LOS TRAMOS EXISTENTE DE CARRILES BICI: EJE TRANSVERSAL | 700.000 € |
| | AMPLIACIÓN APARCABICICLETAS | 20.000 € |
| | PUNTOS DE PRÉSTAMO DE BICICLETAS Y/O PATINETES ELÉCTRICOS | 150.000 € |
| | subtotal | 1.570.000 € |
| INTERMODALIDAD | BUS-TRAM | 350.000 € |
| | MEJORA DEL SISTEMA ACTUAL | 225.000 € |
| | subtotal | 575.000 € |
| PROPUESTAS DE APARCAMIENTOS COMPLEMENTARIOS/DISUASORIOS | APARCAMIENTOS COMPLEMENTARIOS | 1.600.000 € |
| | subtotal | 1.600.000 € |
| DESARROLLO SMART CITY | SMART CITY | 450.000 € |
| | subtotal | 450.000 € |
| INVERSIÓN TOTAL | | 20.015.000 € |

11. PLANOS DE LAS PROPUESTAS

Centro urbano



PLANTA GENERAL



La Cala



Paradís

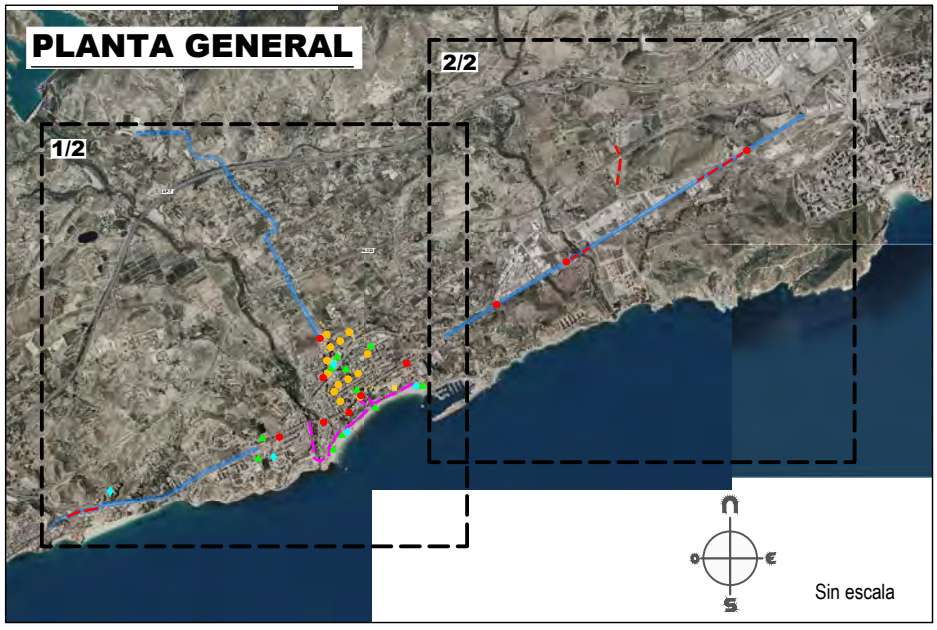
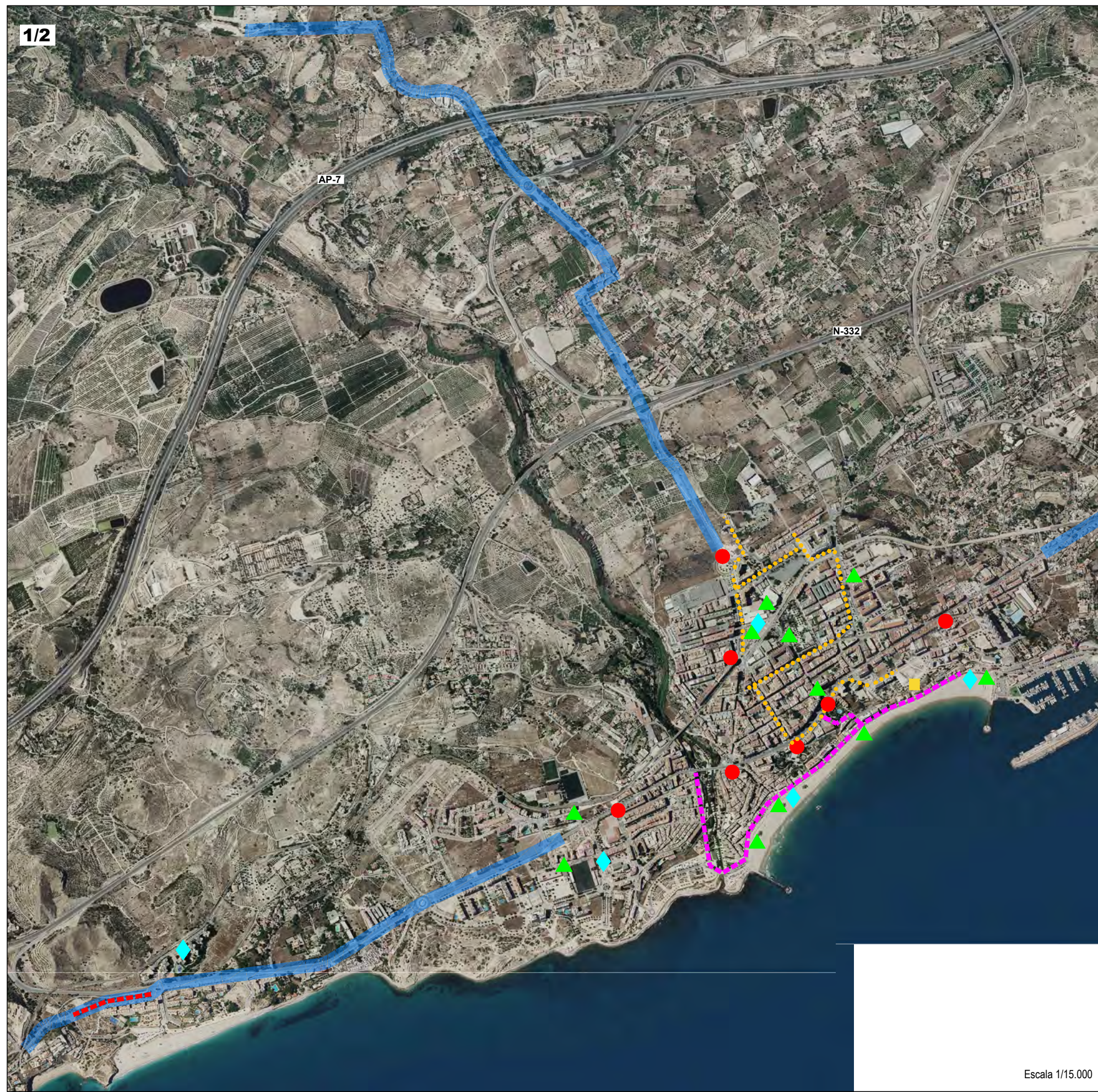


LEYENDA

- PROPUESTAS DE JERARQUÍA VIARIA Y ESQUEMA DE CIRCULACIÓN**
- Red primaria a desarrollar a corto plazo
 - Red primaria a desarrollar a medio plazo
 - Plan de resolución de puntos conflictivos
 - Plan de sentidos únicos
 - Plan de accesos
 - Actuaciones para la reducción de la contaminación acústica
- PROPUESTAS DE MEJORA DE LOS ITINERARIOS Y MOVILIDAD PEATONAL**
- Peatonalización Calle Colón
 - peatonalización Calle Canalejas
 - Semi-Peatonalización Calle Constitución
- PROPUESTAS DE APARCAMIENTOS COMPLEMENTARIOS / DISUASORIOS**
- Aparcamiento complementario / disuasorio

Fecha último guardado: 25-ene-24
Ruta fichero: pmua la vicij-estrategia de movilidad la vila 102-planos\21009-dwg-01-propuestas jerarquia viaria-01.dwg

1/2



LEYENDA

PROPUESTAS PEATONALIZACIÓN

- Smart city control
- ▲ Aparca bicicletas
- ◆ La Vila Bici / Patinete eléctrico
- Ascensor público
- - - Ciclo calle
- - - Carril Bici segregado
- ● ● ● Corredor escolar
- - - Mejora paradas BUS

Escala 1/15.000

Fecha último guardado: 25-ene-24
Ruta fichero: p:\mva\estrategia de movilidad la vila\102-planos\1009-dwg-02-propuestas peatonalizacion-v01.dwg

PROMOTOR:

PROYECTO:

ESTRATEGIA DE MOVILIDAD DE LA VILA JOIOSA

EL REDACTOR:

José Ramón García Pastor
ICCP. N.º Colegiado 16.466

ESCALA:

Indicadas

N.º EXPEDIENTE:

EXP 21009

FECHA:

FEBRERO 2024

TÍTULO DEL PLANO:

PROPUESTAS DE ACTUACIÓN

N.º DE PLANO:

V.1 1

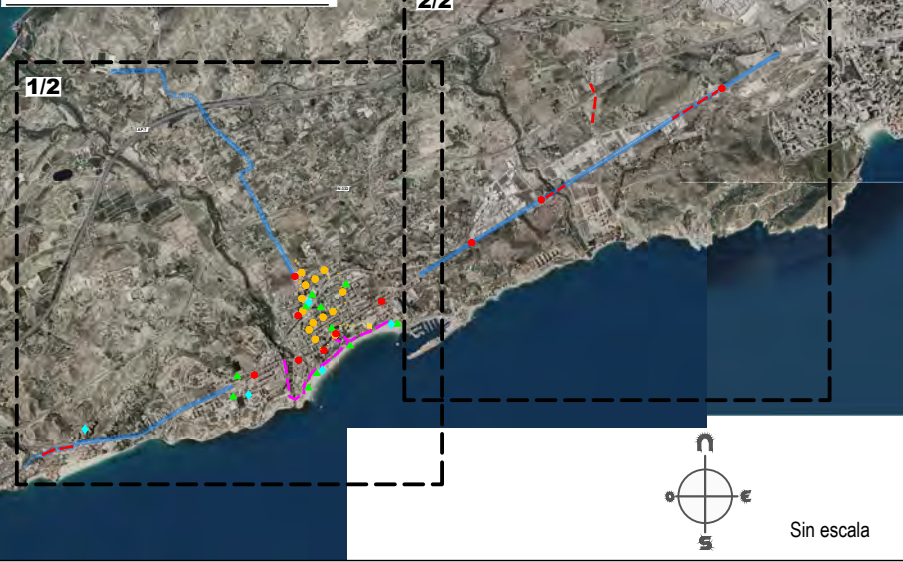
HOJA N.º

2 de 3

SRC: ETRS89 / UTM zone 30N



PLANTA GENERAL



LEYENDA

- PROPUESTAS PEATONALIZACIÓN
- Smart city control
 - ▲ Aparca bicicletas
 - ◆ La Vila Bici / Patinete eléctrico
 - Ascensor público
 - Ciclo calle
 - Carril Bici segregado
 - Corredor escolar
 - Mejora paradas BUS

Escala 1/15.000

Fecha último guardado: 25-ene-24
Ruta fichero: p:\mva\estrategia de movilidad la vila -102-planes\1009-dwg-02-propuestas peatonalizacion-v01.dwg

PROMOTOR:



PROYECTO:

ESTRATEGIA DE MOVILIDAD DE LA VILA JOIOSA

EL REDACTOR:




 José Ramón García Pastor
 ICCP. Nº Colegiado 16.466

ESCALA:

Indicadas

Nº EXPEDIENTE:

EXP 21009

FECHA:

FEBRERO 2024

TÍTULO DEL PLANO:

PROPUESTAS DE ACTUACIÓN

| | |
|--------------|--------|
| Nº DE PLANO: | 1 |
| HOJA Nº | 3 de 3 |

SRC: ETRS89 / UTM zone 30N