

PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE

SAN VICENTE DEL RASPEIG



ELABORACIÓN DEL PLAN
(Actualización del plan 2008)

TOMO 2 DE 2

PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE

TOMO 1

ANÁLISIS Y RECOGIDA DE DATOS

MEMORIA

ANEJOS

- ANEJO 1. DESCRIPCIÓN DEL TERRITORIO
- ANEJO 2. INFRAESTRUCTURA VIARIA
- ANEJO 3. CENTROS GENERADORES DE DESPLAZAMIENTOS
- ANEJO 4. EL TRÁFICO SUPRAMUNICIPAL
- ANEJO 5. EL TRÁFICO INTERNO
- ANEJO 6. ESTACIONAMIENTOS
- ANEJO 7. EL AUTOBÚS
- ANEJO 8. LA BICICLETA
- ANEJO 9. EL TRANVÍA
- ANEJO 10. EL CERCANÍAS
- ANEJO 11. PARTICIPACIÓN CIUDADANA

TOMO 2

ELABORACIÓN DEL PLAN

- OBJETIVOS DEL PLAN DE MOVILIDAD
- CONCLUSIONES Y PROPUESTAS
- EL TRÁFICO RODADO
- EL ESTACIONAMIENTO
- EL TRANSPORTE PÚBLICO
- LA BICICLETA
- EL TRÁFICO PEATONAL
- PROPUESTAS A DESARROLLAR EN EL PGOU
- VALORACIÓN DEL PLAN DE ACCIÓN
- RESUMEN DEL PLAN DE MOVILIDAD URBANA

PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE

San Vicente del Raspeig

ELABORACIÓN DEL PLAN

ÍNDICE

1. **OBJETIVOS DEL PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE**
 - 1.1 **Objetivos del plan de movilidad para San Vicente del Raspeig**
 - 1.2 **Fundamentos de la movilidad sostenible**
 - 1.3 **Beneficios del plan de movilidad urbana sostenible**
2. **CONCLUSIONES Y PROPUESTAS**
3. **EL TRÁFICO RODADO**
 - 3.1 **Diagnóstico objetivo del tráfico**
 - 3.2 **Diagnóstico subjetivo del tráfico. Participación ciudadana**
 - 3.3 **Propuestas al tráfico rodado. Plan de acción**
 - 3.4 **El Tráfico Rodado. Planos**
4. **EL ESTACIONAMIENTO**
 - 4.1 **Diagnóstico objetivo del estacionamiento**
 - 4.2 **Diagnóstico subjetivo del estacionamiento. Participación ciudadana**
 - 4.3 **Propuestas al aparcamiento. Plan de acción**
 - 4.4 **El aparcamiento. Planos**
5. **EL TRANSPORTE PÚBLICO**
 - 5.1 **Diagnóstico objetivo del transporte público**
 - 5.2 **Diagnóstico subjetivo del transporte público. Participación ciudadana**
 - 5.3 **Propuestas al transporte público. Plan de acción**
 - 5.4 **El transporte público. Planos**
6. **LA BICICLETA**
 - 6.1 **Diagnóstico objetivo de la bicicleta**
 - 6.2 **Diagnóstico subjetivo de la bicicleta. Participación ciudadana**
 - 6.3 **Propuestas al uso de la bicicleta. Plan de acción**
 - 6.4 **La bicicleta. Planos**
7. **EL TRÁFICO PEATONAL**
 - 7.1 **Diagnóstico objetivo del tráfico peatonal**
 - 7.2 **Diagnóstico subjetivo del tráfico peatonal. Participación ciudadana**
 - 7.3 **Propuestas al tráfico peatonal. Plan de acción**
 - 7.4 **El tráfico peatonal. Planos**
8. **PROPUESTAS A DESARROLLAR EN EL PGOU**
9. **VALORACIÓN DEL PLAN DE ACCIÓN**
10. **RESUMEN DEL PLAN DE MOVILIDAD URBANA**

1. OBJETIVOS DEL PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE

El término sostenibilidad se empieza a escuchar a partir de la década de los setenta, cuando la Comunidad Europea y otros organismos supranacionales comienzan a mostrar una clara preocupación por los problemas medioambientales, la cohesión económica y social y el desarrollo regional que ya empezaba a constituir una amenaza para la sociedad.

Según la Comisión Mundial del Medio Ambiente y Desarrollo, en el Informe Brundtland de Naciones Unidas (1987), se define el desarrollo sostenible como aquel que satisface las necesidades del presente sin poner en peligro la capacidad de las futuras generaciones para satisfacer sus propias necesidades.

El crecimiento económico de la sociedad actual implica el desarrollo de las ciudades hacia modelos urbanísticos más grandes generando, cada vez más, el movimiento de personas y mercancías en sus desplazamientos diarios. La creciente dependencia del uso del transporte privado motorizado está ocasionando problemas de ocupación del suelo, gestión de tráfico y problemas medioambientales que dificultan en gran medida el transporte.

Es en este punto cuando la movilidad urbana pasa a formar parte importante del desarrollo sostenible que deben experimentar las ciudades. Una correcta solución para el transporte urbano es determinante para el buen funcionamiento de la ciudad, para su calidad de vida y para su medio ambiente.

San Vicente del Raspeig se encuentra en un importante proceso de crecimiento que afecta cada vez más a la movilidad de sus ciudadanos, es necesario detenerse a estudiar los modelos de comportamiento de los diferentes modos de transporte para conocer sus debilidades y fortalezas con el fin de plantear políticas de movilidad más sostenibles encaminadas a mejorar la calidad de vida de la ciudadanía desde el respeto al medio ambiente.

El 1 de abril de 2011, entró en vigor la Ley de Movilidad de la Comunidad Valenciana.

Con ella se pretende fomentar el desarrollo de un sistema de transporte público de calidad en todo el territorio valenciano, que sea además económica y ambientalmente sostenible.



Esta ley ha estructurado por primera vez en la Comunidad Valenciana, dentro de un único marco jurídico, las diferentes políticas e iniciativas desarrolladas con anterioridad para favorecer un sistema de movilidad adaptado a las necesidades de la población.

Paralelamente al desarrollo de la nueva Ley de Movilidad, el Ayuntamiento de San Vicente del Raspeig, dentro de sus responsabilidades como administración local con competencias en materia de transporte, lleva trabajando para mejorar la movilidad de sus ciudadanos desde el año 2008, cuando se redactó el primer Plan de Movilidad Urbana Sostenible de San Vicente del Raspeig, y actualmente, con la actualización del mismo, con el objetivo de adaptarla más eficazmente a las necesidades de movilidad de la población, cambiantes en los últimos años, así como compatibilizarla con la nueva línea tranviaria Línea 2 puesta en marcha.

En la fase de ANALISIS Y RECOGIDA DE DATOS del Plan de Movilidad Urbana Sostenible de San Vicente del Raspeig, se ha hecho una densa labor de caracterización de la movilidad en San Vicente se han analizado aspectos como el tráfico rodado; tanto el generado en el núcleo central de la ciudad como el supramunicipal y su distribución en la infraestructura viaria. Se ha realizado un inventario de los principales centros generadores de desplazamiento; estudiado la red de pistas ciclistas, inventariado la oferta de aparcamientos y recopilado toda la información acerca del transporte público.

En las labores de análisis y recogida de datos de movilidad se ha puesto un especial énfasis en la participación ciudadana. La redacción del anterior Plan de Movilidad 2008, y que se actualiza ahora, fue presentada al público a través de los medios de comunicación y de la página web del Ayuntamiento de San Vicente.

A partir de ahí, se invitó a participar al público general a través de una encuesta accesible desde la página web del Ayuntamiento, donde se podían exponer los principales problemas que encuentran los ciudadanos en sus desplazamientos recurrentes.

Asimismo, y de una forma más personalizada, fueron remitidas por correo postal sendas cartas a los distintos colectivos que integran la sociedad sanvicentera explicando los trabajos y objetivos perseguidos dentro de la redacción del Plan de Movilidad Urbana Sostenible.

Esta correspondencia incluyó una encuesta en la que cada uno de los colectivos pudo transmitir sus inquietudes y problemas de movilidad orientada al uso específico que cada uno de ellos haga de los medios de transporte existentes en San Vicente.

La participación ciudadana se completó con una intensa campaña de campo con el fin de obtener la información más global y multivariante posible. Encuestas personales que han permitido conocer el perfil socioeconómico de los miembros de los hogares y de las personas que circulan por el municipio, identificando los principales desplazamientos de la población y medios utilizados.

En definitiva la participación ciudadana en la redacción del Plan de Movilidad pretende, no sólo conocer de primera mano la problemática existente, sino también fomentar la implicación de la sociedad en una movilidad más sostenible abriendo un foro en el que recoger las ideas de las personas implicadas que nos lleven a adoptar un modelo de ciudad en la que los desplazamientos urbanos no sean una merma en la calidad de vida o en el medio ambiente.

1.1 OBJETIVOS DEL PLAN DE MOVILIDAD PARA SAN VICENTE DEL RASPEIG

MEJORAR LAS CONDICIONES DE MOVILIDAD FOMENTANDO EL USO DEL TRANSPORTE PÚBLICO COLECTIVO, LA BICICLETA Y EL DESPLAZAMIENTO PEATONAL.

La movilidad sostenible en San Vicente pretende:

- Potenciar un modelo de movilidad menos agresiva para la salud y el medio ambiente.
- Crear una ciudad más sostenible compatibilidad crecimiento económico, cohesión social y defensa del medio ambiente.
- Garantizar la accesibilidad total, equitativa y plural, capaz de responder a las necesidades de todas las personas.
- Contribuir el aumento de la calidad de vida gracias a la reducción de contaminación y ruido.
- Recuperar el espacio público para el peatón.



1.2 FUNDAMENTOS DE LA MOVILIDAD SOSTENIBLE



SOSTENIBILIDAD

Capaz de satisfacer las necesidades actuales sin comprometer para el futuro los recursos naturales existentes, haciendo compatibles las necesidades y derechos de movilidad con el derecho de todos a un medio ambiente de calidad.

ACCESIBILIDAD

Contemplando el acceso a todos los ciudadanos especialmente a las personas con movilidad reducida.



SEGURIDAD

Garantizando la seguridad y protección del espacio público de forma que el desplazamiento se realice en términos de seguridad vial con especial interés en los modos de transporte más vulnerables, a pie o en bicicleta.

EFICIENCIA

Eficiencia operativa y energética para cada desplazamiento racionalizando el uso de los diferentes modos y facilitando su utilización en aquellos desplazamientos en los que sea más adecuado desde el punto de vista de su eficiencia energética.



CALIDAD DE VIDA

La mejora de la calidad de vida de los ciudadanos recuperando el espacio público para su uso por el peatón fomentando la cohesión social.

ECONOMÍA

La movilidad ha de permitir favorecer el atractivo como centro de negocio y actividades terciarias convirtiéndose en un instrumento para el desarrollo de la ciudad y su dinamismo económico.



INTEGRACIÓN

De todos los colectivos y agentes sociales presentes en la comunidad considerando las necesidades de integración y fomentando la participación ciudadana.

Esta integración tiene que contar con el compromiso y trabajo colectivo de todos, administraciones, y ciudadanos.

1.3 BENEFICIOS DEL PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE

- La adopción de medidas que favorecen el uso de medios de transporte alternativos al vehículo privado hacen que se descongestionen las vías urbanas ya saturadas en algunos puntos, consiguiendo de esta forma mejorar la fluidez del tráfico y ahorros de tiempo.
- Ahorros energéticos basados en el trasvase entre medios y otros sistemas de transporte alternativos (autobús, bicicletas,...) haciéndolos accesibles a toda clase de usuarios, viandantes y personas de movilidad reducida.

- Efectos medioambientales mediante el uso de transporte alternativos en sustitución del vehículo privado.
- Beneficios sociales que pueden hacer florecer nuevas oportunidades de negocio derivadas del poder de atracción y comodidad.
- Incremento del nivel de seguridad al disminuir el número de circulaciones de vehículo privado.
- Progreso de la zona centro de la ciudad y de las zonas comerciales tradicionales.
- Compromiso de bienestar con la ciudadanía y que tiene por fin integrar a todos los colectivos y sectores de la sociedad.

2. CONCLUSIONES Y PROPUESTAS

La recogida de datos de campo, entrevistas, estudios de opinión y revisión bibliográfica efectuada ha permitido realizar un análisis y obtener resultados para redactar un conjunto de conclusiones sobre las que se basa la elaboración de un plan de acción. Estas conclusiones se basan en la diagnosis objetiva fundada en el trabajo de campo:

- Aforos peatonales y de tráfico.
- Inventario de infraestructuras.
- Estudio del transporte público.

Y en la diagnosis subjetiva propia del proceso de participación pública:

- Campaña de entrevistas personales.
- Encuesta de movilidad accesible desde la página web del Ayuntamiento de San Vicente.
- Consulta a las asociaciones y colectivos del municipio.

Respecto a la consulta de asociaciones y colectivos del municipio hay que destacar que de las 130 asociaciones consultadas a través del correo postal sólo se obtuvo respuesta en 8 de ellas, por lo que las conclusiones que pueden extraerse son muy limitadas y muy poco significativas. De ahí que no hayan podido tenerse en cuenta en la elaboración del Plan de Movilidad.

Sin embargo, tras la jornada de presentación al público de este documento el pasado día 21-1-2015, se recibieron varias sugerencias y reclamaciones, que se han analizado para completar, corregir y mejorar las propuestas de este documento de actualización del PMUS 2008.

Los datos obtenidos en el trabajo de campo y en los procesos de participación pública del año 2008 y de esta actualización del año 2014 se encuentran detallados en el documento de ANÁLISIS Y RECOGIDA DE DATOS del Plan de Movilidad Urbana Sostenible de San Vicente del Raspeig.

En los siguientes puntos del estudio abordaremos las conclusiones y propuestas en base a los diagnósticos realizados de aquellos aspectos que influyen en la movilidad urbana y que nos van a permitir definir planes de acción que apuesten por la sostenibilidad en el transporte dentro de los objetivos propuestos para este Plan de Movilidad:

- El tráfico rodado.
- El estacionamiento.
- El transporte público.
- La bicicleta.
- El tráfico peatonal.
- Propuestas a desarrollar en el PGOU



Añadir, en lo referente a la movilidad de San Vicente del Raspeig, que se debería proponer unos objetivos comunes con poblaciones y municipios colindantes (Alicante, Mutxamel, San Juan, etc..) en el marco de un Plan de Movilidad Comarcal Metropolitano.

PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE

San Vicente del Raspeig

EL TRÁFICO RODADO

3. EL TRÁFICO RODADO

En la fase anterior del Plan de Movilidad se realizó un profundo estudio de la infraestructura viaria de San Vicente, analizando los principales movimientos del tráfico interno de la ciudad así como de sus accesos. Se procede así a la caracterización de los desplazamientos en vehículo rodado con el fin de obtener las conclusiones que nos lleven a plantear un plan de acción adaptado a las necesidades reales.

3.1 DIAGNÓSTICO OBJETIVO DEL TRÁFICO

- La relación de vehículos por habitante se sitúa en 0,61 para el año 2014, algo inferior que en la ciudad de Elche o en la localidad de Elda (con similar número de habitantes que San Vicente).

	AÑO	TOTAL VEHICULOS	POBLACIÓN	VEH/HAB
San Vicente	2014	34.008	55.946	0,61
Alicante	2014	201.798	332.067	0,61
Elche	2014	142.484	228.647	0,62
Elda	2014	33.154	53.540	0,62

FUENTE: DGT-INE

- El parque automovilístico ha experimentado un aumento del 24,46% en los últimos once años. El turismo es el que ocupa mayor porcentaje dentro del padrón de vehículos, alcanzando la cifra de 23.741 (68,82%).

AÑO	TOTAL VEHICULOS	TOTAL TURISMOS	
2004	27.714	19.856	71,65%
2015	34.495	23.741	68,82%

FUENTE: DGT-INE

- Esta evolución positiva del parque automovilístico conlleva el aumento del número de accidentes de tráfico. Estando implicado el vehículo turismo en la gran mayoría de éstos.
- La vía que más accidentes contabilizó durante el último año, según queda reflejado en la "Memoria 2014" facilitada por la Jefatura de Policía Local de San Vicente del Raspeig (Unidad de Policía Judicial e Investigación de Accidentes), es la Calle Alicante, seguida de Ancha de Castelar y la calle Villafranqueza.
- El punto de mayor intensidad de tráfico en las carreteras que dan entrada y salida al municipio es la Avda. de Alicante (CV-828) que cuenta con una IMD de 27.030 vehículos presentando puntos de mayor congestión de tráfico en los tramos horarios de 8:00 a 9:00 h; de 13:00 a 14:00 h; y de 19:00 a 20:00 h.



- En cualquier caso, es la Avenida Alicante-Ancha de Castelar la que presenta una mayor congestión de tráfico al utilizarse como eje distribuidor del tráfico que accede al centro de la ciudad desde el sur. Presenta una IMD > 10.000 vehículos y su sección tipo hace que la circulación no sea continua debido a los numerosos giros a la izquierda, intersecciones semafóricas, aparcamiento en doble fila, etc. Esta avenida es utilizada por los usuarios para acceder a cualquier punto de la ciudad concentrando por ello la mayoría de los desplazamientos internos.
- El mapa de intensidades de tráfico interno de la ciudad identifica a la Avenida Ancha de Castelar como el eje atraviesa el núcleo urbano de Norte a Sur y que soporta una de las mayores intensidades de circulación de vehículos (IMD > 10.000).
- La Calle Crta. de Agost y La Huerta son los viarios del centro de la ciudad que tienen una IMD > 10.000.
- El porcentaje de vehículos pesados que se mueven por el municipio tiene una media del 4% en la zona centro y de 10% en sus accesos.
- El mapa acústico de San Vicente revela los siguientes valores:

Periodo Diurno (8-22 h)			
ÁREA ACÚSTICA	ADECUADA	MEJORABLE	INTOLERABLE
	Valores por debajo del límite	Valores que superan en menos de 10 dB(A) el límite	Valores que superan en más de 10 dB(A) el límite
Sanitario y docente	6,3%	26,7%	67,0%
Residencial	91,6%	6,9%	1,5%
Terciario	72,7%	25,1%	2,2%
Industrial	93,2%	6,3%	0,5%

Periodo Nocturno (22-8 h)			
ÁREA ACÚSTICA	ADECUADA	MEJORABLE	INTOLERABLE
	Valores por debajo del límite	Valores que superan en menos de 10 dB(A) el límite	Valores que superan en más de 10 dB(A) el límite
Sanitario y docente	1,9%	14,3%	83,8%
Residencial	75,2%	21,5%	3,3%
Terciario	58,9%	33,0%	8,1%
Industrial	88,2%	10,7%	1,1%

% DE SUPERFICIES AGRUPADAS SEGÚN USO

Fuente: Mapa acústico de San Vicente del Raspeig. Diciembre 2007.

Periodo Diurno (8-22 h)			
TOTAL DE POBLACIÓN	ADECUADA	MEJORABLE	INTOLERABLE
	Valores por debajo del límite	Valores que superan en menos de 10 dB(A) el límite	Valores que superan en más de 10 dB(A) el límite
50.531	16,9%	64,0%	19,2%

Periodo Nocturno (22-8 h)			
TOTAL DE POBLACIÓN	ADECUADA	MEJORABLE	INTOLERABLE
	Valores por debajo del límite	Valores que superan en menos de 10 dB(A) el límite	Valores que superan en más de 10 dB(A) el límite
50.531	13,6%	45,9%	40,5%

% DE POBLACIÓN

Fuente: Mapa acústico de San Vicente del Raspeig. Diciembre 2007.

- El tráfico rodado en el centro de San Vicente no presenta grandes conflictos de circulación, salvo en zonas puntuales como la glorieta de la Calle del Avión con la Avenida de Alicante donde la circulación es densa en determinadas franjas horarias del día coincidentes con las "horas punta".

3.2 DIAGNÓSTICO SUBJETIVO DEL TRÁFICO. PARTICIPACIÓN CIUDADANA.

Encuestas de opinión a través de entrevistas personales.

- El centro urbano es generalmente el origen de los desplazamientos por trabajo o estudio.
- El medio de transporte más utilizado en los desplazamientos recurrentes es el automóvil (vehículo privado) con un 50% del total. En segundo lugar se sitúan los desplazamientos a pie con un 40%.
- El 52,6% de la población residente en San Vicente se desplaza habitualmente a su centro de trabajo, y otro 13% lo hace para acudir a su centro de estudios.
- El medio de transporte utilizado en los desplazamientos habituales por motivo de trabajo es el vehículo privado. El uso de medios públicos se da entre las personas que parten del casco urbano con destino hacia Alicante.

Para los desplazamientos por motivos de estudios se divide el uso de los medios privados y acudir caminando según la distancia al destino.

- Los desplazamientos de los residentes en San Vicente por motivos de compra de artículos de primera necesidad se realizan con una frecuencia semanal de 2 a 4 veces, empleando mayoritariamente el vehículo privado, a excepción de la movilidad en el casco urbano que se realiza a pie.

- Un 45% de la población no realiza nunca desplazamientos por motivos de ocio, culturales y deporte: la otra mitad de la población que sí realiza estos desplazamientos lo suele hacer a pie si la distancia es corta y en coche privado en caso contrario.
- El sondeo de opinión realizado muestra la tendencia de los ciudadanos de moverse a pie mientras las distancias sean cortas y utilizar medios de transporte privados cuando éstas son mayores. El uso de los medios de transporte públicos es limitado.

Encuesta de opinión a través de la página web.

- El 60% de las encuestas de movilidad recibidas a través de la página web www.raspeig.es indica que el principal motivo de desplazamiento es acudir al centro de trabajo.
- El medio de transporte más utilizado es el coche particular con un 48%, seguido de la bicicleta con un 28% y caminando el 16%. Sólo el 8% de las encuestas reflejan la utilización del autobús público como medio de transporte en sus desplazamientos recurrentes.
- El tiempo empleado en estos desplazamientos es menor de 15 minutos en el 76% de los casos.
- La apreciación de los sanvicenteros que se desprende de las opiniones recibidas desde la web es la de mala circulación del tráfico por culpa de los aparcamientos en doble fila, o en pasos de peatones que ocupan la calzada.





- La accesibilidad a las personas con movilidad reducida se presenta también como un punto a mejorar dentro de la trama urbana.

Sugerencias y propuestas al PMUS Noviembre 2014 (Actualización del plan del 2008).

Entre las sugerencias al PMUS recibidas entre el 22-1-2015 y 23-2-2015, se propone:

- Se ha detectado un punto conflictivo a resolver en la Calle Aeroplano, el paso de peatones existente que comunica el local comercial donde se sitúa Telepizza y la Gasolinera, proponiendo ser resuelto mediante una pasarela.
- En la rotonda situada al final de la Calle Aeroplano-Avda. Alicante se observan problemas de funcionamiento por su elevada IMD.

3.3 PROPUESTAS AL TRÁFICO RODADO. PLAN DE ACCIÓN.

El hecho de que el parque automovilístico de la ciudad esté en continuo crecimiento hace que circular por las calles de San Vicente sea cada vez más complicado y, aunque no presentan puntos graves de circulación, si que existe congestión de tráfico en lo que conocemos como hora punta.

En cualquier caso, teniendo en cuenta la situación actual y previendo la demanda futura se pueden proponer las siguientes medidas.

1. Disminución del tráfico en la Avda. Ancha de Castelar.

La situación central de esta vía hace que dada su limitación de capacidad para seguir absorbiendo el tráfico de transito se especialice como vía pública para uso residencial, comercial, y transporte público con prioridad, y movilidad peatonal y ciclista.

Ello se puede conseguir con reducción de carriles (impondrá un menor tránsito de vehículos), ampliación de aceras, y ampliación de zonas verdes e implantación de carril bici, zonas para terrazas y carga y descarga de comercios e implantación progresiva de plataformas reservadas para transporte público, a medida que la demanda social de este servicio público se imponga sobre la utilización del vehículo privado.

2. Ordenación y mejora de la circulación viaria.

La disposición del entramado de calles que dan forma al núcleo central de San Vicente le confieren una ordenación del tráfico muy acertada y con poca capacidad de alternativas.



Calles mayoritariamente de sentido único de circulación que van alternando sus direcciones mallan el tráfico de la ciudad.

Si bien no parece por tanto, que una reestructuración de los sentidos de circulación pueda traer grandes beneficios a la movilidad del municipio. Tan solo se precisará algún cambio de sentido, mejora puntual del itinerarios de acceso a la zona centro, mejora de alguna intersecciones, etc. con las que solucionar pequeños problemas particulares.

De este modo, se establecen alguna líneas de actuación a corto plazo para la reordenación viaria de la circulación:

- La mejora de accesos a la zona centro, evitando el tráfico de tránsito.
- La implantación de itinerarios alternativos de circunvalación.
- La mejora de intersecciones mediante rotondas y eliminación, cuando sea posible de intersecciones semaforizadas.
- El establecimiento de sentidos únicos de circulación, de manera alterna, y evitar, en la medida de lo posible los giros a la izquierda.



Sin embargo, resulta previsible a largo plazo, en el futuro, una reordenación viaria con mayor magnitud con la cuasi peatonalización del tramo central de la C/Ancha de Castelar (tramo Pintor Sorolla – C/Villafranqueza). Del mismo modo la previsible prolongación futura del servicio de la línea 2 del tranvía hasta la zona norte del municipio (todavía por decidir su trazado) también implicará algunos reajustes en cuanto a ordenación del diseño del viario.

La línea 2 del tranvía de Alicante accede a San Vicente por la calle Alicante procedente de la Universidad y su ejecución completa está prevista en una segunda fase que se acometerá a largo plazo dada coyuntura actual de crisis económica.

- Estado Actual: El tranvía acaba su recorrido en la calle Alicante a la altura del Centro de Salud II, en el cruce con la Avda. del Doctor Marañón.
- Largo plazo: El tranvía continúa su trazado hasta la zona norte del casco urbano, e incluso Polígono industrial Canastell. Dado la gran cantidad de incertidumbres por resolver se decidirá su trazado en función del desarrollo de patrones de movilidad previos, de modo que las afecciones sean las menores.

SITUACIÓN ACTUAL-CORTO PLAZO:

- Avenida de Alicante.

Con la llegada del tranvía, esta calle ha cambiado el doble sentido de circulación que tenía a uno único con sentido sur, es decir, sentido de salida de la ciudad. Cabe añadir que cabe estudiar si la situación actual es la mejor posible ya que el actual sentido único (de salida) provoca un bucle importante en el transporte público, por lo que se propone un estudio detallado del entorno para ver la creación de un carril bus exclusivo, sobre a la plataforma tranviaria que mejore su velocidad comercial.



Avda. Alicante a su paso por el centro de salud y parada TRAM

Específicamente, se deberá estudiar el tramo de la Avda. de Alicante, frente al Centro de Salud II) con el objeto de mejorar la fluidez en la intersección de Ciudad Jardín - Dr. Marañón con la Avda. Alicante.



- Calle Villafranqueza.

Inicialmente se cambió, en el tramo final de esta calle, el doble sentido que tenía por un único sentido con dirección hacia la calle Pintor Picasso, con el objeto de ampliar las aceras y favorecer el tránsito peatonal.



Calle Villafranqueza segundo tramo (calle 20)

Posteriormente se ha llevado a cabo la peatonalización total de un tramo comprendido entre los jardines con una pequeña reordenación del tráfico. Al eliminar este acceso a la zona centro se hace preciso por un lado señalar las alternativas de acceso al centro ciudad: por un lado a través de la C/Ciudad Jardín y C/Alicante; y secundariamente a través del acondicionamiento puntual de la intersección de la C/Pelayo con C/Alicante (ampliación de carriles de espera en cruce semaforizado).

Al tratarse de una vía radial que conecta de manera directa el centro con sureste del casco urbano, se hace preciso la reordenación de este vial sobre todo para fomentar el tránsito peatonal, y retocar algunos sentidos de circulación de calles adyacentes tal y como se va a comentar en otro punto específico de reordenación de sentidos zona sur.

- Calle Velázquez, C/ Pi Margall y C/Mayor

Actualmente desde la zona sur se produce el acceso al centro de ciudad a través de itinerarios algo laberínticos (sobre todo para los foráneos de San Vicente). En este sentido se propone cambiar el sentido de circulación de la calle Velazquez que al estar alineada con la Av. Vicente Savall se produce un acceso claro, rectilíneo y a través de una calle con algo mas de sección que las adyacentes.

De manera complementaria al establecer este sentido acceso centro provoca el cambio de sentido de la C/ Pi i Margall, que deberá cambiar de sentido (Salida del casco hacia Alicante), lo cual encaja bien además con la presencia de un parking de rotación, donde los no residentes pueden dejar su vehículo y desde ahí realizar los desplazamientos por en centro histórico a pie.



La Calle Mayor, dada sección muy estricta (8 metros), y su perfecta alineación con el hito central del centro histórico (Ayuntamiento e Iglesia parroquial) prolongar el carácter prioridad peatonal o de coexistencia de acceso a residentes que tiene hasta la C/Ciudad Jardín.

- Mejora puntual de intersecciones

Dado el tamaño poblacional de San Vicente, no existe intersecciones con un grado de congestión severo o grave. No obstante existen oportunidades puntuales de mejora, sobre todo en lo relativo a la modificación de intersecciones semaforizadas por otras tipologías, como la rotondas o intersecciones guiadas, que pueden mejorar la fluidez del trafico sin comprometer la seguridad.

En este sentido se podrían mejorar las intersecciones de la C/Castellet con C/Mayor (eliminación de semáforo, y limitacion de giros a la izquierda),

También se debería llevar a cabo un estudio de detalle para la simplificación y fluidificación del tráfico en la zona norte en las intersecciones de la C/Denia, con C/Javea y con C/Ancha de Castelar, en las que la implantación de miniglorietas puede mejorar la seguridad y fluidez de las mismas.

Del mismo modo se podría mejorar la intersección de la C/Cottolengo con la C/Plata (transformación de la miniglorieta en pisable para facilitar el giro de vehículos pesados).

Mejorar el cruce de la C/Villafranqueza. Blasco Ibañez y Pintor Sorolla, facilitando la salida y giro a la izquierda desde C/Blasco Ibañez, redituando los semáforos para acercar los pasos peatonales a la alineación Picasso/Vifranqueza.



Estado actual Avda. Alicante –intersección con C/Villafranqueza

También se puede y debería eliminar los semáforos, totalmente innecesarios, del Bº Santa Isabel, una vez ha desaparecido el paso inferior que conectaba con el antiguo centro comercial y esta vía tiene mucha menos circulación.

Por último se hace preciso reestudiar y rediseñar la intersecciones, sobre todo desde el punto de vista de la seguridad peatonal, por las consecuencias que de manera indirecta tiene sobre el tráfico rodado. Esto es en la intersección de la C/Alicante con la Ronda San Vicente San Juan, dado su alta intensidad peatonal, ciclista y motorizada; y la rotonda de la C/Villafranqueza (Dona Lluna) con la C/Lo Torrent y Huerta, por idénticas razones.

- Reordenación de sentidos de circulación zona centro, sur y C/ Benito Pérez Galdós.

En la zona centro la C/General Prim se utiliza tanto de acceso al Parking del mercado como de tránsito, lo cual presenta problemas de compatibilidad con el carácter peatonal del entorno a la iglesia, como de seguridad dada la falta de visibilidad en algún punto del recorrido tanto para peatones como conductores. Por este motivo se sugiere le cambio de sentido de la C/San José (de acceso a los parkings) y la C/Lillo Juan y Dominguez Margarit y General Prim, para evitar tráfico de tránsito y devolver a estas calles únicamente una funcionalidad de accesibilidad a los residentes.

Por otra parte las calles de sentido único presentan, sobre todo en San Vicente, con una trama viaria muy estricta limitada por la poca anchura de las calles, mejoras en cuanto a capacidad y fluidez. En este sentido se propone transformar la C/Benito Pérez Galdós, actualmente con doble sentido de circulación, en una de un único sentido, con ampliación de aceras para tránsito peatonal.

Se trata de una recomendación general, que se puede hacer extensiva a otros viarios siempre y cuando existan alternativas cercanas con capacidad suficiente para repartirse el tráfico.



Estado actual Benito Pérez Galdós

Del mismo modo y vinculado a la transformación del sector sur comprendido entre la C/Villafranqueza y la C/Alicante se pueden retocar algunos sentidos de circulación para dar de mayor coherencia y orden de esta zona de casco urbano.

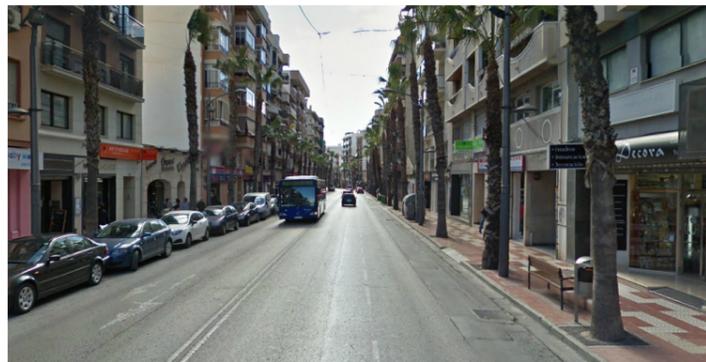
Se adjunta, al final de este apartado, los planos que recogen las directrices de tráfico y las aquí propuestas. **Plano 01**; sentidos de circulación a corto plazo y **Plano 02**; sentidos de circulación a largo plazo.

Del mismo modo, también se propone una reordenación de de accesos, que se adjunta en el **Plano 03**, y una propuesta de reordenación de los sentidos de circulación en el **Plano 04**.

LARGO PLAZO

Si bien la evolución de las necesidades en cuanto a tráfico rodado son difíciles de pronosticar, parece clara la tendencia de transformación de la C/Ancha de Castelar y C/Alicante, como vial canalizador de todo el tráfico de San Vicente, a un vial con otro carácter cuya principal función, no sea la de dividir el centro en dos mitades sino unirlos bajo un enfoque peatonal con amplia presencia comercial y de servicios y con alta oferta de transporte público (plataformas reservadas), compatible claro está con el acceso, evidentemente a residentes, vados, comercios y emergencias, siempre y cuando se haya desarrollado o esté prevista la finalización de la Ronda Este.

Es por esto que se debe sustituir los actuales dos sentidos por un único carril de circulación, cuyo sentido se modifique por tramos, para evitar el tráfico de paso. El corte de este vial, es perfectamente viable tal y como se demuestra en la modelización matemática (ver punto siguiente) donde se aprecia que los viales restantes (C/La Huerta, y Ronda Oeste principalmente) disponen de capacidad holgada para soportar toda la circulación de tránsito.



Estado actual Avda. Ancha de Castelar (dirección hacia sur)

Esta opción está firmemente apoyada en el carácter peatonal y comercial tan fuerte con el que cuentan esta calle, siendo ahora mismo la Avda. Ancha de Castelar una barrera física que divide en dos el centro tradicional de San Vicente. Se pretende así ampliar el proceso de peatonalización iniciado y que tan buen resultado está dando.

Complementariamente a esta desviación del tránsito de paso de la C/Ancha de Castelar, hay que generar alternativas bien señalizadas al centro histórico tal y como las que se apuntan en el plano nº 4, con la C/Gabriel Miró.

3. Ejecución de una nueva vía de circunvalación.

Para evitar el movimiento de vehículos por el centro de la ciudad en los desplazamientos que tienen como origen y destino puntos exteriores al núcleo central es necesario contar con un vial perimetral.

Actualmente San Vicente cuenta con la Ronda Oeste, que discurre en paralelo a las vías del ferrocarril, y que funciona como anillo de la población.

El tamaño y necesidades actuales de la población hacen que las infraestructuras existentes sean suficientes para absorber el volumen de tráfico que actualmente tiene San Vicente del Raspeig.

Este correcto funcionamiento del tráfico, fundamentalmente se debe al uso de la calle La Huerta, que hace las veces de circunvalación parcial nordeste de la localidad.

Por este motivo, desde una perspectiva de crecimiento urbano sostenible y racional, en el momento actual, y hasta que no se desarrolle más la población, no se considera necesaria su ejecución.

No obstante el planeamiento de la población deberá prever y reservar espacios para que cuando el crecimiento urbano lo precise, se pueda cerrar el circuito, bien apoyándose en el viario existente, bien desarrollándose por fases, sobre terrenos urbanizados.

Será por tanto el PGOU el que determine el programa de desarrollo de estas fases, en función, de nuevo, del crecimiento urbano y poblacional de la ciudad.

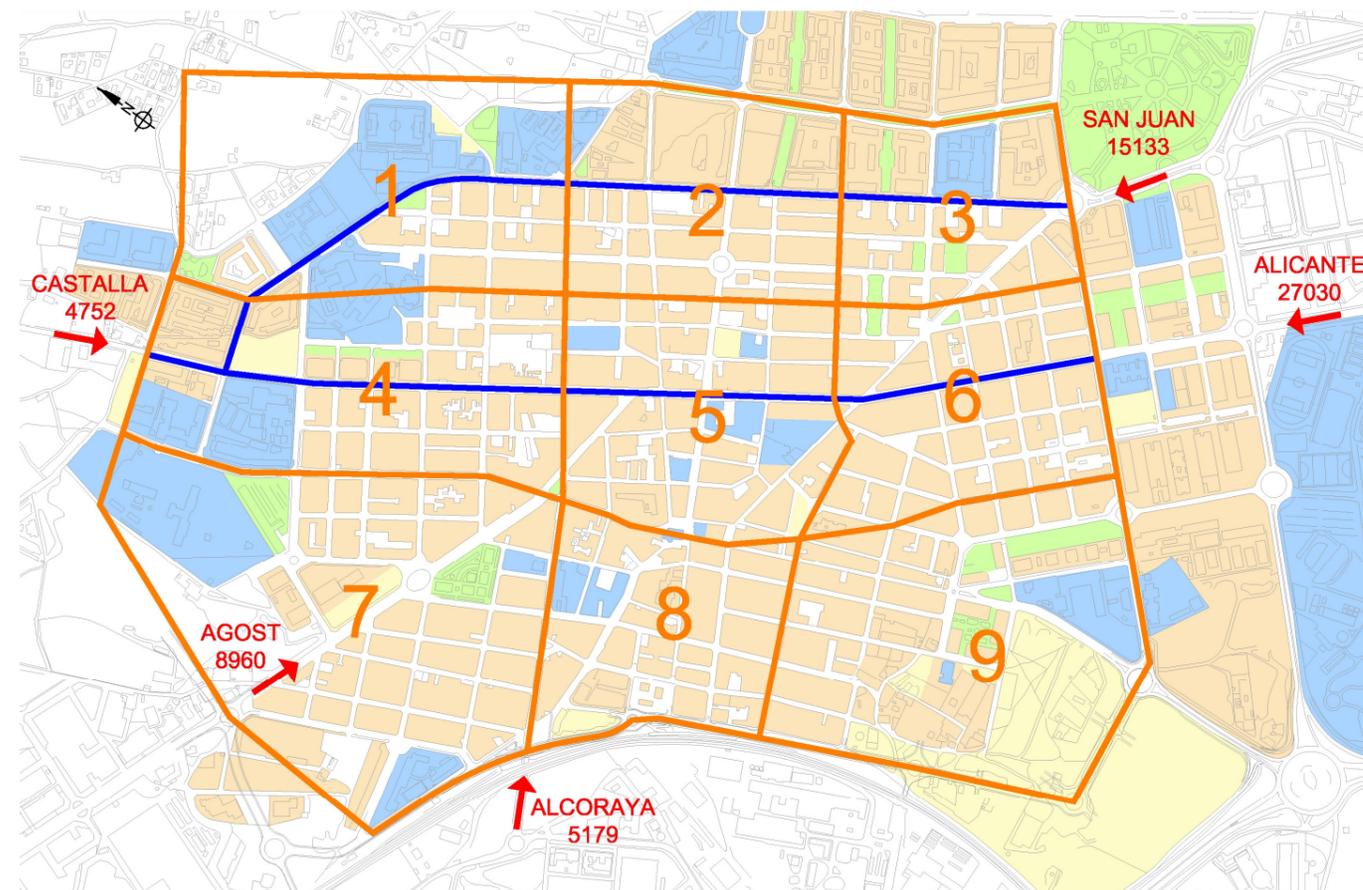
4. Modelización del tráfico.

El núcleo Central de San Vicente del Raspeig cuenta con dos vías de tráfico vertebradoras importantes; la Avenida Ancha de Castelar y La Huerta.

Es por esto que se hace necesario conocer el comportamiento del tráfico ante un corte en alguna de estas calles. Para ello se ha planteado un modelo de simulación con el fin de determinar las intensidades de tráfico según tres hipótesis distintas:

- Situación actual.
- Corte del tráfico en la Avda. Ancha de Castelar.
- Corte de tráfico en la Calle La Huerta.

El proceso seguido ha sido el de sectorizar el núcleo urbano de San Vicente en 9 partes para poder estudiar los movimientos de origen y destino de los vehículos que entran y se mueven por la ciudad. El número de vehículos se ha obtenido de las IMD de los aforos realizados.



SECTORIZACIÓN DE SAN VICENTE
Fuente: Elaboración propia

El resultado de aplicar la modelización al tráfico se resume en el siguiente cuadro:

VALORES DE IMD									
	Sector 1	Sector 2	Sector 3	Sector 4	Sector 5	Sector 6	Sector 7	Sector 8	Sector 9
Hipótesis 1 SITUACIÓN ACTUAL	7.169	11.148	14.628	9.801	20.842	15.305	13.080	10.904	7.025
Hipótesis 2 CORTE EN ANCHA DE CASTELAR	12.728	17.304	19.711	0	0	0	14.459	14.058	13.936
Hipótesis 3 CORTE EN LA HUERTA	0	0	0	12.431	27.982	25.467	13.080	10.904	7.025

La simulación hecha arroja las siguientes conclusiones:

Corte en la Avenida Ancha de Castelar

La supresión del tráfico en esta calle origina un aumento de unos 5.500 vehículos al día en la Calle La Huerta; siendo destacable también la duplicación de la circulación en el sector 9 (C/ Vicente Savall y alrededores).

Corte en la Calle La Huerta

En este caso, la Avenida Ancha soportaría un aumento de unos 7.000 vehículos al día, es decir, prácticamente la totalidad del tráfico de la Calle La Huerta.

Se muestra, por tanto, que el corte de la Avda. Ancha de Castelar supone una reordenación del tráfico que es capaz de absorber el actual sistema viario de San Vicente, más aún, con la nueva Ronda Oeste ya ejecutada.

6. Disminuir el aparcamiento en doble fila.

Potenciar el control policial en aquellas situaciones en las que el inapropiado aparcamiento de vehículos dificulte la circulación:

- Aparcamiento en vados en peatones.
- La “doble fila”.
- Aparcamiento en paradas de autobús y taxi.
- Aparcamiento en zonas de carga y descarga.

Esta medida puede completarse con campañas de concienciación ciudadana que ayuden a fomentar un uso más responsable del vehículo privado.

7. Empleo de vehículos poco contaminantes

Más relacionado con la calidad del aire, y con la reducción de las emisiones de CO2, también se recomienda el fomento del empleo de vehículos menos contaminantes, como los eléctricos, híbridos, autogas, etc.

8. Sistemas informáticos para control del tráfico.

- Instalación de sistemas de cámaras que controlen las zonas más conflictivas referentes a la movilidad y la seguridad. Situadas en 4 puntos en que suelen producirse accidentes graves o atascos de tráfico estas cámaras permiten el reconocimiento de la matrícula para tramitar la sanción correspondiente
- Adquisición de vehículos sancionadores (MULTACAR). Consistentes en la instalación de una cámara en el techo de un vehículo de la policía local para multar a los vehículos estacionados en doble fila. Este sistema se está implantando en ciudades como Valladolid, Burgos o Logroño con un fuerte efecto disuasorio entre los conductores.



- Paneles electrónicos de información del tráfico. Muestran información del estudio del tráfico en tiempo real.



- Implantación de un centro de Control de Tráfico. Se trata de un sistema de control inteligente para la gestión de la Movilidad Sostenible. Este sistema aporta grandes beneficios en términos de eficiencia energética ya que:

Aplica algoritmos avanzados que analizan las condiciones del tráfico en tiempo real y adaptan la regulación semafórica para reducir los tiempos de parada y mejorar los tiempos de recorrido. Incorporan funcionalidades de control de intensidad diferencial lo que permite detectar pérdidas de corriente eléctrica en los cables de alimentación de los semáforos mejorando así su eficiencia energética.

- Sistema de prioridad semafórica. Mediante el que el transporte público tiene prioridad en los cruces en los que se implanta.

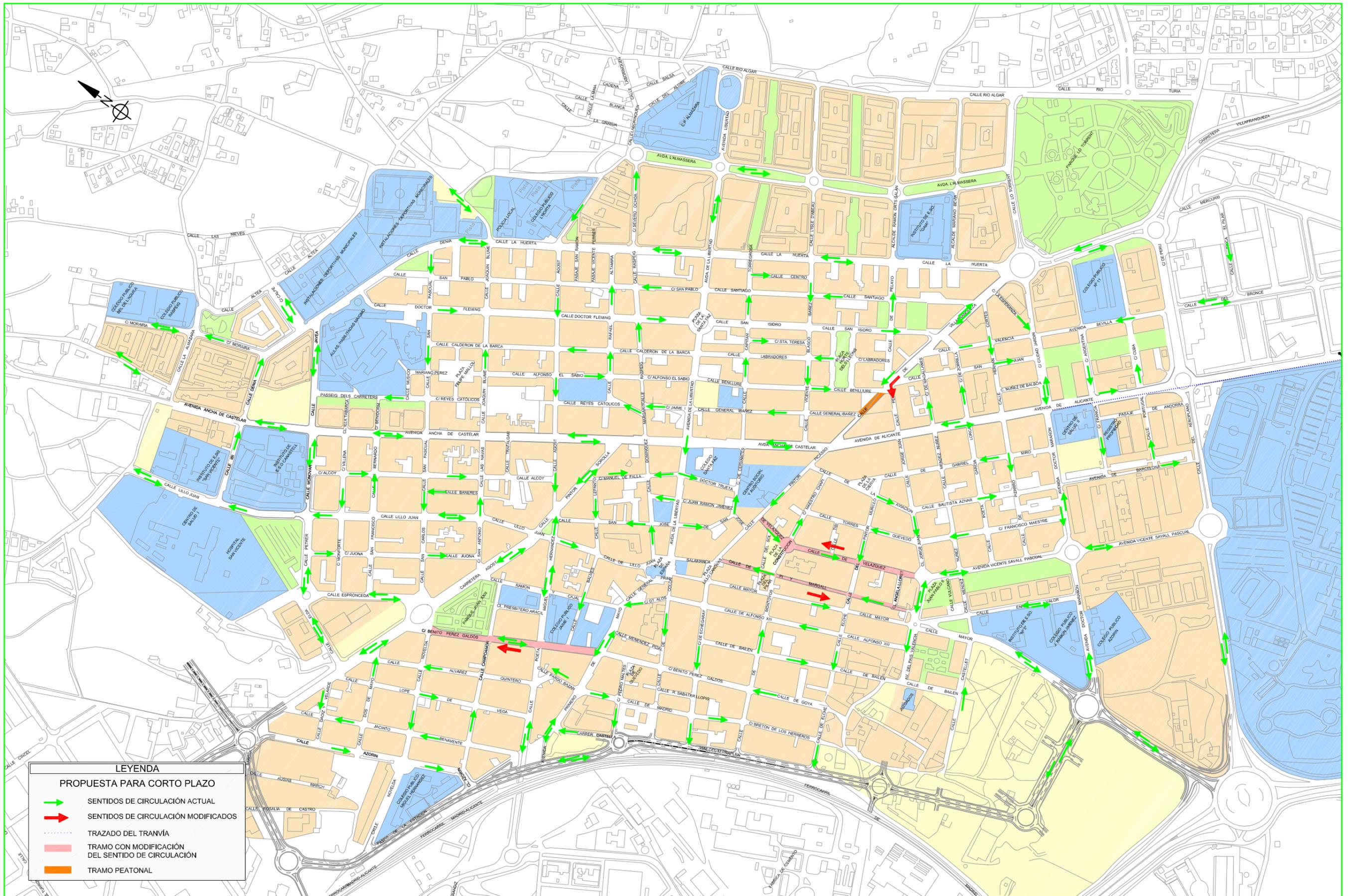


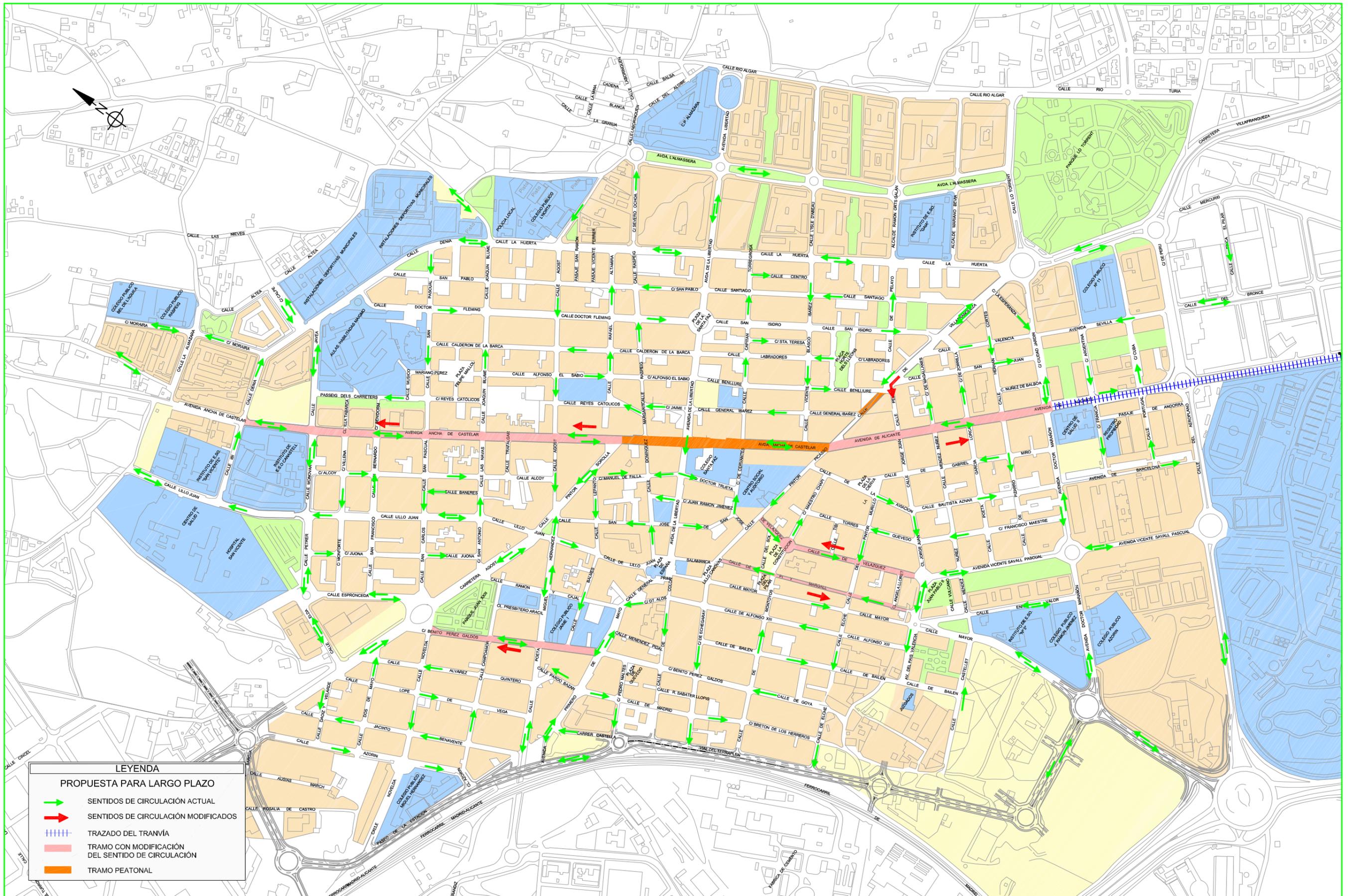
9. Impulsar medidas de calmado de tráfico.

Impulsar medidas de calmado de tráfico urbano por zonas, con velocidad límite recomendada de 30 Km/h.

Como por ejemplo, actuaciones sobre el trazado (cambios de alineación), la sección transversal (estrechamientos, introducción de isletas) el perfil longitudinal (badenes, elevaciones de la calzada), las intersecciones (obstáculos que impiden ciertos movimientos), la anchura de calzada y carriles, la pavimentación (cambios de materiales, color), la incorporación de hitos, masas vegetales, etc, que disminuyan las perspectivas lineales de los viales, etc

3.4 EL TRÁFICO RODADO. PLANOS

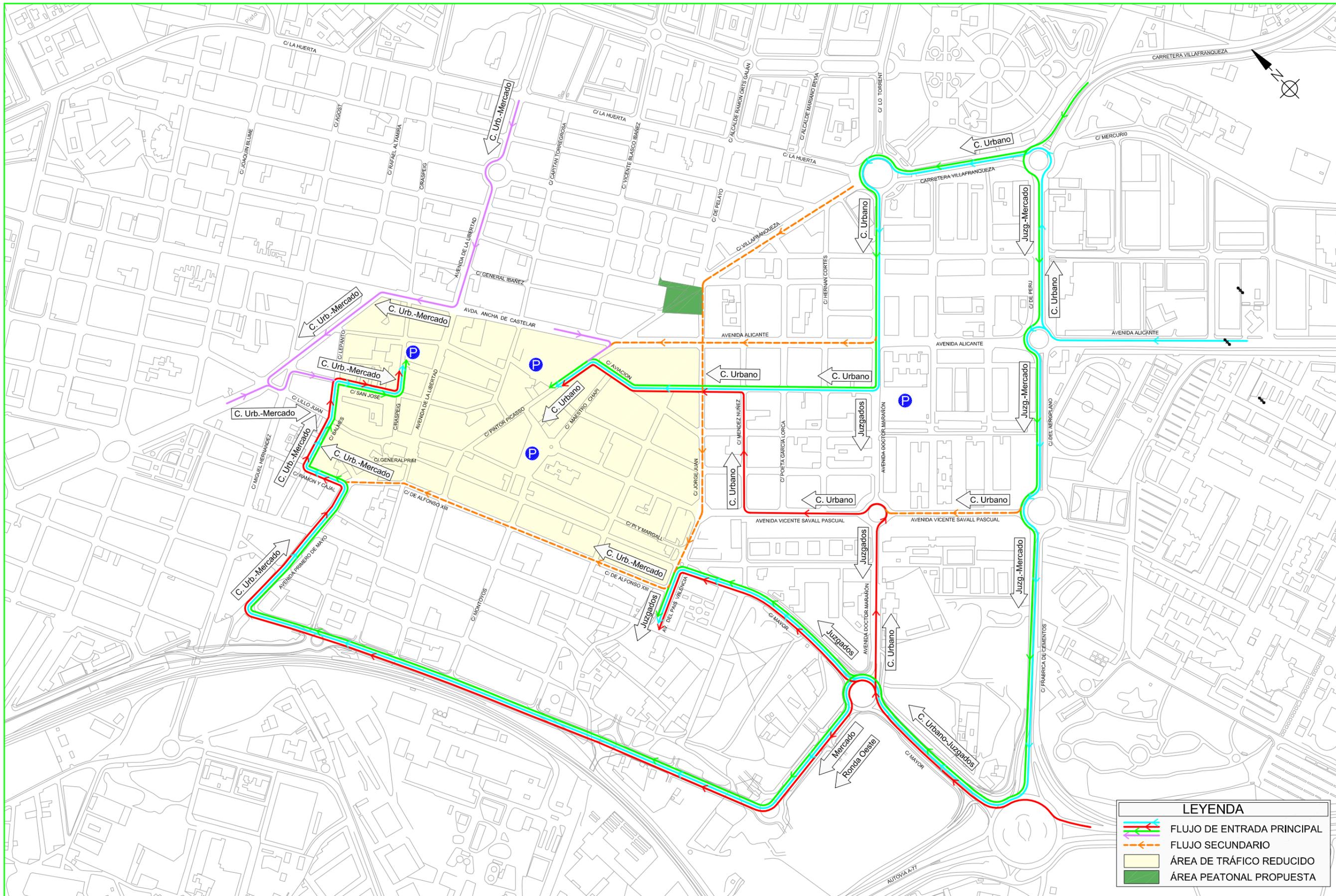




LEYENDA

PROPUESTA PARA LARGO PLAZO

- SENTIDOS DE CIRCULACIÓN ACTUAL
- SENTIDOS DE CIRCULACIÓN MODIFICADOS
- TRAZADO DEL TRANVÍA
- TRAMO CON MODIFICACIÓN DEL SENTIDO DE CIRCULACIÓN
- TRAMO PEATONAL



PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE

San Vicente del Raspeig

EL ESTACIONAMIENTO

4. EL ESTACIONAMIENTO

Con el fin de obtener una radiografía de la realidad del estacionamiento en San Vicente se establecieron en el 2008 una serie de aforos para determinar el porcentaje de ocupación y rotación del aparcamiento existente en el viario, así mismo conscientes de que la situación actual es algo diferente, se han inventariado los principales estacionamientos públicos situados en el núcleo central del municipio.

Reflejamos a continuación las conclusiones del diagnóstico objetivo y subjetivo (participación ciudadana) que se desprenden de la FASE II del PMUS y que nos permiten plantear un plan de acción respecto al estacionamiento en San Vicente del Raspeig.

4.1 DIAGNÓSTICO OBJETIVO DEL ESTACIONAMIENTO

La campaña de aforos del estacionamiento realizada se sectorizó en cinco itinerarios:

Itinerario 1. Zona Oeste de San Vicente.

- Todas las calles aforadas presentan un índice de ocupación mayor del 95% en horario nocturno, a partir de las 22 horas. Propio de una zona residencial.
- En general, estas calles presentan un mayor grado de ocupación por la tarde. Excepto la calle Benito Pérez Galdós.
- Las Calles Alfonso XIII y Pedro Maltés contabilizan un grado de ocupación casi del 100% durante todo el día. Disponen de una única banda de aparcamiento en cordón.
- Salvo en las calles anteriormente mencionadas, siempre es posible encontrar alguna plaza de aparcamiento libre en los viarios y tramos horarios aforados.
- El porcentaje de rotación de vehículos es escaso, por debajo del 50%. El tramo horario con más volumen de rotación es el de 17:00 a 18:00 horas en todos los casos con casi un 70% de media.
- La banda de aparcamiento de los viarios es en cordón, siendo doble en la mayoría de las calles.



Itinerario 2. Zona Sur de San Vicente.

- Todas las calles de esta zona presentan un índice de ocupación mayor del 80% durante todo el día. La ocupación es mayor aún conforme aumenta la tarde.
- La Calle Aviación presenta un grado de ocupación del 100% entre las 8:00 h y las 20:00 h. Dispone de doble banda de aparcamiento en cordón.
- Salvo en esta calle, siempre es posible encontrar alguna plaza de aparcamiento libre en los viarios y tramos horarios aforados.
- El porcentaje de rotación de vehículos es inferior al 30%. El tramo horario con más volumen de rotación vuelve a ser de 17:00 a 18:00 h con casi un 40%.
- Exceptuando la Calle Mayor, todo el viario analizado en este itinerario presenta doble banda de aparcamiento. La disposición del aparcamiento es en cordón salvo en la Avda. del País Valenciá donde encontramos doble banda de aparcamiento en batería.

Itinerario 3. Zona Nordeste de San Vicente.

- Todas las calles presentan un alto grado de ocupación. El mínimo valor es del 80% pero es superado en todas las calles llegando hasta el 100% de ocupación.
- No existen puntas de ocupación máxima según la hora puesto que el grado de saturación es similar durante toda la jornada.
- Las Calles Agost, Balmes y Lepanto son las que mayor demanda de aparcamiento presenta con franjas horarias en las que no es posible encontrar ninguna plaza de aparcamiento.
- El porcentaje de rotación de vehículos tiene una media del 40%. El valor es muy bajo en comparación con el alto grado de ocupación lo que nos indica que las estancias son de tipo medio largo.
- Se sigue la tendencia de mayor rotación en la franja horaria de 17:00 a 18:00 h (67%) coincidente con el horario de salida de los colegios de la zona.
- Las secciones tipo de estas calles presentan una amalgama de aparcamientos en cordón y batería tanto en banda única como en doble.

Itinerario 4. Zona Norte de San Vicente.

- El grado de ocupación general de este itinerario es muy variable, tanto en función de la calle como del tramo horario. Así encontramos un rango de ocupación entre el 35 y 95%.
- El tramo horario con mayor demanda es el nocturno (a partir de las 22:00 h) pero hay que destacar la calle Lillo Juan que en este mismo periodo presenta una de las menores ocupaciones de todo el día motivado principalmente por la existencia del centro de salud y el Hospital de San Vicente cuya demanda es mucho menor en este periodo de tiempo.
- La calle Espronceda denota un carácter netamente residencial donde el menor grado de ocupación se sitúa a primera hora de la mañana y va aumentando hasta alcanzar su máximo a partir de las 22:00 h.
- Las calles aforadas cuentan siempre con plazas de aparcamiento libre en todo el tramo horario analizado.
- El porcentaje de rotación tiene un valor similar al del resto de las calles de la ciudad, alrededor del 40% de media. Despuntando el tramo horario de las 11:00 h a 12:00 h y de las 17:00 h a 18:00 h con valores superior al 50%.
- Las secciones tipo estudiadas cuentan con doble banda de aparcamiento en cordón exceptuando la calle lillo Juan que en la mayoría de su trazado el aparcamiento se dispone en batería.

Itinerario 5. Zona Sudeste de San Vicente.

- El porcentaje de ocupación de esta zona es muy elevado, situándose siempre por encima del 80% de su capacidad en toda la jornada.
- No es posible determinar un tramo horario en el que la demanda de aparcamiento sea significativa puesto que a lo largo del día el grado de ocupación es siempre máximo.
- A pesar del alto grado de ocupación no se llega al 100% en ninguno de los casos salvo en la Calle Ciudad Jardín en el período de 20:00 a 21:00 h. Por eso siempre es posible encontrar alguna plaza de aparcamiento en esta parte de la ciudad.

- La rotación de vehículos se sitúa alrededor del 50%, valor ligeramente superior al del resto de las calles de la ciudad. Se mantiene la tendencia del mayor grado de rotación en la franja horaria de 17:00 a 18:00 h.
- La sección tipo de las calles estudiadas en este itinerario disponen de doble banda de aparcamiento en cordón, exceptuando la calle San Isidro donde se combina este con el aparcamiento en batería.

Resumen de la campaña de aforos de estacionamientos

- El porcentaje de ocupación del aparcamiento en las calles de la ciudad es elevado, estando normalmente por encima del 80% de su capacidad.
- Salvo en contadas excepciones, siempre es posible localizar alguna plaza de aparcamiento libre en las calles estudiadas.
- Se distinguen tres categorías en función del tramo horario en el que se produce mayor demanda de aparcamiento:
 - Zona Residencial: Con mayor demanda por la tarde y en horario nocturno.
Calles Echegaray, Benito Pérez Galdós, Madrid, Espronceda,...
 - Zona Servicios y residencial: con fuerte demanda de aparcamiento.
Calle Agost, Doctor Fleming, Balmes, Lepanto, Vicente Savall, Doctor Marañón.
 - Zona de Servicios. Con intensidad variable a lo largo del día en función del tipo de servicio asociado.
Calle Lillo Juan (Zona Norte), Alfonso XIII (y Doctor Alós).
- El porcentaje de rotación de vehículos ronda el 45% de media en el viario de la ciudad lo que quiere decir que el usuario es mayoritariamente residencial y que utiliza la calle como aparcamiento privado.

- Se refleja una tendencia clara en todos los aforos realizados y es que la mayor rotación se produce en la franja horaria de 14:00 a 17:00 h. Producida, probablemente, por la doble circunstancia del vehículo que llega a casa a mediodía y la salida de los centros escolares.
- San Vicente cuenta con TRES aparcamientos de rotación operativos:
 - Mercado: Con capacidad de 306 plazas de las que 103 son de uso privado.
Situado en los bajos del mercado municipal de Abastos, calle Domínguez Margarit.
 - San José: Con capacidad para 90 plazas. Situado frente al aparcamiento del mercado, en calle San José.
 - Plaza de la Comunitat Valenciana (Ayuntamiento): este aparcamiento está en los sótanos del nuevo ayuntamiento, y su acceso es desde la calle Pintor Picasso. Cuenta con una capacidad total de 335 plazas de distribuidas en tres plantas.
- La capacidad de estacionamiento de San Vicente se completa con 835 plazas más repartidas en distintas playas de aparcamiento, fuera del ámbito central.
- Los grandes centros generadores de desplazamiento se sitúan periféricamente al centro de la ciudad, salvo el Hospital y las gestiones administrativas de organismos oficiales.



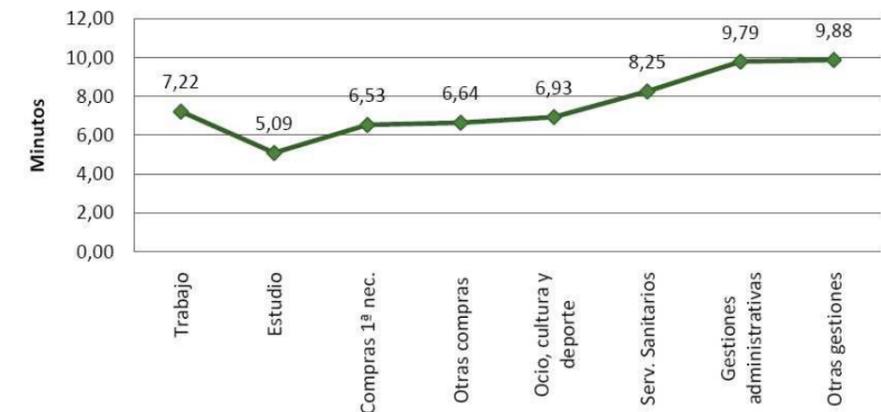
Cuadro resumen de ocupación

Ocupación de estacionamientos en vía pública				
Calle	% Ocupación 12:00 h	% Ocupación 23:00 h	nº plazas libres 12:00 h	nº plazas libres 23:00 h
Benito Pérez Galdós	97,37	98,77	2	1
Madrid	75,00	96,88	7	1
Alfonso XIII y Doctor Alós	90,70	97,40	8	2
Echegaray	85,92	96,77	10	2
Pedro Maltes	93,33	100	1	0
Campoamor	62,50	93,83	30	5
Primero de Mayo	89,93	90,63	6	6
Aviación	100	95,00	0	2
Elche y Pintor Murillo	80,56	94,87	14	4
Jorge Juan y País Valenciá	92,31	98,10	8	2
Mayor	80,00	95,56	9	2
Montoyos	85,00	96,36	12	4
Agost	94,03	100	4	0
Balmes y Lepanto	92,59	100	4	0
Doctor Fleming	87,43	95,74	21	8
Rafael Altamira	91,67	97,10	5	2
Raspeig	92,59	98,15	5	1
Alcoy	71,82	90,57	31	10
Espronceda	54,84	97,67	14	1
Lillo y Juan	93,65	87,10	12	28
Petrer	77,46	87,76	16	6
Carretera de Agost	74,29	86,84	9	5
Ciudad Jardín y Dr. Marañón	89,77	96,97	9	3
Méndez Núñez	90,80	92,47	8	7
San Isidro	93,13	93,98	9	8
Valencia	96,36	96,49	2	2
Vicente Blasco Ibañez	95,45	92,75	3	5
Vicente Savall	87,76	95,92	6	2
Zorrilla y García Lorca	85,23	89,66	13	9

4.2 DIAGNÓSTICO SUBJETIVO DEL ESTACIONAMIENTO. PARTICIPACIÓN CIUDADANA.

Encuestas de opinión a través de entrevistas personales.

- El lugar habitual de aparcamiento de los vehículos disponibles en los hogares de San Vicente es el garaje en propiedad. La segunda opción es la vía pública.
- Un 48,4% de los residentes que aparcan sus vehículos en la vía pública indicó que tiene dificultades para estacionar cerca de su hogar "siempre" o "a menudo", mientras que el 36% dice que no tiene dificultades de aparcamiento cerca de su casa.
- Los desplazamientos para los que se encuentran mayores dificultades de aparcamiento son los relativos a la realización de distintas gestiones (visitas médicas, gestiones administrativas,...), es decir, desplazamientos de una duración generalmente más corta.
- El tiempo medio de aparcamiento oscila entre los 5 y 10 minutos.
- El aparcamiento para distintas gestiones (administrativas, médicas,...) es el que mayor tiempo necesita para localizar una plaza libre, es decir, desplazamientos de una duración generalmente más corta.



TIEMPO MEDIO DE APARCAMIENTO SEGÚN TIPO DE DESPLAZAMIENTO
Fuente: PMUS de San Vicente.

Encuesta de opinión a través de la página web.

- El aparcamiento en aceras y pasos de peatones es muy denunciado a través de la página web. Calles como 1º de Mayo, Doctor Fleming y Joaquín Blume son un punto frecuente de este tipo de prácticas.



Sugerencias y propuestas al PMUS Noviembre 2014 (Actualización del plan del 2008).

Entre las sugerencias al PMUS recibidas entre el 22-1-2015 y 23-2-2015, proponen:

- Que el PMUS recomiende regular y controlar la concesión de vados y terrazas.
- La ejecución de los aparcamientos propuestos deberá ser planteada a largo plazo puesto que actualmente existen aparcamientos que no llegan a ocuparse.
- El PMUS debería proponer modificar, siempre que se pueda, el estacionamiento en batería en la calles por estacionamiento en cordón, para poder contar con mayores anchos de acera.

4.3 PROPUESTAS AL APARCAMIENTO. PLAN DE ACCIÓN

Según lo visto en las conclusiones anteriores el principal problema con el que se encuentra San Vicente en esta materia es con el aparcamiento en doble fila, o que aprovechando la existencia de un paso de peatones lo ocupan temporalmente. Su práctica influye directamente en la funcionalidad del viario:

LUGAR DEL VIARIO	EFFECTOS DEL APARCAMIENTO EN DOBLE FILA
Calzada normal	<ul style="list-style-type: none"> - Reducción de la capacidad del viario - Incremento incidencias en transporte público - Incremento del riesgo de accidente en función de la velocidad de circulación de la vía
Carga y descarga	<ul style="list-style-type: none"> - Incremento de los gastos de distribución
Rotonda, intersección o esquinas de cruces	<ul style="list-style-type: none"> - Reducción de la capacidad hasta el punto de provocar congestiones importantes - Pérdida de visibilidad para la circulación - Riesgo, grave en ocasiones, de accidente
Pasos de peatones	<ul style="list-style-type: none"> - Molestias para los peatones, que pueden llegar a suponer barreras infranqueables para personas con movilidad reducida
Reservado a otros usos: paradas bus y taxi, minusválidos	<ul style="list-style-type: none"> - Molestias a los usos para los que se efectúa la reserva - Imposibilidad, a veces, de prestar el servicio previsto - Incrementos de gastos de explotación de empresas afectadas

Esta práctica tiene como única justificación la de aparcar en la misma puerta de nuestro destino puesto que se han demostrado en el análisis objetivo que encontrar una plaza de aparcamiento libre no es tarea excesivamente complicada, al existir parkings de rotación.

Es por esto que se debe combatir esta práctica con medidas contundentes como las propuestas recogidas en el punto 3.3 del presente plan de movilidad.

El plan de acción respecto al aparcamiento puede contemplar las siguientes medidas.

1. Mejorar la eficacia del sistema de aparcamiento, racionalizando su uso y distribuyendo más uniformemente la oferta de aparcamiento

La zona centro de San Vicente cuenta con una infraestructura capaz de absorber la demanda actual de aparcamiento con alguna punta de desfase entre demanda y oferta que puede ser compensada con el aparcamiento del nuevo ayuntamiento.

Actualmente cuenta con varios aparcamientos disuasorios, como por ejemplo el existente junto a los Juzgados, o el de la Facultad de Educación, el del Velódromo, Marialice, Yesera...

Si bien es cierto que la demanda de aparcamiento aumentará con el tiempo, debido principalmente al crecimiento esperado del parque automovilístico, por lo que se hace necesario la sucesiva implantación de nuevos aparcamientos que puedan compensar este aumento de demanda, así como el producido por la sucesiva implantación de calles peatonales propuesto en este Plan.

En este sentido, se proponen la implantación a medio/largo plazo de nuevos aparcamientos en las siguientes ubicaciones:

- Avenida Ancha de Castelar esquina con la Calle Jávea
- Carretera de Agost con Calle Espronceda
- Avenida del País Valencià.

La puesta en servicio de estos estacionamientos sería progresiva en función del aumento de la demanda.

Por otro lado también se propone optimizar aunque sea de manera temporal o provisional solares vacantes para aliviar la presión en la zona centro, como con los existentes en: zona hospital, Zona Facultad de Educación y Velódromo, Zona Hort lo Torrent.

Así, la propuesta de ejecución de estos aparcamientos sería:

Solar Marialice	100 plazas	Ejecutado (2015)
Avda. País Valencià	300 plazas	Medio plazo (5-10 años)
Carretera Agost (La Yesera)	100 plazas	Largo Plazo (> 15 años).

Las características de éstos deben corresponderse con un modelo de estacionamiento con un porcentaje de rotación suficiente para atender las demandas comerciales de la zona, y las necesidades residenciales a través de abonos de larga duración. Se recoge el plano con la situación de estos aparcamientos al final de este apartado; **Plano 01**.

Como premisa general que la situación de los futuros aparcamientos no sea "muy central", para evitar en la medida de lo posible la congestión del centro y habida cuenta de que San Vicente ya dispone en su centro histórico de 4 instalaciones de rotación.

Por último indicar que se deben crear igualmente oferta de aparcamiento para vehículos pesados, con ciertas garantías de seguridad y accesibilidad para que sus propietarios puedan dejarlos aparcados sin atravesar el centro.

2. Reserva de suelo para el aparcamiento.

Los nuevos desarrollos urbanísticos deben preverse con disponibilidad de suelo para el aparcamiento disuasorio. La intermodalidad con el autobús, la futura prolongación del tranvía y sus paradas, o incluso el sistema "bicisanvi" debe estar indisolublemente unido con este tipo de aparcamientos, así como la cercanía a centros atractores de desplazamiento.

El modelo de aparcamiento disuasorio en San Vicente es el recientemente creado en la confluencia de la calle Primero de Mayo y el Vial del Terraplén. Situado próximo a uno de los accesos a la ciudad (C/ Poeta Miguel Hernández), junto al apeadero del tren de cercanías y a un punto de préstamo de bicicletas de "bicisanvi".

Por otro lado, es necesario contemplar el desarrollo de zonas de aparcamiento en las áreas de crecimiento de la ciudad, es decir, en aquellos puntos en los que la demanda sea mayor tras nuevas actuaciones urbanísticas (ver **plano nº 2**)

3. Regulación de la carga y descarga

La ordenanza especial reguladora de los aparcamientos y vados de San Vicente del Raspeig prevé una fórmula para autorizar reservas de espacio en la vía pública para la instalación de un vado de carga y descarga en todos aquellos comercios que acrediten licencia de actividad.

Esto es aprovechado por muchos ciudadanos para disponer de una plaza de aparcamiento “cuasi privativa” en la vía pública.

Esta situación es actualmente insostenible por lo que es necesario establecer unas zonas de carga y descarga comunes o públicas que puedan ser compartidas por todos los comerciantes adoptando así un uso más colectivo del espacio público para perder el carácter privado que tienen ahora mismo este tipo de licencias.

Con el fin de regular este tipo de carga y descarga se plantean dos posibles soluciones, optimizar las zonas de carga y descarga unificándolas y regulándolas (posible implantación de espiras con detección de presencia de vehículos zonas más congestionadas), y aprovechar un parking o una zona de algún parking como plataforma logística de distribución para comercio en zona centro. Ambas soluciones son compatibles entre ellas.

- Crear Zonas de carga-descarga comunes:

Se trata de establecer zonas comunes para estas actividades en aquellas calles donde actualmente existan vados que respondan a las características aquí comentadas. En este sentido se adjunta un plano con las principales calles que cuentan con vados particulares de carga (**Plano 04**) y descarga proponiendo un espacio común en cada una de ellas.

En él se establece un ratio máximo de una zona de carga y descarga común por cada tres particulares existente, siempre y cuando la proximidad entre ellas lo permita y no suponga un aumento considerable de distancia con respecto al local comercial.



ZONA DE CARGA Y DESCARGA EXISTENTE EN C/EHEGARAY

- Crear una Plataforma logística de distribución para comercio en zona centro

Se propone que se podría aprovechar un parking o una zona de algún parking como plataforma logística de distribución para comercio en zona centro.

Dado que algunos de los parkings de rotación que se encuentran en el centro urbano tienen una ocupación baja, sería interesante estudiar la posibilidad de fomentar su uso y aprovechar estas instalaciones, como se ha hecho por ejemplo en Málaga, que ha creado un Centro Urbano de Distribución Ecológica (CUDE).

El Ayuntamiento de Málaga llegó a un acuerdo con la Federación Empresarial del Transporte de Málaga para llevar a cabo una promoción especial que permite el uso de los aparcamientos de esta instalación de forma gratuita durante las dos primeras horas.

Esta iniciativa permite repartir con vehículos no contaminantes los productos entre los comercios del centro histórico. Así, ofrece vehículos eléctricos que sirven para distribuir las mercancías a los comercios del casco antiguo de la ciudad, evitando la circulación de grandes camiones de carga y descarga.

Lo que se recomienda a corto y medio plazo es la optimización de las zonas actuales de carga y descarga, unificándolas, y estableciendo franjas horarias de uso a lo largo del día y limitación de tonelaje, que se complementaría con la creación del Centro de Distribución, para dar respuesta a las necesidades del pequeño comercio de la zona centro.

4. Campañas informativas

Para fomentar el uso de los estacionamientos públicos; es necesario lo primero mejorar la señalización para que los usuarios puedan localizarlos y acceder a éstos fácilmente, también se podrían adoptar medidas para sensibilizar y ayudar a las asociaciones de comerciantes para que puedan incentivar a los usuarios con descuentos en los aparcamientos de rotación del centro de la ciudad.



5. Estacionamientos para personas con movilidad reducida.

Es necesario continuar fomentando la creación de plazas de estacionamientos para personas con movilidad reducida en todos los barrios de la ciudad.

Estas plazas se reservarán permanentemente y tan cerca como sea posible de los accesos peatonales y de los edificios de interés, público.

El artículo 35 de la Orden Ministerial VIV/561/2010, de 1 de febrero, por la que se desarrolla el documento técnico de condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los espacios públicos urbanizados, dice que los principales centros de actividad de las ciudades deberán disponer de plazas de aparcamiento reservadas y diseñadas para su uso por personas con movilidad reducida.

Como mínimo una de cada cuarenta plazas o fracción, independientemente de las plazas destinadas a residencia o lugares de trabajo, será reservada.

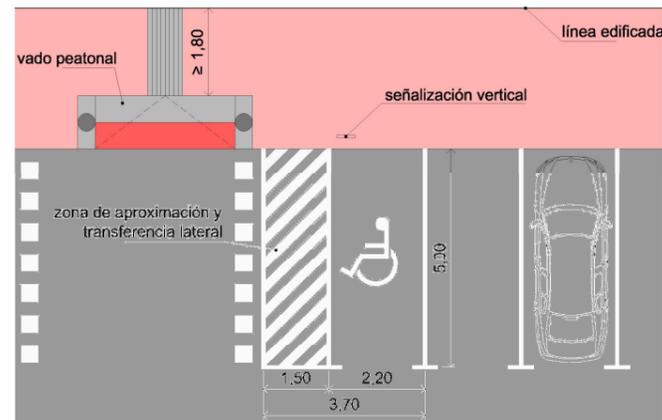
Las plazas de estacionamiento se señalarán con el símbolo internacional de accesibilidad en el suelo y una señal vertical en un lugar visible con la prohibición de aparcar en ellas a vehículos de personas que no se encuentren en situación de movilidad reducida.



Deberán ubicarse lo más próximas posible a los puntos de cruce entre los itinerarios peatonales accesibles y los itinerarios vehiculares, garantizando el acceso desde la zona de transferencia hasta el itinerario peatonal accesible de forma autónoma y segura.

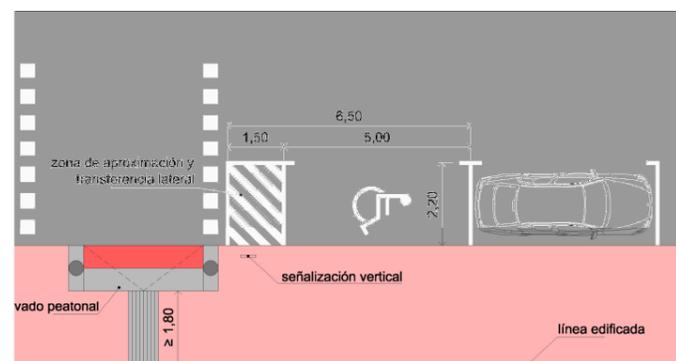
Tanto las plazas dispuestas en perpendicular, como en diagonal a la acera, deberán tener una dimensión mínima de 5,00 m de longitud x 2,20 m de ancho y además dispondrán de una zona de aproximación y transferencia lateral de una longitud igual a la de la plaza y un ancho mínimo de 1,50 m.

Entre dos plazas contiguas se permitirán zonas de transferencia lateral compartidas manteniendo las dimensiones mínimas descritas anteriormente.



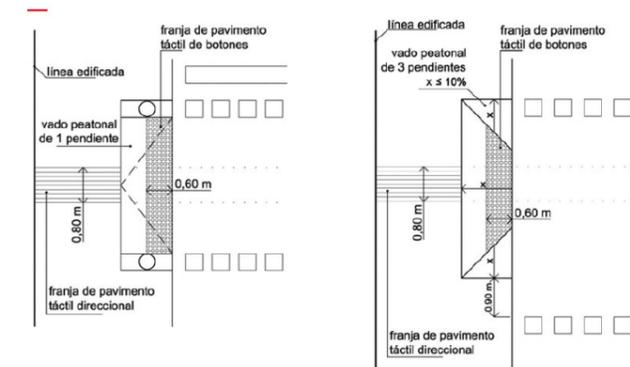
PLAZA DE APARCAMIENTO RESERVADA CON ACCESO DESDE PASO DE PEATONES
Fuente: ORDEN VIV/561/2010

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



PLAZA DE APARCAMIENTO EN LÍNEA CON ACCESO DESDE PASO DE PEATONES.
Fuente: ORDEN VIV/561/2010

La diferencia de cota entre el aparcamiento y la acera se resolverá mediante un vado que cumpla las especificaciones de la Orden VIV 561/2010.



6. Ordenar el aparcamiento de motocicletas, dotando a la ciudad del suficiente número de plazas.



APARCAMIENTO DE MOTOS EN LA CALLE MONÓVAR

7. Aplicar medidas urbanísticas que impidan el aparcamiento del vehículo invadiendo la acera.

Estas medidas pueden consistir en la implantación tradicional de bolardos para evitar la invasión física del espacio del peatón, o más tecnológicas las implantación de cámaras con identificación de matriculas, para permitir solo a determinados colectivos (residentes y comercios) y en determinadas circunstancias el acceso a un perímetro dado (zona histórica).

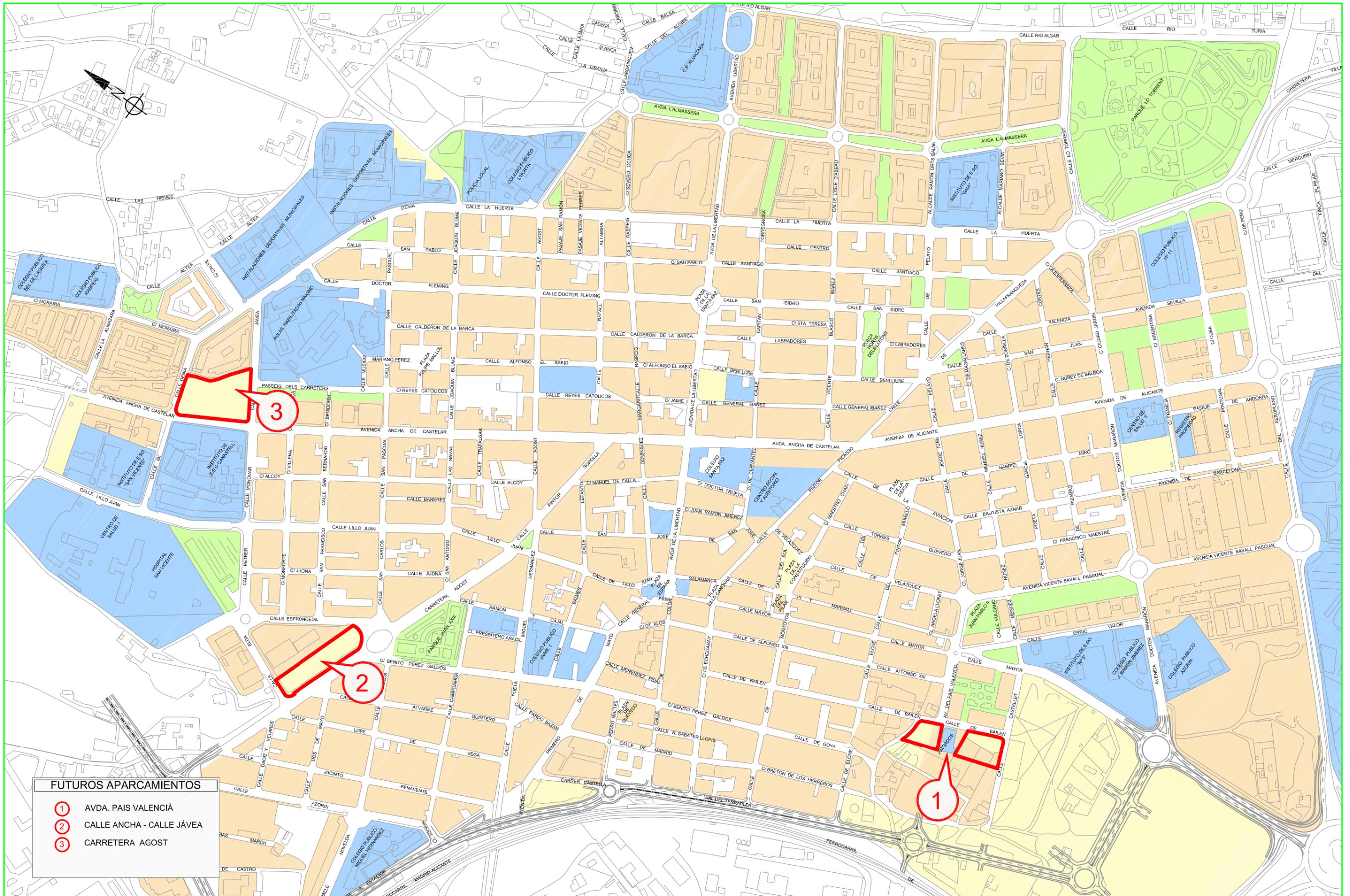


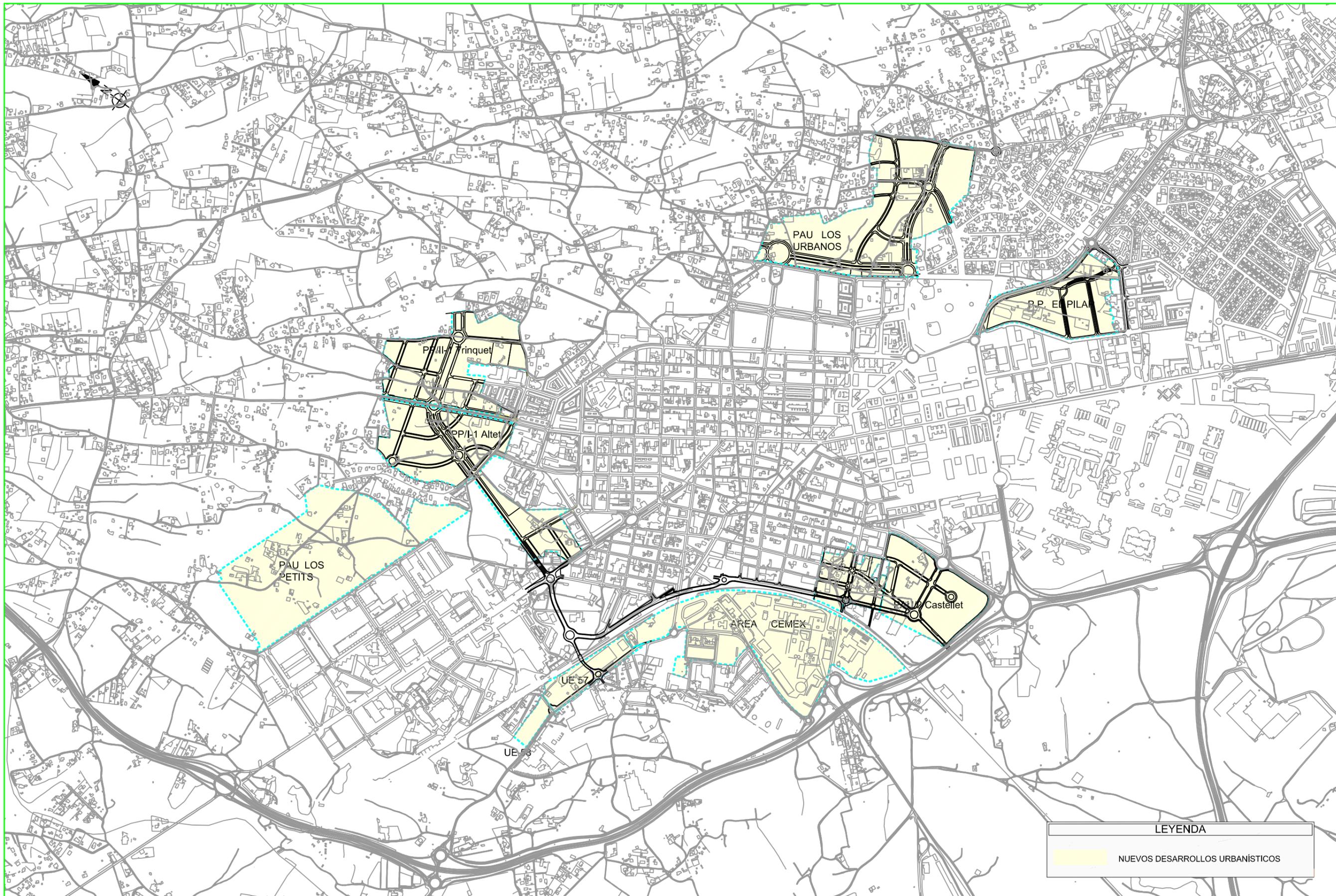
DELIMITACIÓN CON PILONAS EN CALLE CERVANTES

8. Sustitución de aparcamientos en batería por aparcamientos en línea

Para favorecer al tráfico peatonal, se propone modificar, siempre que se pueda, el estacionamiento en batería en la calles por estacionamiento en cordón, para poder contar con mayores anchos de acera.

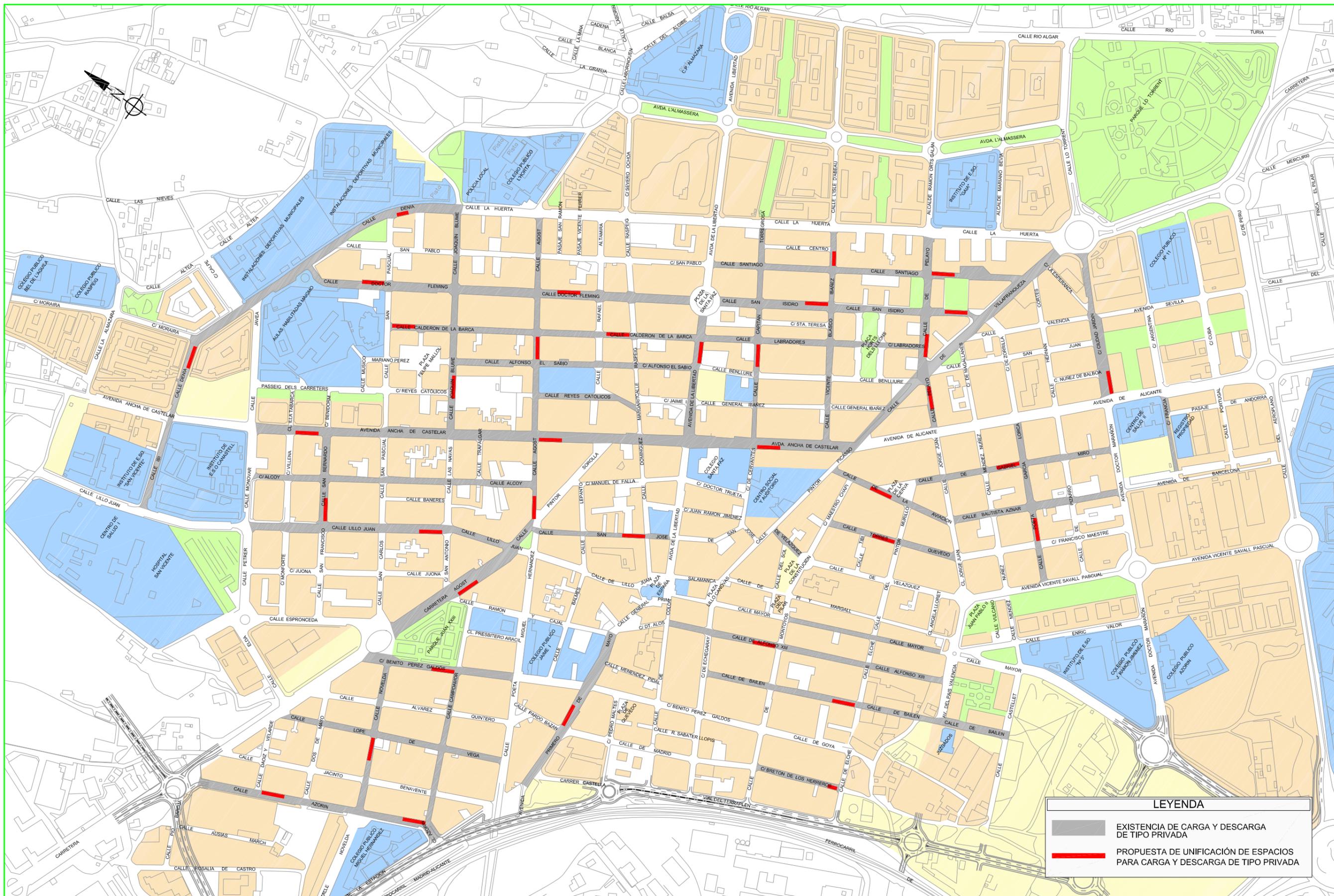
4.4 EL APARCAMIENTO. PLANOS





LEYENDA

NUEVOS DESARROLLOS URBANÍSTICOS



LEYENDA

- EXISTENCIA DE CARGA Y DESCARGA DE TIPO PRIVADA
- PROPUESTA DE UNIFICACIÓN DE ESPACIOS PARA CARGA Y DESCARGA DE TIPO PRIVADA

PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE

San Vicente del Raspeig

EL TRANSPORTE PÚBLICO

5. **EL TRANSPORTE PÚBLICO**

Las líneas de autobús urbanas e interurbanas son el principal modo de transporte público con el que cuenta el término municipal de San Vicente del Raspeig aunque no es el único.

El tren de cercanías tiene un apeadero en las proximidades del centro urbano, al final de la calle Colón, que comunica con la principal estación del ferrocarril de la ciudad de Alicante.

Asimismo, la reciente implantación del tranvía, con la Línea 2 del TRAM de Alicante, supone un cambio en la movilidad de los ciudadanos.

Desde que la nueva Línea 2 del tranvía TRAM entró en servicio el día 4 de septiembre de 2013 una media de unos 300.000 viajeros cada mes han utilizado la conexión tranviaria entre la estación de Luceros y San Vicente del Raspeig.

Con la Línea 2 del TRAM de Alicante se completa la red tranviaria de la ciudad y su área metropolitana y permite que muchas más personas puedan acceder a un servicio de transporte cómodo y sostenible que facilita miles de desplazamientos diarios.

La intermodalidad entre estos modos de transporte junto al servicio de taxi conforman la red de alternativas públicas al desplazamiento motorizado de la localidad. La empresa operadora de los servicios de autobuses es Subús (Alcoyana) siendo la responsable del transporte urbano e interurbano en San Vicente del Raspeig.



LÍNEAS DE AUTOBÚS URBANO SAN VICENTE DEL RASPEIG

Como se ha visto hasta ahora la oferta de transporte público de San Vicente del Raspeig comprende varios modos de transporte. Es un error contemplar la oferta de transporte público de forma independiente para cada uno de estos modos ya que en muchos casos estos modos se ordenan de forma complementaria y de cara al ciudadano el sistema de transporte público debe entenderse de forma global. Dentro de esta concepción global juega un papel importante la intermodalidad, por lo que la analizaremos a continuación.

Las principales posibilidades intermodales las ofrecen tanto la estación de cercanías-tren (Línea C-3), en relación con los viajes externos, así como las estaciones de la Línea 2 del TRAM de Alicante y las 16 líneas de autobús interurbano, en relación a viajes metropolitanos.

Por otro lado, la entrada en servicio de la línea 2 del TRAM, que une San Vicente con el Hospital General de Alicante, los barrios de la zona norte y Luceros, ha significado también un importante incremento del número de préstamos de bicicletas en el último año, tal y como se observa en la estación de préstamo ubicada junto al Centro de Salud II y la parada del TRAM, que ha registrado un incremento del 15%.

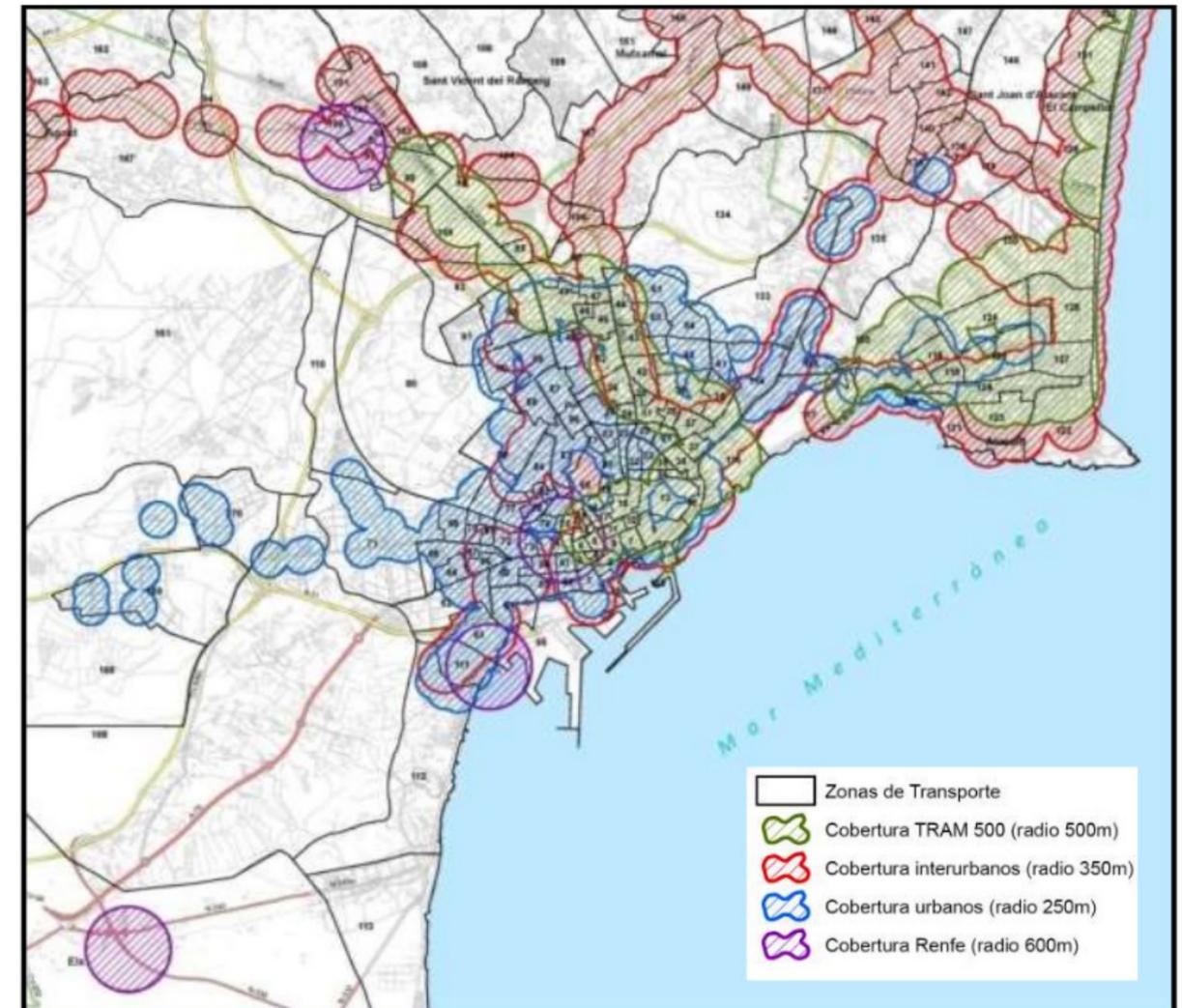


No cabe duda que una de las condiciones que deben darse para favorecer la intermodalidad es la integración tarifaria.

En este sentido hay que destacar la existencia desde el año 2007 de la tarjeta Móbilis, que puede utilizarse indistintamente en las canceladoras de autobuses y tranvías.



TARJETA "MÓBILIS". BONOS MULTIVIAJE, ESCOLAR Y JOVE. Fuente: SUBUS



COBERTURA DEL CONJUNTO DE MODOS. OFERTA TRANSPORTE PÚBLICO. Fuente: PMUS Alicante. Figura 229.

5.1 DIAGNÓSTICO OBJETIVO DEL TRANSPORTE PÚBLICO

- San Vicente cuenta con 16 líneas de autobús interurbano y 3 líneas de autobús urbano que comunican el Hospital con las distintas urbanizaciones exteriores al núcleo central (Villamontes, Girasoles, Sta. Isabel,...)
- La línea interurbana con mayor número de viajeros es con diferencia la línea 24 con una media de 117.481 viajeros por mes en el 2013; existiendo una gran diferencia con la línea 36 que es la que ocupa el segundo puesto en número de viajeros con una media de 2.577 viajeros por mes en el mismo año.
- La menor velocidad comercial dentro del servicio interurbano la tiene la línea 24, con una media de 12,35 km/h mientras que la mayor se da en la línea 30 con una velocidad de 28,33 km/h. La mínima velocidad se corresponde con la línea de máxima ocupación (117.481 viajeros/mes) mientras que la máxima velocidad comercial se da en la línea de menos ocupación (491 viajeros/mes).
- Las líneas con mayor número de viajeros (24 y 36) realizan el recorrido entre San Vicente y Alicante con conexión directa con la Universidad de Alicante con la diferencia de que la línea 36 tiene carácter de "lanzadera" por lo que cuenta con menos paradas en su trayecto entre la Universidad y el centro de la ciudad de Alicante.
- La línea urbana con mayor número de viajeros es la 45 que cuenta en el 2013 con una media mensual de 2.905 viajeros; seguida de la 46A con 867 viajeros/mes y de la línea 46B con 248 viajeros/mes.
- Las velocidades comerciales de las líneas urbanas son altas, con una media de 23,15 km/h pero existen fuertes diferencias entre ellas; así la línea 45 tiene una media de velocidad comercial de 18,27 km/h, la línea 46A de 28,91 km/h y la 46B 22,28 km/h.
- El 91,18% de la flota de autobuses que opera en San Vicente son accesibles para personas con movilidad reducida al disponer de plataforma con piso bajo y sistema de kneeling (mecanismo por el que el autobús se "arrodilla" para reducir la distancia entre el autobús y el nivel de calle). El 51,47% de la flota cuenta además con rampa de acceso a personas en silla de ruedas.

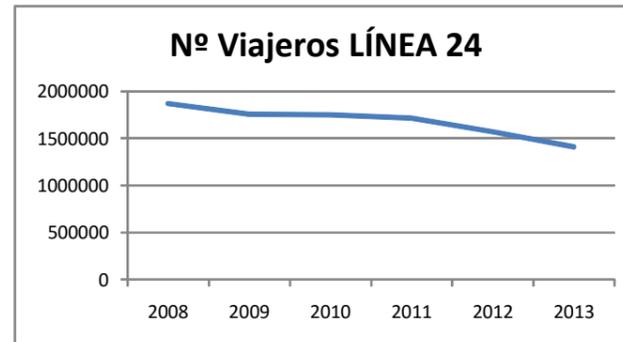
LÍNEA 45				
MES	2013	2014	2015	2016
ENERO	2.751	3.137	2.613	3.077
FEBRERO	2.689	2.948	2.590	3.359
MARZO	2.716	2.955	2.761	2.928
ABRIL	2.650	2.729	2.422	2.856
MAYO	3.200	3.449	3.026	3.108
JUNIO	2.958	3.086	3.289	2.973
JULIO	3.148	3.005	3.545	
AGOSTO	2.647	2.501	2.897	
SEPTIEMBRE	3.116	3.121	3.300	
OCTUBRE	3.412	3.565	3.353	
NOVIEMBRE	3.073	2.984	3.299	
DICIEMBRE	2.504	3.066	2.906	
TOTAL	34.864	36.546	36.001	18.301

LÍNEA 46A				
MES	2013	2014	2015	2016
ENERO	773	742	805	816
FEBRERO	708	828	728	949
MARZO	846	808	783	867
ABRIL	823	617	713	834
MAYO	1.044	669	915	897
JUNIO	835	814	1.074	1.055
JULIO	1.105	1.096	1.218	
AGOSTO	918	875	1.028	
SEPTIEMBRE	912	1.058	1.036	
OCTUBRE	980	957	847	
NOVIEMBRE	833	808	867	
DICIEMBRE	630	804	869	
TOTAL	10.407	10.076	10.883	5.418

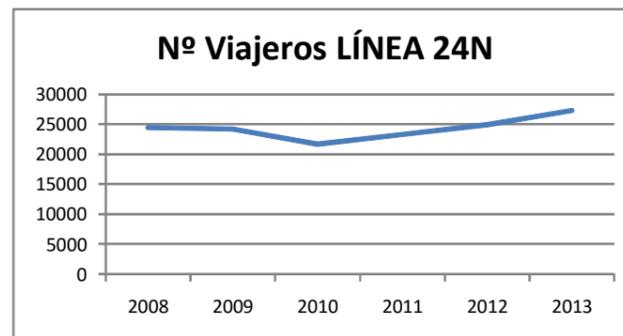
LÍNEA 46B				
MES	2013	2014	2015	2016
ENERO	228	154	169	176
FEBRERO	206	211	144	182
MARZO	175	244	161	197
ABRIL	206	202	162	176
MAYO	306	245	171	228
JUNIO	264	239	258	286
JULIO	347	301	237	
AGOSTO	237	246	183	
SEPTIEMBRE	304	283	200	
OCTUBRE	292	286	208	
NOVIEMBRE	236	286	218	
DICIEMBRE	170	268	193	
TOTAL	2.971	2.965	2.304	1.245

Nº VIAJEROS EN LAS LÍNEAS URBANAS. FUENTE: SUBÚS

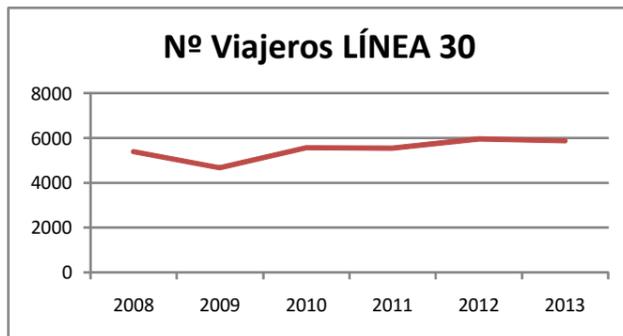
	AÑO	Nº Viajeros
Línea 24	2008	1870763
Línea 24	2009	1759171
Línea 24	2010	1753801
Línea 24	2011	1717013
Línea 24	2012	1570780
Línea 24	2013	1409773



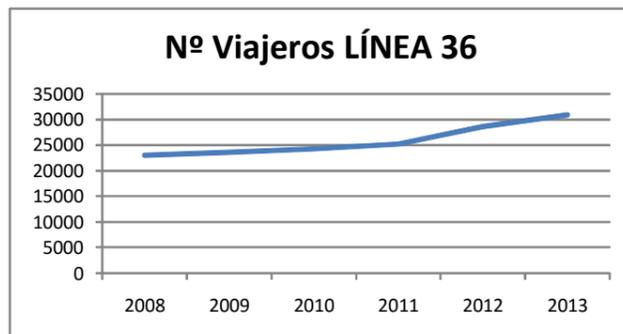
	AÑO	Nº Viajeros
Línea 24N	2008	24514
Línea 24N	2009	24233
Línea 24N	2010	21742
Línea 24N	2011	23340
Línea 24N	2012	24991
Línea 24N	2013	27306



	AÑO	Nº Viajeros
Línea 30	2008	5412
Línea 30	2009	4685
Línea 30	2010	5576
Línea 30	2011	5545
Línea 30	2012	5966
Línea 30	2013	5889

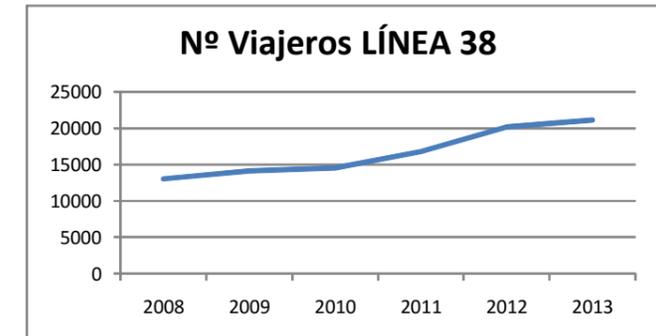


	AÑO	Nº Viajeros
Línea 36	2008	22999
Línea 36	2009	23591
Línea 36	2010	24287
Línea 36	2011	25172
Línea 36	2012	28629
Línea 36	2013	30925

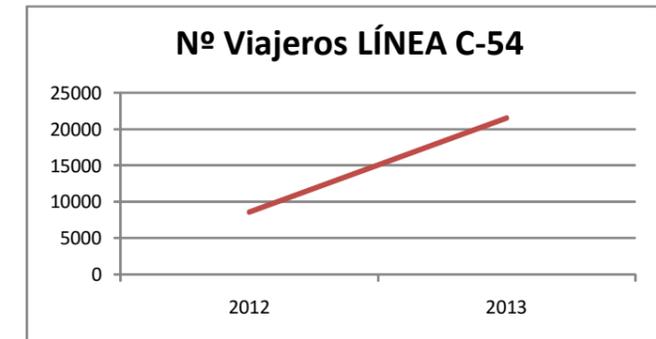


EVOLUCIÓN Nº DE VIAJEROS EN LÍNEAS INTERURBANAS. FUENTE: AYTO. SAN VICENTE – SUBÚS. GRÁFICAS ELABORACIÓN PROPIA.

	AÑO	Nº Viajeros
Línea 38	2008	13034
Línea 38	2009	14130
Línea 38	2010	14555
Línea 38	2011	16744
Línea 38	2012	20124
Línea 38	2013	21087



	AÑO	Nº Viajeros
Línea C-54	2012	8551
Línea C-54	2013	21529



EVOLUCIÓN Nº DE VIAJEROS EN LÍNEAS INTERURBANAS. Fuente: Ayto. de San Vicente del Raspeig – SUBÚS. Gráficas: Elaboración propia.

- El precio del billete ordinario en los autobuses urbanos e interurbanos TRAM es de 1,45€ En todos los casos existen bonos de transporte según la siguiente relación:

TARIFAS AUTOBÚS URBANO	Billete Ordinario	
	DERECHO A TRANSBORDO	PRECIO (IVA Inc.)
	No	1,45 €
	CARACTERÍSTICAS / REQUISITOS	Nº VIAJES
	Ninguno	1 viaje
	PUNTOS DE VENTA	
	En el Autobús (Aviso de recomendación de pago)	
	Bono Móvilis Multiviaje 10	
	DERECHO A TRANSBORDO	PRECIO (IVA Inc.)
	Entre distintas líneas (incluso FGV en el trayecto Alicante - El Campello) en un plazo no superior a 60 minutos desde la última cancelación	Recarga: 8,70 € Tarjeta no personalizada: 2,00 € Tarjeta personalizada: 4,00 €
	CARACTERÍSTICAS / REQUISITOS	Nº VIAJES
	Ninguno	10 viajes
	PUNTOS DE VENTA	
	Oficinas TAM, Puntos de Venta	
	Bono Móvilis Multiviaje 30	
	DERECHO A TRANSBORDO	PRECIO (IVA Inc.)
	Entre distintas líneas (incluso FGV en el trayecto Alicante - El Campello) en un plazo no superior a 60 minutos desde la última cancelación	Recarga: 26,10 € Tarjeta no personalizada: 2,00 € Tarjeta personalizada: 4,00 €
CARACTERÍSTICAS / REQUISITOS	Nº VIAJES	
Ninguno	30 viajes	
PUNTOS DE VENTA		
Oficinas TAM, Puntos de Venta		
Bono Móvilis Escolar		
DERECHO A TRANSBORDO	PRECIO (IVA Inc.)	
Entre distintas líneas (incluso FGV en el trayecto Alicante - El Campello) en un plazo no superior a 60 minutos desde la última cancelación	Recarga: 16,50 € Tarjeta personalizada: 4,00 €	
CARACTERÍSTICAS / REQUISITOS	Nº VIAJES	
Imprescindible estar dado de alta como titular de Bono Escolar	30 viajes	
PUNTOS DE VENTA		
Oficinas TAM, Puntos de Recarga Bono Escolar		
Bono Móvilis Jove		
DERECHO A TRANSBORDO	PRECIO (IVA Inc.)	
Entre distintas líneas (incluso FGV en el trayecto Alicante - El Campello) en un plazo no superior a 60 minutos desde la última cancelación	Recarga: 21,20 € Tarjeta personalizada: 4,00 €	
CARACTERÍSTICAS / REQUISITOS	Nº VIAJES	
Es imprescindible estar en posesión del Carné JOVE de la Generalitat Valenciana y dado de alta como titular de Carné JOVE para obtener dicho Bono	30 viajes	
PUNTOS DE VENTA		
Oficinas TAM, Puntos de Recarga Bono Jove		
Carnet Or Sant Vicent del Raspeig		
DERECHO A TRANSBORDO	PRECIO (IVA Inc.)	
Entre las distintas líneas urbanas de San Vicente: 45 - 46A - 46B	Establecido por Ayto. San Vicente	
CARACTERÍSTICAS / REQUISITOS	Nº VIAJES	
Condiciones de obtención y renovación establecidas por el Ayto de San Vicente del Raspeig	Anual	
		
(ver ordenanza reguladora)		
PUNTOS DE VENTA		
Ayuntamiento de San Vicente		
LÍMITE		
50 viajes / mes		

FUENTE: www.subus.es

TARIFAS AUTOBÚS INTERURBANO	Billete Ordinario	
	DERECHO A TRANSBORDO	PRECIO (IVA Inc.)
	No	1,45 €
	CARACTERÍSTICAS / REQUISITOS	Nº VIAJES
	Ninguno	1 viaje
	PUNTOS DE VENTA	
	En el Autobús (Aviso de recomendación de pago)	
	Bono Móvilis Multiviaje 10	
	DERECHO A TRANSBORDO	PRECIO (IVA Inc.)
	Entre distintas líneas (incluso FGV en el trayecto Alicante - El Campello) en un plazo no superior a 60 minutos desde la última cancelación	Recarga: 8,70 € Tarjeta no personalizada: 2,00 € Tarjeta personalizada: 4,00 €
	CARACTERÍSTICAS / REQUISITOS	Nº VIAJES
	Ninguno	10 viajes
	PUNTOS DE VENTA	
	Oficinas TAM, Puntos de Venta	
	Bono Móvilis Multiviaje 30	
	DERECHO A TRANSBORDO	PRECIO (IVA Inc.)
	Entre distintas líneas (incluso FGV en el trayecto Alicante - El Campello) en un plazo no superior a 60 minutos desde la última cancelación	Recarga: 26,10 € Tarjeta no personalizada: 2,00 € Tarjeta personalizada: 4,00 €
CARACTERÍSTICAS / REQUISITOS	Nº VIAJES	
Ninguno	30 viajes	
PUNTOS DE VENTA		
Oficinas TAM, Puntos de Venta		
Bono Móvilis Escolar		
DERECHO A TRANSBORDO	PRECIO (IVA Inc.)	
Entre distintas líneas (incluso FGV en el trayecto Alicante - El Campello) en un plazo no superior a 60 minutos desde la última cancelación	Recarga: 16,50 € Tarjeta personalizada: 4,00 €	
CARACTERÍSTICAS / REQUISITOS	Nº VIAJES	
Imprescindible estar dado de alta como titular de Bono Escolar	30 viajes	
PUNTOS DE VENTA		
Oficinas TAM, Puntos de Recarga Bono Escolar		
Bono Móvilis Jove		
DERECHO A TRANSBORDO	PRECIO (IVA Inc.)	
Entre distintas líneas (incluso FGV en el trayecto Alicante - El Campello) en un plazo no superior a 60 minutos desde la última cancelación	Recarga: 21,20 € Tarjeta personalizada: 4,00 €	
CARACTERÍSTICAS / REQUISITOS	Nº VIAJES	
Es imprescindible estar en posesión del Carné JOVE de la Generalitat Valenciana y dado de alta como titular de Carné JOVE para obtener dicho Bono	30 viajes	
PUNTOS DE VENTA		
Oficinas TAM, Puntos de Recarga Bono Jove		
Bono Oro San Vicente TAM		
DERECHO A TRANSBORDO	PRECIO (IVA Inc.)	
Entre distintas líneas (incluso FGV en el trayecto Alicante - El Campello) en un plazo no superior a 60 minutos desde la última cancelación	Establecido por Ayto. San Vicente	
CARACTERÍSTICAS / REQUISITOS	Nº VIAJES	
Condiciones de obtención establecidas por el Ayto. Tarjeta solo válida en líneas TAM y TRAM. Comienzo Validez: 1-marzo-2012 Validez Viajes sujetas a condiciones de validez fijadas para el área TAM	Recarga Mensual Máxima de 15 viajes	
PUNTOS DE VENTA		
Ayuntamiento de San Vicente		
LÍMITE		
Máximo 30 viajes en tarjeta		

- El precio del billete autobús es de los más caros junto a Barcelona (2,15€ el billete sencillo) y Valencia (1,50€ el billete sencillo), siendo Alicante la capital española donde más ha subido en los últimos años.
- El Ayuntamiento de San Vicente del Raspeig pone a disposición de sus habitantes la posibilidad de hacerse con el carné Móbilis BONO ORO para los desplazamientos en autobús con las siguientes características:
 - Es un título de transporte válido únicamente en las líneas del TAM (autobuses y tranvías) que permite a su beneficiario recargar viajes a un precio bonificado.
 - Por tratarse de un título multiviaje, cada viaje permitirá la realización de un trasbordo gratuito dentro de los 60 minutos siguientes a la primera validación.
 - El usuario pagará 10,30 € por su emisión, importe que se compone del precio de la tarjeta (4€) y del importe correspondiente a 15 viajes (6,30 €), según los precios vigentes desde el 15.07.2014.
 - Una vez agotado el saldo de viajes, requerirá que el usuario recargue los viajes en la red de puntos de venta: cada recarga de 15 viajes (PVP 2014) tendrá un precio de 6,30 €.
 - Sólo se podrá realizar una recarga de 15 viajes por tarjeta y mes.
 - Los viajes cargados y no utilizados, no se perderán de un mes a otro, si bien la tarjeta no podrá almacenar más de 30 viajes



IMAGEN BONO ORO MÓBILIS SAN VICENTE. Fuente: www.subus.es

- Para obtener el Móbilis Bono Oro de San Vicente, los interesados deberán presentar su solicitud firmada en las dependencias municipales, acompañada de la siguiente documentación:

* La documentación acreditativa exigida por la ORDENANZA REGULADORA DEL CARNÉ ORO DEL TRANSPORTE PÚBLICO COLECTIVO EN AUTOBUS EN SAN VICENTE DEL RASPEIG. El usuario que ya sea titular del carné oro de San Vicente (color naranja), quedará exento de presentar la mencionada documentación presentando una fotocopia del mencionado carné.

* Justificante del ingreso bancario de los 10,30 €, importe que se compone del precio de la tarjeta (4 €) y del importe correspondiente a la recarga de los primeros 15 viajes (6,30 €).

- Otros bonos de transporte TAM disponibles son: El BONO MÓBILIS MULTIVIAJE, el BONO MÓBILIS ESCOLAR y el BONO MÓBILIS JOVE. Las condiciones para la obtención tanto del bono escolar como el joven, vienen indicadas en la web de SUBÚS.

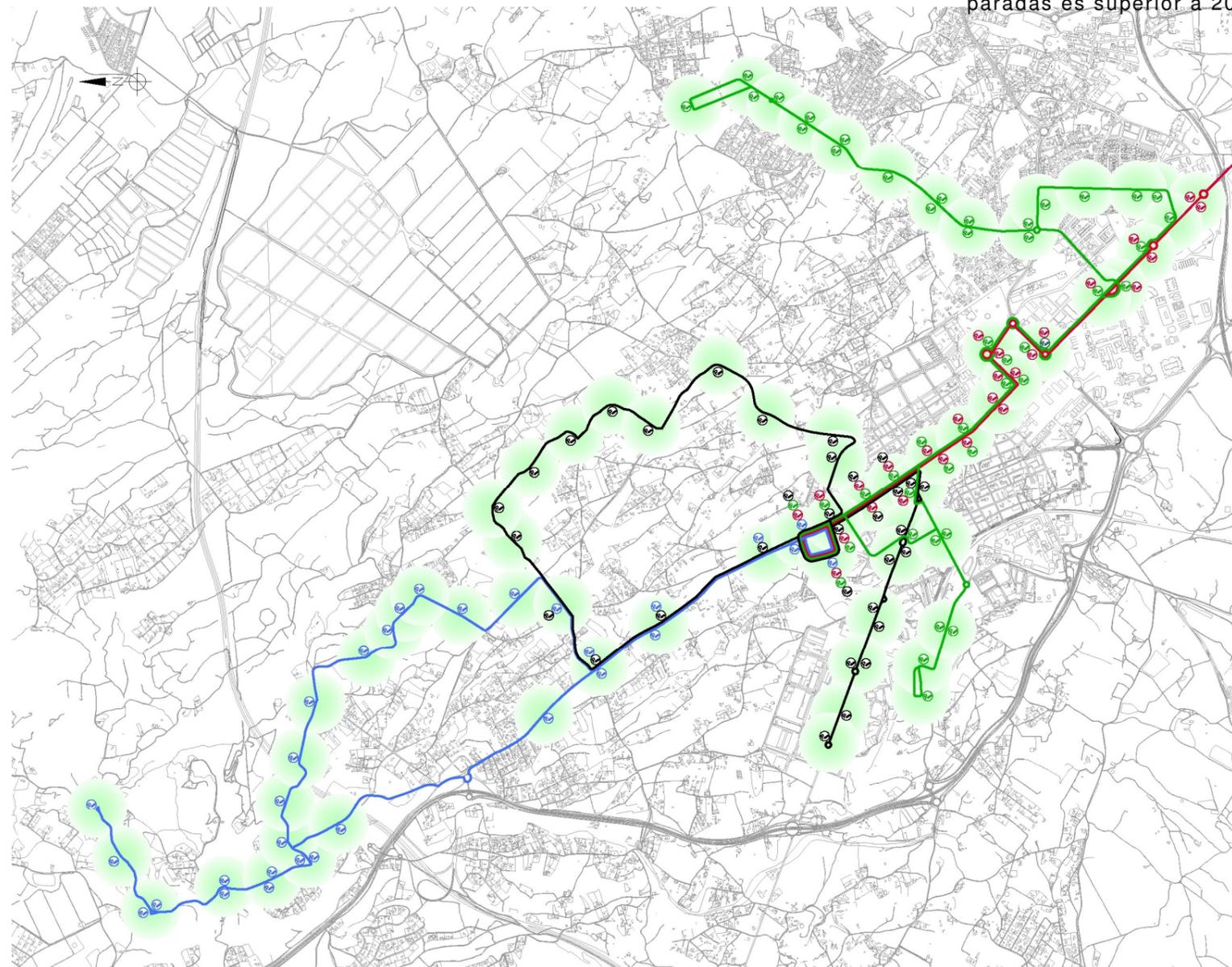
BONOS DE TRANSPORTE TAM

	<p>BONO MÓBILIS MULTIVIAJE</p> <p>PARA TODO EL PÚBLICO Válido para recargar 10 o 30 viajes. Precio RECARGAS: 0,70 € (10 viajes) - 26,10 € (30 viajes) Precio Tarjeta Móbilis: 2,00 € Precio Tarjeta Móbilis personalizada: 4,00 € Adquisición y recarga: Oficinas TAM y Puntos de Venta Aviso sobre periodos de validez de las tarifas</p>
	<p>BONO MÓBILIS ESCOLAR</p> <p>PARA ESCOLARES ENTRE 4 Y 15 AÑOS (AMBOS INCLUSIVE) Carga de 30 viajes. Precio: 16,50 € - Límite 3 recargas/mes. Precio Tarjeta Móbilis personalizada: 4,00 € Imprescindible tramitar el alta como titular de Bono Escolar, dicho trámite se realiza en las Oficinas TAM, aportando la documentación necesaria. Recarga: Oficinas TAM y Puntos de Recarga. Aviso sobre periodos de validez de las tarifas</p>
	<p>BONO MÓBILIS JOVE</p> <p>PARA JÓVENES ENTRE 14 Y 30 AÑOS (AMBOS INCLUSIVE) Carga de 30 viajes. Precio: 21,20 € - Límite 3 recargas/mes. Precio Tarjeta Móbilis personalizada: 4,00 € Imprescindible tramitar el alta como titular de Bono Jove, dicho trámite se realiza en las Oficinas TAM, aportando la documentación necesaria. Recarga: Oficinas TAM y Puntos de Recarga. Aviso sobre periodos de validez de las tarifas</p>

IMAGEN BONOS MÓBILIS SAN VICENTE. Fuente: www.subus.es

- La cobertura del transporte público en el núcleo urbano es muy buena en la zona Norte, con radios de influencia entre paradas de menos de 200 metros; pero deficiente en la parte Sur donde se encuentra un núcleo de población de más de 19.500 personas que no disponen de ninguna línea de autobús y las paradas más próximas están a más de 200 metros, aumentando esta distancia considerablemente en algunos casos.

- El polígono industrial más importante de San Vicente cuenta con dos líneas de autobuses (46A y 46B) pero con pocas paradas y separadas más de 500 m.
- Las partidas rurales y los barrios periféricos de San Vicente cuentan con alguna línea de autobús que les permite comunicarse con el centro de la localidad aunque con radios de cobertura muy bajos ya que en muchos casos la distancia de paradas es superior a 200 metros.



COBERTURA DEL TRANSPORTE PÚBLICO 2015 (AUTOBÚS). RADIO = 200 M
Fuente: Elaboración propia

- Un punto débil en el sistema de transporte es la frecuencia de paso de algunas líneas.

La menor frecuencia se corresponde con la línea 24, que es la de mayor demanda, con un mínimo de paso de 10 minutos. El resto de líneas presentan una frecuencia muy variable de una línea a otra con periodos desde los 90 a los 50 minutos. Los tiempos de viaje son por tanto muy largos.

- La franja horaria de servicio de las líneas de autobús tanto urbano como interurbana se sitúa entre las 6:30-8:00 de la mañana hasta las 9-10 de la noche.
- No existen infraestructuras de servicio exclusivo como pudieran ser las plataformas reservadas para la circulación del transporte público.
- Hay muchas paradas sin marquesina y sin espacio propio.

5.2 DIAGNÓSTICO SUBJETIVO DEL TRANSPORTE PÚBLICO. PARTICIPACIÓN PÚBLICA

Encuestas de opinión a través de entrevistas personales.

- Los aspectos mejor valorados del transporte público de San Vicente son: el recorrido y las paradas; la conexión con otras líneas (transbordos) y los "horarios".
- Por el contrario los peor valorados son las tarifas y la comodidad.
- Las tarifas de los autobuses son percibidas como especialmente onerosas por los hogares con mayor número de miembros, lo que implica también que se trata de los hogares con miembros más jóvenes.
- Para los usuarios del transporte público de San Vicente los motivos principales por los que emplean este medio es por la comodidad (52,5%) y por no disponer de vehículo propio (49,8%). Siendo los hogares con mayor poder adquisitivo los que argumentan comodidad en el uso del transporte público mientras que los hogares con una economía más débil argumentan no disponer de vehículo propio.

- Para los no usuarios del transporte público los principales motivos que utilizan son la incomodidad (63,2%); la espera en la parada (19,7%); la tardanza en llegar al destino (17%) y que no hay líneas para su destino (17,3%). La incomodidad del transporte público es sin duda el principal freno al uso del transporte público independientemente incluso del número de automóviles disponibles en el hogar.

Además, los miembros de los hogares que se desplazan a Alicante en mayor medida son los que más aducen el argumento "no hay transporte público para mi destino" como motivo para no usar dicho transporte.

- Destacar que los jóvenes entre 16 y 24 años argumentan de forma muy significativa que no emplean el transporte público porque "deben espera mucho" y que no están conformes con el precio.
- Las personas con movilidad reducida aluden en el 26,3% de los casos que no utilicen el transporte público por no estar adaptado. Destacando que el 15,8% de los hogares no cuenta con ningún medio apropiado para los desplazamientos de sus miembros con limitaciones.
- El empleo del autobús como medio de transporte tiene un uso muy limitado, apenas el 6,5% de los desplazamientos se hace bajo este tipo. El Origen/Destino mayoritario es el del centro urbano de San Vicente con destino hacia Alicante.
- Sea cual sea el tipo de desplazamiento, la línea 24 de autobús es la más utilizada.
- La valoración del transporte público entre 0 y 5 el tipo de hogar (% de hogares) es:

Tipo de hogar	Frecuencia de paso	★ Tarifas	Comodidad	Horarios	Conexión con otras líneas	Recorrido y paradas
Unifamiliar	3,2	2,9	3,0	3,2	3,3	3,4
Nuclear: pareja sin hijos	3,3	3,1	3,1	3,4	3,0	3,4
Nuclear: pareja o un adulto con hijos	3,0	1,8	2,7	3,1	3,2	3,3
Familia extendida	2,9	1,8	2,6	2,8	3,4	3,6
Total	3,1	2,2	2,8	3,1	3,3	3,4

Esto indica que las tarifas suponen un hándicap para que se dé el uso de los autobuses por parte de los hogares más grandes, o bien para que los miembros de esos hogares se encuentren satisfechos cuando no tienen más remedio que usarlos.

Encuestas de opinión a través de la página web.

- Usuarios de la línea 24 manifiestan la frecuencia de paso irregular y su masificación en determinadas horas.
- Usuarios de la línea 34 ("lanzadera" a la Universidad) proponen su extensión hasta la estación de trenes de Alicante y la villa universitaria de San Vicente con el fin de aumentar la intermodalidad con puntos fuertes de origen y destino además de la propia universidad.
- La línea 34 debería contribuir más a la desmasificación en la línea 24 aumentando su frecuencia de paso de forma que se defina como una alternativa clara a la línea regular.

Sugerencias y propuestas al PMUS Noviembre 2014 (Actualización del plan del 2008).

Entre las sugerencias al PMUS recibidas entre el 22-1-2015 y 23-2-2015, se propone:

- Cuestionaban que el tranvía continuara en superficie por la Avda. Ancha de Castelar, planteando como alternativa su soterramiento o su implantación sobre otro vial.
- Mejorar la conexión de la zona norte urbana con el TRAM así como conectar el apeadero con el centro de Salud II (TRAM) mediante una línea de transporte de tipo circular.

5.3 PROPUESTAS AL TRANSPORTE PÚBLICO. PLAN DE ACCIÓN

El transporte público en San Vicente del Raspeig está representado actualmente por el autobús, el tren de cercanías, el tranvía y los taxis. De todos ellos, es el autobús junto con el tranvía son los que mayor demanda tienen y por tanto los medios más utilizados por los sanvicenteros.

Las conclusiones extraídas anteriormente nos ponen de manifiesto que el uso de transporte público pese que ha aumentado es muy bajo frente a la utilización del vehículo privado. Del conjunto de desplazamientos sólo el 8% de ellos se realiza mediante medios públicos mientras que el 39% se hace a pie y el 53% mediante medios privados.

Con estas premisas y, bajo la apuesta de una movilidad sostenible, cabe plantearse el siguiente plan de acción.

1. Creación de una Estación de Autobuses de San Vicente del Raspeig

Debería estudiarse la posibilidad de crear una estación de autobuses/nodo de transporte público Universidad/San Vicente del Raspeig de uso compartido, de manera que ésta recoja los tráficos interurbanos de San Vicente y los de la propia universidad.

Actualmente la universidad cuenta con un aparcamiento de autobuses que hace las funciones de estación-parada de autobuses de la universidad.

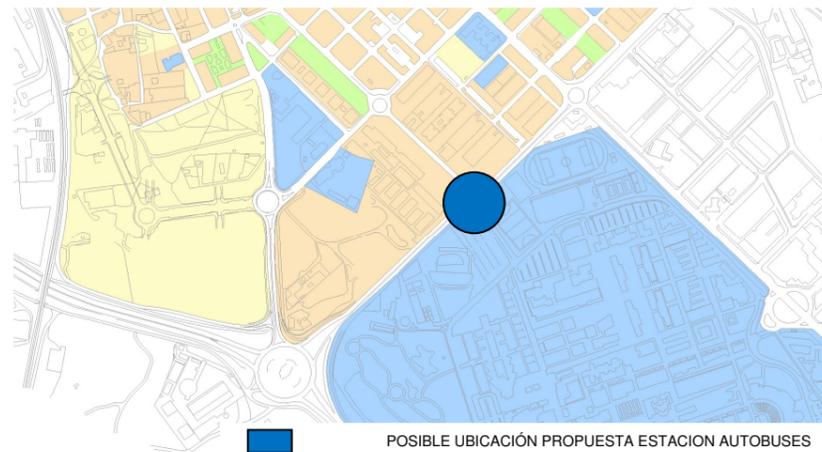
Lo ideal sería reubicarla, dejando libre el espacio que actualmente ocupa, para situarla en la proximidad de la Facultad de Educación, acercándola más al núcleo urbano, y de este modo los ciudadanos de San Vicente pueden aprovechar su servicio.



Parada Bus Universidad Alicante

Su ubicación se plantea centrada, que quede próxima a la estación del TRAM de San Vicente y que disponga de un espacio también reservado a Taxis, de manera que quede garantizada la intermodalidad.

Se propone situarla en las proximidades de la intersección Avda. Vicente Savall con la Ronda, de modo que quede en el norte del campus de la UA, y sirva también para generar una nueva fachada urbana de la universidad, como puerta de acceso al campus.



EJEMPLO DE ESTACIÓN DE AUTOBÚS

2. Línea 2 del tranvía de Alicante.

El transporte público en San Vicente del Raspeig ha experimentado una gran transformación con la llegada de la Línea 2 del Tranvía de Alicante.

Desde que la nueva Línea 2 del tranvía TRAM entró en servicio el día 4 de septiembre de 2013 una media de unos 300.000 viajeros cada mes han utilizado la conexión tranviaria entre la estación de Luceros y San Vicente del Raspeig.



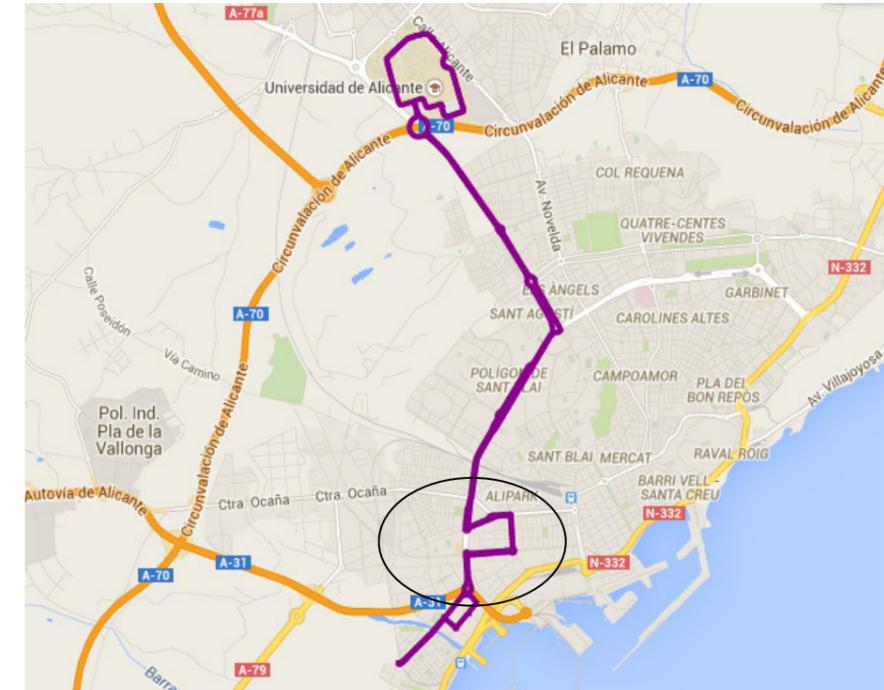
Por otro lado, otro impacto positivo que ha tenido la existencia de este nuevo modo de transporte en servicio, es que se ha registrado un incremento del 15 por ciento en el número de préstamos realizados en la estación de Bisanvi situada junto a la parada de San Vicente del Raspeig.

La posible prolongación de esta infraestructura estará supeditada a las directrices que la consellería competente en materia de transporte establezca para este servicio, de acuerdo además con los conclusiones de la estrategia comarcal/metropolitana de movilidad, actualmente en desarrollo y estudio.

3. Mejora y Refuerzo de la cobertura del sistema TAM en San Vicente del Raspeig.

Consolidar la línea 24 y la nueva Línea 2 del TRAM de Alicante como principales medios de conexión con Alicante puesto que este es el principal destino de los desplazamientos. Se debe considerar:

- Mejorar la velocidad comercial del autobús
- Aumentar la regularidad de paso (el nº de autobuses que prestan el servicio).
- Buscar la trasbordabilidad entre líneas.
- Optimización y mejora del sistema TAM de conexión con el territorio metropolitano:
 - Refuerzo de conexiones transversales de San Vicente con el territorio metropolitano (plantear mejores trazados y posibilidades de transbordos en Líneas a San Joan/Mutxamel/Hospital/Playa San Juan/ /Campello, San Gabriel/San Blas en Alicante).
 - Refuerzo de la Línea 24.
 - Refuerzo de las conexiones con Elche/Santa Pola a nivel metropolitano (integración de sistemas de transporte; PMUs comarcal).
- Optimización de los itinerarios de las líneas de autobús, eliminando posibles bucles.
- Intentar modificar los itinerarios de las líneas que circulan por el recinto interior de la universidad, trasladando su recorrido por el exterior, haciéndolas accesibles a los ciudadanos de San Vicente, de este modo se daría servicio a un mayor número de personas y no sólo a los universitarios. (Por ejemplo la Línea 36)



RECORRIDO LÍNEA 36-SAN GABRIEL –UNIVERSIDAD.

Posible bucle a eliminar. Transformación del recorrido interior del recinto Universidad, por otro exterior.

- Promoción y campañas informativas de fomento del transporte público.
- Ampliación de horarios nocturnos.

4. Mejora del autobús urbano.

Las líneas que dan servicio a las distintas partidas rurales y barrios periféricos son las que presentan peores índices de frecuencia y de cobertura, pero además cuentan también con los valores más bajos de utilización.

Estas características se cierran en un círculo vicioso difícil de abordar desde el punto de vista de viabilidad económico.

Los modelos residenciales extensos con edificaciones aisladas unifamiliares típicos de la periferia de San Vicente son problemáticas a la hora de dotarlos de una infraestructura de transporte efectiva puesto que requieren costes de explotación muy caros.

En cualquier caso, la prestación de este servicio es totalmente necesario por parte de las autoridades a sus ciudadanos y por tanto requiere de subvenciones para mantener operativas estas líneas.

Entre las medidas a plantear y que pueden ayudar a mejorar los rendimientos son:

- Ampliación de servicios para atender necesidades de colectivos específicos como población escolar, accesibilidad a centros hospitalarios, etc.
- Generar nuevas fórmulas de gestión con la que atender la demanda del diseminado a través del transporte a la demanda con minibuses o taxis que para acercar a sus residentes hacia un punto intermodal en el casco urbano.

Este sistema garantizaría:

- Mayor amplitud de cobertura al poder establecer líneas circulares por zonas no muy extensas.
- Reducción del tiempo de recorrido.
- Ampliación de la frecuencia de paso.
- Alternativa al vehículo privado en los desplazamientos diarios al núcleo central.
- Concertar la frecuencia de paso en horas punta (horarios laborales, y escolares) y garantizando una frecuencia máxima de una hora en el resto de la jornada.
- Mejorar la intermodalidad con otras líneas que tengan mejor frecuencia de paso de forma que puedan completar las carencias de las líneas menos solicitadas.

5. **Completar la cobertura de transporte público en el núcleo central de San Vicente.**

Conforme la trama urbana de San Vicente se vaya extendiendo se va generando nuevas necesidades dentro del propio casco que deben ser atendidas.

En este sentido, los barrios situados al sur de la localidad y la nueva zona de expansión (Avda. Vicente Savall y alrededores) carecen de infraestructura de autobús con paradas situadas a distancias bastante superiores a los 200 m.

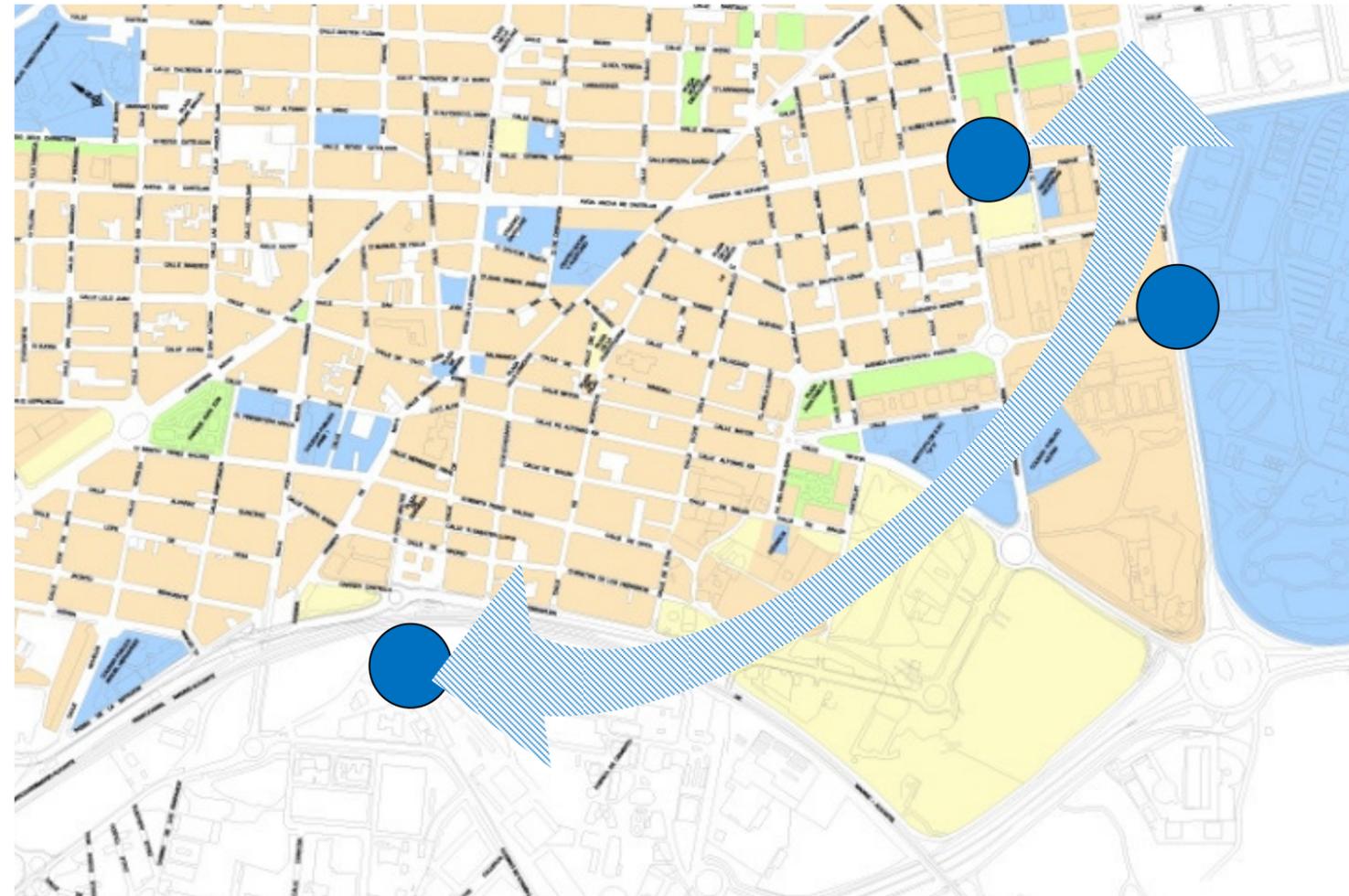
En función del crecimiento urbano, se podría plantear la posibilidad de poner en marcha una línea de transporte de tipo circular en el casco urbano que entre otros, consiguiese conectar el apeadero con el centro de Salud II donde se encuentra el TRAM.

En función también del desarrollo del servicio TAM, puede ser necesario completar la integración del transporte urbano con una ruta de refuerzo central Hospital-Centro de Salud 2.

Por todo esto resultará necesario ampliar el servicio de transporte público en el núcleo urbano de San Vicente.

La creación de una nueva línea que cubra esta zona es una alternativa poco rentable desde el punto de vista de la explotación, por lo que la alternativa sería ampliar el recorrido de alguna línea que pase por la Avda. de Alicante y desviarla por Avda. Vicente Savall, Calle Mayor y Ronda Oeste de San Vicente

para volver a enlazar con su itinerario actual a la altura de la calle Poeta Miguel Hernández.



PROPUESTA DE AMPLIACIÓN DE LÍNEA DE BUS
Fuente: Elaboración propia

6. El precio del billete.

Se sitúa como un fuerte argumento para no usar el transporte público, sobretodo entre los jóvenes de 16 a 24 años.

A pesar de que existen bonos de transporte el precio del billete es muy alto (entre las tres ciudades más caras de España) y ha experimentado fuertes aumentos anuales muy por encima del crecimiento del IPC.

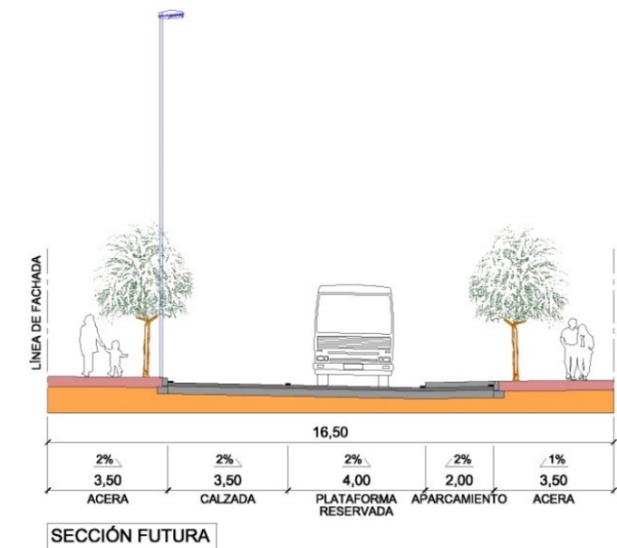
Es necesario fomentar el uso de los bonos de transporte.

Como medida fundamental de fomento del TAM, consistiría la creación de abonos mensuales (en lugar de abonos por viajes). Incluso la integración tarifaria del sistema de Cercanías, dentro del TAM.

Se recomienda plantear nuevos sistemas tarifarios en función del perfil de la demanda

7. Plataformas Reservadas para el transporte público.

En este sentido es importante preveer en las vías principales de los nuevos desarrollos urbanísticos la posibilidad de implantar en un futuro una plataforma reservada al transporte público, es decir, a medida que la población aumente y permita la incorporación de líneas de transporte público (autobús) la sección del viario debe ser lo suficientemente flexible como para acoger una plataforma reservada modificando los usos de ésta.



Las anchuras de plataformas reservadas para autobuses pueden considerarse las siguientes:

Tipo de plataformas	Mínima (m)	Recomendable (m)
En infraestructuras específicas	3,75	4,00
Separadas físicamente del resto de los carriles	3,50	4,00
Sin separación física	3,25	4,00
A contracorriente	3,50	4,00

ANCHURA DE PLATAFORMAS RESERVADAS

Fuente: Ayuntamiento de Madrid

Hay que hacer notar que para que el carril bus sea verdaderamente efectivo la frecuencia de paso de los autobuses debe ser mínima puesto que la experiencia revela que en el caso de no estar frecuentemente ocupado por un autobús el vehículo privado tiende a utilizar este carril bloqueando así el paso al transporte público.

Las plataformas reservadas no son exclusivas del autobús, en muchas ocasiones este tipo de infraestructuras es compartida por varios modos. En el caso de San Vicente esta podría ser una de las alternativas de análisis en cuanto a la futura prolongación del tranvía hasta el Hospital: una única plataforma reservada de uso compartido para el tranvía y el autobús.



8. Medidas restrictivas al vehículo particular.

El uso del transporte público es muy bajo frente al uso del vehículo privado. Una de las causas es la no prioridad del público frente al privado lo que lo hace menos competitivo.

Para invertir este efecto es necesario aplicar medidas restrictivas del tipo:

- Fomentar la restricción de accesos en el núcleo central (casco tradicional/histórico; tramos central de la C/Ancha de Castelar, etc.) del municipio.
- Establecer prioridades al transporte público en las intersecciones (coordinación semafórica)
- Campañas de control policial frente al estacionamiento ilegal, sobretodo la “doble fila” y la ocupación de las paradas de autobuses.

9. Tren de Cercanías

La oferta de transporte público en San Vicente se complementa con el tren de cercanías (Línea C-3). Éste comunica San Vicente con la estación central de Alicante con un intervalo de paso de aproximadamente 1 hora.

El tren de cercanías permite la comunicación con las líneas de largas distancias estableciendo una importante intermodalidad entre Cercanías y Tranvía, más aún teniendo en cuenta que el apeadero del tren de cercanías se sitúa a una distancia de 5 minutos andando del centro urbano de San Vicente. Sin embargo aún se puede mejorar la intermodalidad, puesto que debería existir una línea de autobús que conectara el centro de San Vicente con la estación de cercanías.

Hay que destacar además que este modo de transporte ofrece una cobertura adicional a la Universidad de Alicante al estar dotada de un apeadero próximo al campus universitario.

Por otro lado, para fomentar su uso, se propone mejorar la prestación del Sistema de Cercanías con Alicante/Villena mediante la creación de horarios con frecuencias regulares entre servicios, aprovechando la reducción de tráfico de largo recorrido.

Por último señalar la necesaria mejora de frecuencias de este servicio, con expediciones regulares a una misma hora en cabeceras (Alicante y San Vicente).

10. Habilitar paradas equipadas.

Con marquesinas e información actualizada sobre la oferta de transporte público existen y en condiciones de seguridad y accesibilidad para los usuarios.

Equipos con información en tiempo real del tiempo restante hasta la llegada del próximo autobús.

**11. Empleo de vehículos con una mejor eficiencia energética de los motores y menos emisiones contaminantes. Empleo de combustibles alternativos como el biodiesel o el gas natural.**

Por un lado, el objetivo es introducir en las flotas de vehículos municipales la utilización de otros combustibles:

- Cocheras de autobuses equipadas con gas natural y biocombustibles.
- Adquisición de vehículos a gas y de prueba para biodiesel.
- Compra de equipamiento para las revisiones de vehículos, control de consumo y mantenimiento de flotas de biodiesel.

Por otro lado, existen otras posibilidades de reducir la contaminación y aumentar la eficiencia energética, por ejemplo fomentando la evolución e implantación de propuestas del tipo "car-sharing", que consigan optimizar y minimizar el uso del vehículo privado y otras propuestas como el transporte a la demanda, que permitirá ahorrar, puesto que sólo se circulará si existe esa necesidad.

En definitiva, se trata de promover la utilización del transporte, público frente al privado, ofreciendo un sistema de transporte colectivo de calidad y competitivo respecto a los desplazamientos en vehículos privados.

PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE

San Vicente del Raspeig

LA BICICLETA

6. LA BICICLETA

Los desplazamientos urbanos usando medios de transporte no motorizados como la bicicleta responde a la perfección con los criterios de movilidad sostenible.

El uso de la bicicleta con estos fines es una realidad cada vez mayor en nuestras ciudades. La sensibilización de la población hacia un respeto al medio ambiente y la voluntad de las administraciones en el fomento de la bicicleta como un medio de transporte alternativo está haciendo crecer de manera considerable los índices de utilización de la bicicleta dentro del núcleo central de las ciudades tanto en términos turísticos y deportivos como en aquellos términos en los que la bicicleta es una alternativa real al uso del vehículo privado.

Las ciudades comprometidas apuestan por el desarrollo de pistas ciclables, aparcamientos seguros para las bicicletas, alquileres gratuitos o con precios subvencionados y todas las opciones que hagan del uso de la bicicleta un medio cómodo, seguro, económico y rápido capaz de ser una alternativa dentro de los sistemas de transporte urbano.

En este punto del Plan de Movilidad Urbana sostenible de San Vicente del Raspeig corresponde, plantear un plan de acción que continúe impulsando el uso de la bicicleta en los desplazamientos por la ciudad.

6.1 DIAGNÓSTICO OBJETIVO DE LA BICICLETA

- San Vicente ya cuenta con 30 kilómetros de vías ciclistas dentro de su término municipal, de los cuales, unos 14 kilómetros se sitúan dentro del núcleo central de ciudad.
- El carril bici más urbano transcurre por la acera diferenciándose de ésta mediante el tipo de pavimento (Hormigón coloreado) y la señalización horizontal.

El ancho mínimo del carril bici es de 1,50 m mientras que el máximo alcanza los 2,50 m.





- Existen deficiencias y posibilidades de mejora en la red ciclista, sobre todo en cuanto a la uniformidad de tipología de carriles bici, resolución de nudos e intersecciones con otros modos del entramado urbano.
- La mayor circulación de bicicletas se da en las calles que dan acceso a la Universidad de Alicante. En muchas de ellas no existe carril bici.
- El número de bicicletas contabilizado durante las 8 horas de duración de los aforos manuales nos muestra los puntos de mayor intensidad de circulación de este tipo de vehículos:
 - Calle La Huerta (zona Policía Local): 36 bicicletas
 - Calle La Huerta (zona Instituto La Gaia): 41 bicicletas
 - Pza. Juan Pablo II: 40 bicicletas
 - Avenida Alicante: 49 bicicletas
 - Calle del Aeroplano: 49 bicicletas
 - Calle Agust esquina Doctor Fleming: 21 bicicletas
 - Avenida Doctor Marañón: 20 bicicletas
 - Calle Pintor Picasso: 15 bicicletas

- Los carriles bici existentes presentan problemas de ocupación por otros usuarios, principalmente peatones, debido a la falta de señalización y por falta de uso ciclista.



- Desde su implantación en junio de 2007 el nº de préstamos realizados de BICISANVI ha ido creciendo hasta llegar a un total de 21.822 préstamos en el año 2013, Tras este pico los prestamos han descendido hasta los 16881 en el 2015, probablemente debido a la transferencia de usuarios a la bicicleta privada (objeto de las políticas de fomento).

Sin embargo, justo tras la puesta en servicio de la Línea 2 del TRAM, se ha registrado un incremento significativo en el número de préstamos realizados en la estación de Bicisanvi situada junto a la parada de San Vicente del Raspeig, lo que en buena medida puede estar motivado, entre otras por usos intermodales (bici-Tram).

La estación que más movimientos genera es la de la Universidad de Alicante (Biblioteca) con el 27% de los orígenes y 42% de los destinos. La siguiente es la referida del Apeadero del Tranvía (25 % orígenes y 20% destinos). Las menos utilizadas son la de las plazas del Maestro y el polideportivo.

A fecha de 2016, un total de 2.704 personas cuentan con el carnet de Bicisanvi, y el servicio ha realizado casi 126.000 préstamos.



- Pese a que el uso de la bicicleta está en auge, hay que seguir trabajando para concienciar al ciudadano de la existencia de la bicicleta como otro usuario más del espacio público, puesto que aún permanece la hegemonía del tráfico motorizado sobre el ciclista en los viales del municipio.



6.2 DIAGNÓSTICO SUBJETIVO DE LA BICICLETA. PARTICIPACIÓN CIUDADANA

Encuestas de opinión a través de entrevistas personales

- La media de bicicletas por hogar en San Vicente es de 0,5, es decir, una bicicleta por cada dos hogares. Este valor es superior al del número de motocicletas que se establece en el 0,22.
- El 30% de las bicicletas existentes se guardan en los propios hogares pero es de notar que el 69% de éstas se quedan en la calle por la noche.
- Sólo el 0,20% del total de los desplazamientos de los individuos residentes en San Vicente se realiza en bicicleta (o Bicisanvi).

Encuestas de opinión a través de la página web

Muchas de las encuestas recibidas a través de la página web son de usuarios de la bicicleta. Esto puede deberse principalmente a dos motivos:

- El público joven es el que más utiliza la bicicleta y también el que está más en contacto con el acceso a Internet.
- El ciclista es el ciudadano más olvidado en materia de inversión y por tanto el que más atenciones demanda.

Las principales demandas son:

- Estacionamientos públicos repartidos por la ciudad donde poder estacionar la bicicleta con seguridad.



- Aumento de la longitud y anchura de los carriles bici, principalmente en las Avenidas Ancha de Castelar y Alicante.
- Mejora del estado de la pavimentación de los carriles bici existentes, actualmente adolecen de estar muy bacheados.

Sugerencias y propuestas al PMUS Noviembre 2014 (Actualización del plan del 2008).

Entre las sugerencias al PMUS recibidas entre el 22-1-2015 y 23-2-2015, se demanda:

- Mayor control policial frente a las infracciones cometidas por los ciclistas (excesos de velocidad, saltarse semáforos...).
- Mayor número de aparcabicis (junto centros de enseñanza, bibliotecas, instalaciones deportivas, etc)

6.3 PROPUESTAS AL USO DE LA BICICLETA. PLAN DE ACCIÓN

El fomento del uso de la bicicleta como medio de transporte alternativo en los desplazamientos por la ciudad es un hecho cada vez más demandado en las principales localidades de nuestro país.

Está demostrado que la movilidad sobre una bicicleta en las medias distancias de las ciudades es más rápido que en vehículo particular.

San Vicente del Raspeig debe apostar firmemente por una movilidad sostenible basada, entre otras cosas, por el fomento y el apoyo del uso de la bicicleta, favorecido además por otras variables de gran interés en este tipo de iniciativas:

- Población joven muy numerosa debido a la proximidad con la Universidad de Alicante.
- Orografía del territorio mayoritariamente plana con ausencia de grandes desniveles.
- Clima benigno con temperaturas medias de 11°C en invierno y 25°C en verano y sólo 38 días de lluvia al año.

Por tanto, el plan de acción que nos lleve a un mayor y mejor uso de la bicicleta pasa por los siguientes puntos:

1. Ampliación e integración con otros sistemas de préstamo de municipios colindantes, del servicio de préstamo público de San Vicente

Si bien el sistema de préstamo de bicicletas de San Vicente funciona bien, a la vista está su crecimiento, resulta obvio que los mayores demandantes de este servicio son los estudiantes universitarios, por lo que se debería proponer alternativas de ampliación de este servicio tanto dentro del propio campus de la universidad, como a los municipios colindantes como Alicante, Campello... de manera que por ejemplo, un usuario que tome prestada una bicicleta en San Vicente, pudiera depositarla en Alicante. Sobre todo se debe estudiar la forma de potenciar el uso de la bicicleta de los universitarios en el eje San Vicente-Alicante.

2. Creación de nuevas vías ciclistas y mejora de las existentes.

La red actual presenta en muchos casos situaciones de convivencia peatón-ciclista (acera bici), ciclista-vehículos (ciclocalle), algo estrictas, por lo que deberá estudiarse soluciones puntuales que mejoren la convivencia y la seguridad de todos los usuarios. Estas medidas podrían ser desde la ampliación de secciones transversales, la mejora de la señalización, incluso campañas de sensibilización de los ciudadanos...

Entre los puntos conflictivos existentes destacamos por ejemplo el encuentro de la Avda. Alicante con la Ronda San Vicente- San Juan, o la Calle Villafranqueza.

En este sentido indicar la falta de carriles bici sobre vías principales como la C/Ancha de Castelar y C/Alicante, algunos tramos de la Ronda Oeste, Ctra Agost, C/Cottolengo, C/La Huerta, etc, por lo que se deberá seguir conectando los tramos actuales con los nuevos trazados para crear una red coherente y funcional que dé acceso mediante la bicicleta a los principales centros atractores de desplazamiento.

3. Fomento de la movilidad con bicis eléctricas (Movilidad eléctrica)

Otras ciudades como Madrid (Movibike...), Barcelona (Clear Channel, eMobike...), Sevilla (Elecmove)... cuentan con empresas que ofrecen el alquiler, por horas o por día, de bicicletas eléctricas.



ESTACIÓN DE BICICLETAS ELÉCTRICAS EN MADRID



ESTACIONES DE BICICLETAS ELÉCTRICAS EN BARCELONA

Se propone fomentar la movilidad eléctrica:

- Mediante la implantación de estaciones con bicis eléctricas
- Instalación de puntos de recarga
- Ayudas públicas para adquisición de bicicletas eléctricas.

Las eBike permiten moverse por la ciudad en bici y sin cansarte. Podría ser una buena opción para aquellas personas que lo que les echa atrás a la hora de usar este modo de transporte es por pereza o bien porque no quieren sudar.

4. Instalación de aparcamientos de bicicletas y bicisanvi.

Es muy importante dotar a la ciudad de la infraestructura necesaria para que los ciclistas puedan aparcar las bicicletas en la calle con las adecuadas medidas de seguridad, esta es una de las cosas más demandadas por los usuarios de bicicleta, así como incrementar los apeaderos de préstamo de bicicletas (bicisanvi).

Actualmente se cuenta con ocho estacionamientos de BICISANVI:

1. Polideportivo Municipal C/Denia.
2. Ayuntamiento. Plaza Comunitat Valenciana.

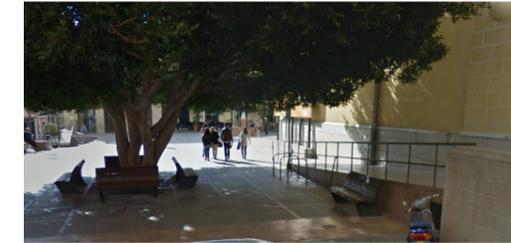


3. Plaza Juan Pablo II.
4. Universidad de Alicante. Biblioteca General.
5. Plaza del apeadero del tren de cercanías.
6. Plaza Huerto de los Leones (frente Biblioteca Municipal)
7. Plaza del apeadero TRAM (junto a Centro de Salud II)
8. San Vicente Outlet Park

No obstante también deberá ampliarse la red instalando más estaciones allí donde existen zonas con carencias: Facultad de educación, Universidad (al menos 2), Zona lo Torrent, Zona Juan XXIII, etc.

También existen aparcabicis en la Plaza de la Comunitat Valenciana, en la Calle Villafranqueza, en la Plaza de España, en la Plaza del Pilar y en la Avda. 1º de Mayo.

Se deberá continuar instalando más aparcabicis próximos a edificios oficiales, centros de enseñanza, instalaciones deportivas....



APARCABICI EN PLAZA DE ESPAÑA

5. Fomento y difusión de las medidas adoptadas.

Elaborar un mapa actualizado de la red de vías ciclistas y presentarlo a la ciudad a través de diferentes campañas en colegios, centros de trabajo y emplazamientos deportivos, o cursos de iniciación de bicicletas, marchas ciclistas, fiestas temáticas...

Campaña de difusión de las medidas empleadas: cursos de empleo de la bicicleta en medio urbano, «al instituto en bici», etc

6. Disminuir infracciones de tráfico de las bicicletas.

Potenciar la formación en educación vial. En este sentido, para formar a los usuarios de la bicicleta en materia de seguridad vial, el Ayuntamiento de San Vicente ha editado una GUIA "En Bici por San Vicente del Raspeig", que se puede descargar de la web del Ayuntamiento, donde entre otras cosas, se recuerdan las normas de circulación y se facilita un plano de la red ciclable de San Vicente del Raspeig.

Aumentar el control policial en aquellas situaciones en las que el incumplimiento de las normas básicas de circulación por parte de los ciclistas (saltarse un semáforo, circular a velocidad excesiva por las aceras,...) cree situaciones de peligro y conflicto con otros usuarios.

Todas las medidas descritas anteriormente deben formar parte de un sólo conjunto, es decir, se hace necesario plantear un plan de actuación que englobe todas las medidas planteadas de forma que se encuentran diseñadas como partes de un todo y no como medidas aisladas. Así, se logra la homogeneidad de la actuación respondiendo a criterios comunes favoreciendo las soluciones generales más que los puntuales.

Por tanto, la solución a la red ciclable de San Vicente pasa por seguir creando una infraestructura de vías ciclistas preferentes donde la bicicleta ocupe un lugar destacado y seguro en la vía pública, con el objetivo final de desarrollar una red ciclista continua y mallada, con un usuario de la bicicleta integrado y apostando por medio de transporte competitivo y seguro en el sistema urbano.

En este sentido se debe plantear una reserva de suelo para los ciclistas desde dos tipologías básicas:

- Segregación mediante carril bici delimitado.

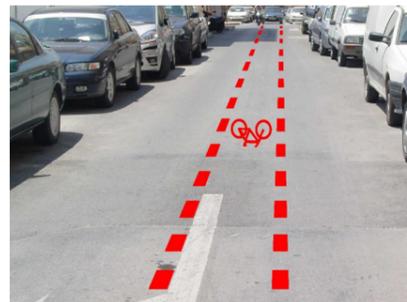
Donde la intensidad del tráfico sea mayor y la sección de la calle permita la adición de una plataforma reservada a la circulación de la bicicleta.



CARRIL BICI EN CALLE PERÚ

- Coexistencia de la bicicleta con el resto de modos de transporte.

En este caso el ciclista tendría preferencia frente al resto de usuarios de la vía según las indicaciones de la señalización horizontal y vertical.



En esta solución se impone un novedoso sistema de jerarquización de la estructura viaria que favorece claramente al ciclista frente a la agresividad del tráfico rodado.

Su implantación reciente en una primera fase en varias calles de San Vicente del Raspeig, pone de manifiesto la idoneidad de la propuesta y fija firmemente la apuesta de la administración por un transporte más sostenible.



CICLOCALLE EN CALLE MAYOR

Por otro lado, se propone realizar un repintado de todas las ciclo-calles que así lo requieran de modo que se mejore su percepción y quede una malla más homogénea en su estado una vez se incluyan nuevas ciclocalles a la red existente.



CICLOCALLE EN CALLE ALFONSO XIII A REPINTAR

Con el fin de adecuar las vías al tráfico ciclista y hacerlo compatible con los peatones y la circulación rodada se debe reforzar la señalización vertical y horizontal existente y establecer de forma explícita el nuevo régimen de circulación:

- **SEÑAL 1:** En calles peatonales, se indica la coexistencia con ciclistas, siendo preferente el tránsito de peatones



Dicha señal irá reforzada con la leyenda: "Preferencia peatonal"

- **SEÑAL 2:** En calles semipeatonales, se indica la coexistencia de peatones, bicicletas y vehículos motorizados



Dicha señal irá acompañada de la leyenda: "Preferencia ciclista y peatonal"

- **SEÑAL 3:** En vías convencionales, se indica la coexistencia de ciclistas y vehículos motorizados.



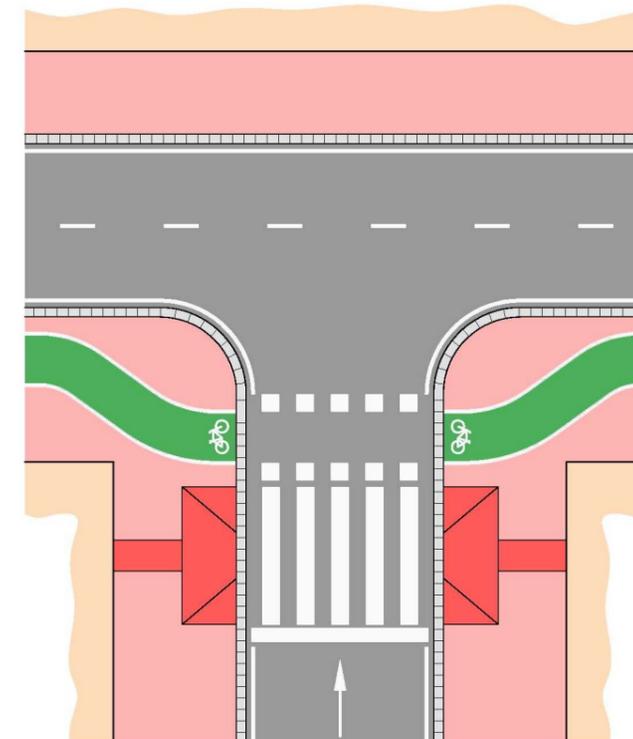
Dicha señal irá acompañada de la leyenda: "Preferencia ciclista"

- **SEÑAL 4:** En las intersecciones, advierte a los vehículos motorizados de la proximidad de la presencia de un paso para ciclistas.



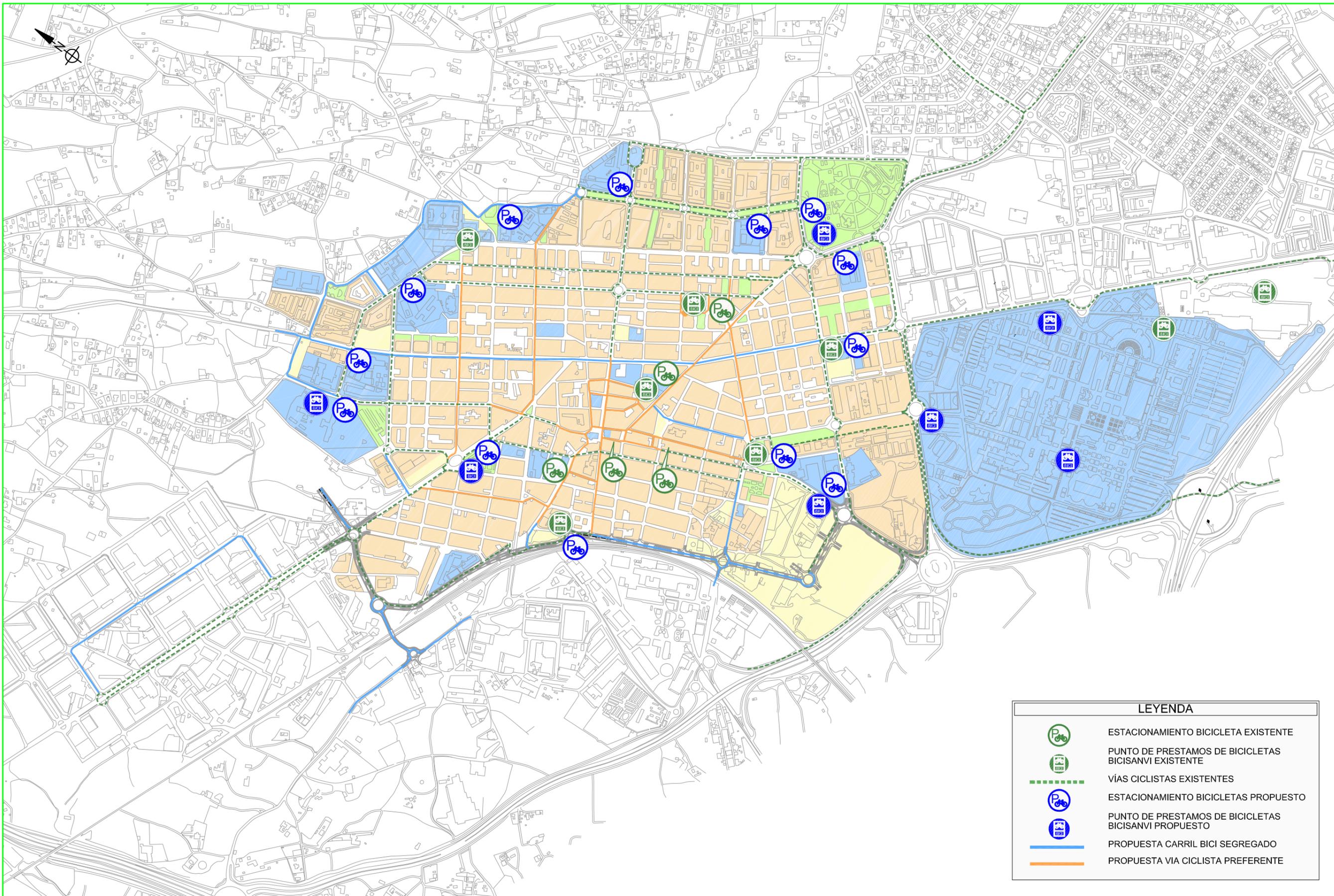
Dicha señal irá acompañada de la leyenda: "Cruce de vía ciclista". Reseñar que la prioridad en los cruces, salvo excepciones será siempre del ciclista; aspecto que no le exime de su deber de circular responsablemente y con prudencia. En los casos en los que todavía subsista la prioridad invertida, deberá ser señalizada correctamente.

- **SEÑAL 5:** Los pasos de ciclista en calzada se señalarán en marcas viales de la siguiente forma



Se adjunta a continuación el **plano 01** que recoge la propuesta de redes ciclables para San Vicente.

6.4 EL USO DE LA BICICLETA. PLANOS



LEYENDA	
	ESTACIONAMIENTO BICICLETA EXISTENTE
	PUNTO DE PRESTAMOS DE BICICLETAS BICISANVI EXISTENTE
	VÍAS CICLISTAS EXISTENTES
	ESTACIONAMIENTO BICICLETAS PROPUESTO
	PUNTO DE PRESTAMOS DE BICICLETAS BICISANVI PROPUESTO
	PROPUESTA CARRIL BICI SEGREGADO
	PROPUESTA VIA CICLISTA PREFERENTE

PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE

San Vicente del Raspeig

EL TRÁFICO PEATONAL

7. EL TRÁFICO PEATONAL

Los desplazamientos a pie representan una parte importante de la movilidad de San Vicente del Raspeig. Por esto, la caracterización del tráfico peatonal ha sido un punto importante en las fases anteriores del plan de movilidad.

Presentamos ahora las conclusiones que nos llevan a plantear un plan de acción de mejora del tráfico peatonal.

7.1 DIAGNÓSTICO OBJETIVO DEL TRÁFICO PEATONAL

- El mapa de tráfico peatonal indica que las mayores intensidades de gente a pie se dan en la Avda. Ancha de Castelar, Avda. de Alicante y Avda. de La Libertad (tramo entre Ancha de Castelar y Pza. de La Santa Faz) con una IMH > 500.

Le siguen las calles Pintor Picasso, Echegaray, Lillo Juan y Avda. Libertad (entre Ancha de Castelar y Pza. de España) con una IMH entre 300 y 500.

- El tramo horario con mayor densidad peatonal se sitúa entre las 19:00 y las 20:00 h. Es decir en el horario comercial de tarde.

Hay que tener en cuenta que los aforos se realizaron durante los meses de mayo y junio por lo que es muy probable que la franja horaria disminuya en el periodo más invernal.

- Existe otro tramo horario con fuerte tránsito de peatones, de 12:00 a 13:00 h. Debido a la existencia de centros escolares (Calle Mayor con Doctor Marañón o Calle San Pascual); o debido a las gestiones administrativas (calles Libertad con San José).

- El porcentaje de utilización del viario de vehículos y peatones se sitúa en torno al 85% para los vehículos y el 15% para los peatones. Excepto en las siguientes calles:

- Avenida de la Libertad (tramo Ancha de Castelar y Pza. de la Santa Faz) donde el porcentaje de peatón se eleva al 74% frente al 26% de vehículos.
- Calle Pintor Picasso con un porcentaje del 59% de peatones y del 41% de vehículos.



- Actualmente son peatonales en algún tramo la calle Mayor, la Avda. de la Libertad, Calle Sol y Colón son peatonales en algún tramo.



AVDA. DE LA LIBERTAD

- Se tiende a la implantación progresiva de zonas 20 donde la plataforma de vehículos y peatones están al mismo nivel y con el mismo pavimento.

La señalización advierte la existencia de peatones en la calzada y limita la velocidad a 20 km/h.

Las calles que cumplen con estas características y que ya son "zona 20" son: General Prim, Lillo Juan, Domínguez Margarit, Avda. Libertad (un tramo), Doctor Trueta, Juan Ramón Jiménez, San José, Cervantes, Calle Villafranqueza, Pintor Picasso, Velázquez (un tramo), Constitución, Manuel de Falla (un tramo), Salamanca, Pi i Margall y Colón.



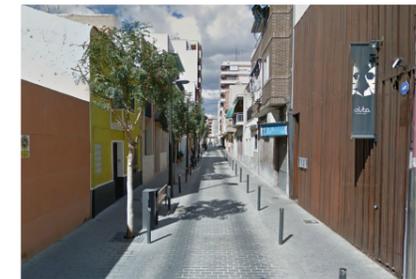
CALLE VELÁZQUEZ



CALLE COLON



CALLE DR. TRUETA



CALLE JUAN RAMÓN JIMÉNEZ



CALLE VILAFRANQUEZA

7.2 DIAGNÓSTICO SUBJETIVO DEL TRÁFICO PEATONAL. PARTICIPACIÓN CIUDADANA (AÑO 2008)

Encuestas de opinión a través de entrevistas personales

- Los desplazamientos a pie se sitúan en el segundo lugar dentro de los medios de transporte más utilizados con un valor del 40%.
- San Vicente prefiere ir a pie mientras las distancias sean cortas y utilizar medios de transporte privado cuando éstas son mayores.
- Las personas con movilidad reducida encuentran como problemas habituales en sus desplazamientos por la ciudad las aceras insuficientes y los pasos de peatones y vados ocupados por vehículos mal estacionados.
- En los desplazamientos con motivos de compras, ocio, deportes y gestiones administrativas el medio de transporte más utilizado es a pie, siempre y cuando sean por el casco urbano.

Encuestas de opinión a través de la página web

- La Calle Azorín, a la altura del Colegio Público Miguel Hernández, presenta problemas de exceso de velocidad de los vehículos por lo que reclaman medidas de calmado de tráfico sobretodo ante la presencia de escolares que cruzan esta calle.



CALLE AZORÍN

- Supresión de barreras arquitectónicas en el centro de la ciudad que faciliten los desplazamientos de las personas con movilidad reducida.

Sugerencias y propuestas al PMUS Noviembre 2014 (Actualización del plan del 2008).

Entre las sugerencias al PMUS recibidas entre el 22-1-2015 y 23-2-2015, en lo referente al peatón proponen:

- Que el PMUS recomiende regular y controlar la concesión de terrazas por la ocupación de espacio que suponen, sin que se colapse las calles peatonales, así como regular la distribución del arbolado en el viario.

7.3 PROPUESTAS AL TRÁFICO PEATONAL. PLAN DE ACCIÓN

Dentro de la movilidad urbana, los desplazamientos a pie representan el claro modelo de sostenibilidad en los medios de transporte.

San Vicente del Raspeig cuenta con un alto porcentaje de movimientos a pie favorecido por el tamaño del municipio, su orografía y el clima suave típico mediterráneo.

Es por esto que hay que potenciar y favorecer las condiciones de movilidad de los peatones mediante una mayor superficie de espacio público con mejor calidad en términos de seguridad y accesibilidad para la realización de los desplazamientos a pie.

Entre las medidas a adoptar destacaremos las siguientes:

1. Continuar con la política de recuperación del espacio público para el peatón, reforzando ejes urbanos e intensificando la peatonalización del centro urbano

La peatonalización de calles en el entorno del centro tradicional presenta numerosas ventajas:

- Reducción de la contaminación atmosférica, y niveles de ruido.
- Fomento del nivel de socialización ciudadana.
- Aumento de la actividad peatonal en las zonas de comercio tradicional.
- Devolver al ciudadano parte de la ciudad que les ha sido arrebatada por los coches creando zonas para el paseo y el esparcimiento.

Pese a las ventajas que conlleva, la peatonalización de calles no puede hacerse de una manera indiscriminada sino que debe responder a un plan de actuación que contemple las siguientes variables:

- Estudio de afección del tráfico rodado.
- Plan de participación y colaboración con las asociaciones de comerciantes y residentes.
- Creación de estacionamiento en los accesos al casco urbano
- Integrados en una red de itinerarios peatonales accesibles (no necesariamente con la exclusión total de vehículos).
- Estudio de un programa de regulación de la carga y descarga.
- Implantación progresiva.
- Concienciación ciudadana mediante campañas de información y apoyo a la iniciativa.
- Dignificar la peatonalización de calles frente al ciudadano mediante actividades lúdicas como podrían ser la realización de una fiesta en la propia calle cada vez que se peatonalice con el fin de celebrar la devolución de una vía para el peatón.

En este sentido se propone la progresiva peatonalización (coexistencia con acceso a residentes y comercios) en:

- C/Pintor Picasso (compatible con acceso a parking Ayuntamiento)
- C/Ancha de Castelar (tramo Pintor Sorolla-Picasso)
- C/San José

2. Fomento de las conexiones peatonales interurbanas.

Por otro lado, también se pretende fomentar no solo los desplazamientos a pie dentro del núcleo, sino también extra muros; es decir apoyando nuevos corredores interurbanos/metropolitanos peatonales, mediante una red continua interconectada de recorridos peatonales y carril bici, aprovechando cuando sea posible espacios naturales como son la Rambla del Rambuchar (conexión sur Alicante), Orgegia (Playa de la Albufereta) y Barranco del Río Monnegre (Playa de San Juan/Campello).

También deben quedar garantizadas las conexiones peatonales con los futuros desarrollos urbanos metropolitanos (ampliación del campus universitario, ZAL, y los barrios norte de Alicante).

3. Creación de calles del tipo zona 20 con preferencia del peatón.

Las características de este tipo de zonas son la coexistencia bajo la misma plataforma del peatón, ciclista y vehículo, con preferencia del peatón.

La circulación de todos los usuarios se realiza al mismo nivel estableciendo la señalización necesaria que garantice la prioridad del peatón introduciendo elementos urbanísticos que generen una drástica reducción de la velocidad del tráfico rodado a un máximo de 20 km/h.

Es propio de este tipo de vías eliminar el aglomerado asfáltico de la calzada para sustituirlo por un pavimento similar al empleado en las propias aceras, utilizando elementos del mobiliario urbano para delimitar la zona de circulación de vehículos (arbolado, bancos, luminarias,...).



CALLE DE COLÓN-ESQUINA DR. ALÓS

De esta forma se logra calmar la velocidad de los coches a la vez que la calle adquiere una estética mucho más agradable que invita al paseo devolviendo al peatón sus derechos dentro de la vía pública.



Este tipo de vía completa a las calles peatonales en la formación de una red de itinerarios peatonales cuando es necesario mantener en ella la circulación del vehículo.

Desde el Plan de Movilidad Urbana Sostenible se propone continuar creando un entramado de calles 20 que, junto a las calles peatonales existentes, en las calles del centro histórico, formen una infraestructura competente en materia de movilidad peatonal.

Las principales calles objeto de esta iniciativa son las situadas en el centro tradicional de la ciudad; calle Balmes, San José...etc pero también es muy interesante extender la actuación a grandes centros atractores de desplazamiento peatonal como son:

- Calle Lillo Juan: Esta calle comunica el Hospital, el Centro de Salud I y los institutos San Vicente y Canastell con el centro de la ciudad, ya tiene un tramo como zona 20, continuar con su transformación.
- Avenida de la Libertad: Esta calle tiene vocación peatonal puesto que cuenta con una intensidad horaria de más de 500 peatones y comunica el centro tradicional con las calles comerciales de Doctor Fleming y adyacentes. Cuenta ya con un tramo peatonal y otro de zona 20. Esta calle permite el acceso del peatón desde la nueva zona de expansión urbanística de San Vicente al centro de la ciudad, por lo que es interesante continuar con su transformación a calle 20 hasta la Avda. Almàssera.
- Calle Mayor y Enric Valor: Varios colegios e institutos quedarían así comunicados por una vía de preferencia peatonal con el centro de la ciudad.

Muchas de estas calles quedarían integradas no sólo en una red de calles 20 sino que también formarían parte de las vías preferentes para ciclistas y de los caminos peatonales seguros.

Se adjunta al final de esta parte el plano con la propuesta indicativa de diseño de calles 20; (**Plano 01**). Asimismo, se incluye una colección de planos de secciones tipo adaptadas al formato de calle 20; (**plano 02**), con limitación del aparcamiento y ampliación de aceras.

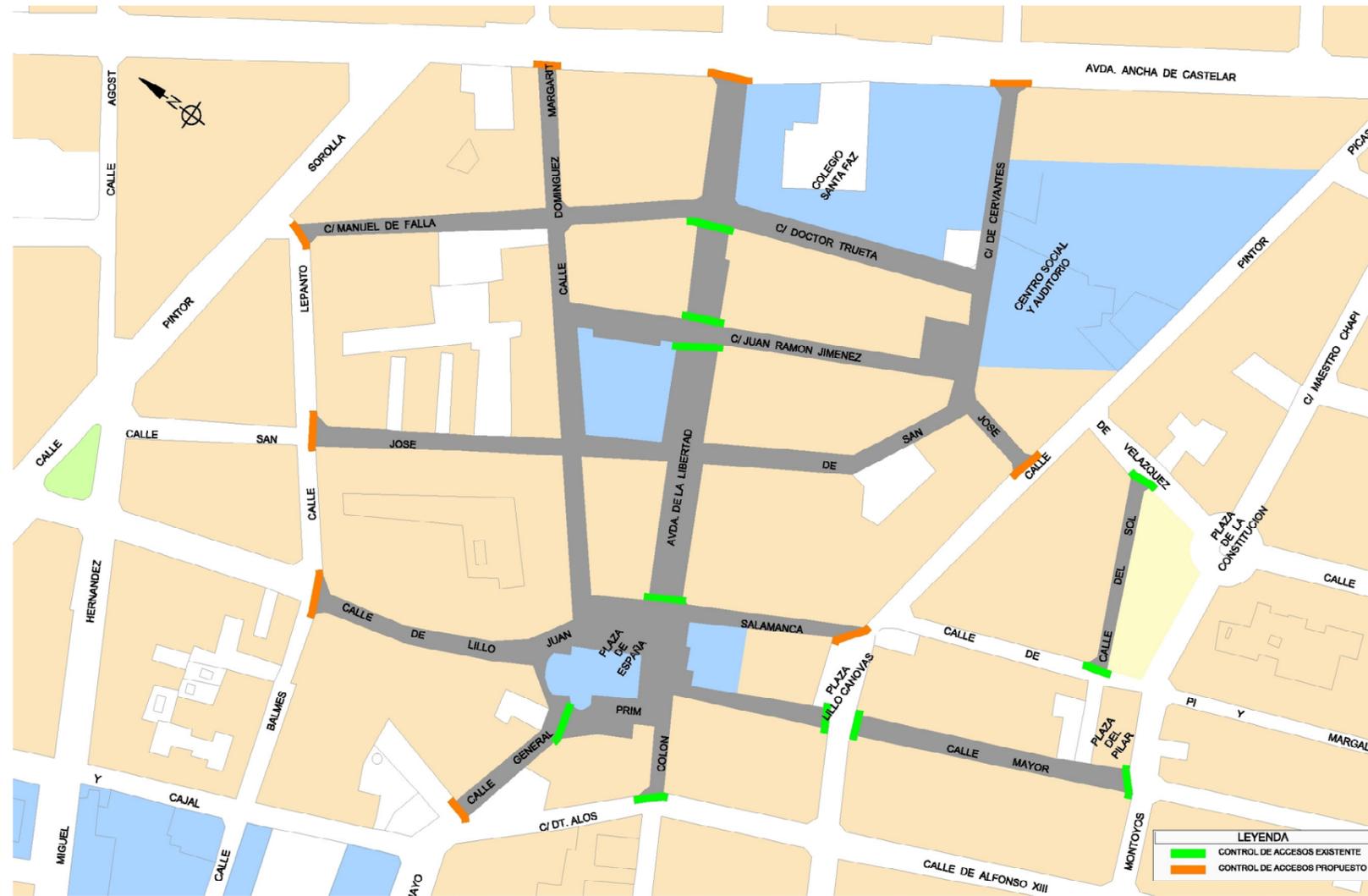
4. Mejora del Control de accesos.

Otra medida que prioriza la movilidad del peatón frente a la del vehículo es la creación de viales con control de acceso. Se propone continuar su implantación así como mejorar los existentes.

La instalación de sistemas lectores de matrícula vinculados a los estacionamientos que permitan el paso de los vehículos autorizados podría permitir la retirada de los bolardos.

- Vehículos particulares de residentes
- Vehículos de transporte público
- Vehículos de emergencias.
- Vehículos de carga y descarga.

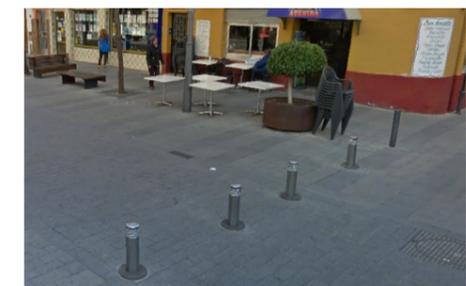
De esta forma la circulación de los viandantes es libre en toda la sección de la calle donde la ocupación de vehículo es muy puntual a la vez que se permite el acceso de coches a los aparcamientos de rotación existentes.



PROPUESTA DE CALLES CON CONTROL DE ACCESO LIMITADO
Fuente: Elaboración propia



CONTROLES DE ACCESO EN
C/JUAN RAMÓN JIMÉNEZ-AVDA. LIBERTAD



CONTROL DE ACCESO EN
C/ DR. TRUETA - AVDA. LIBERTAD

5. Continuar con la implantación de caminos escolares seguros.

Se definen como vías de circulación preferente elegidas entre los recorridos más utilizados por los alumnos con el fin de facilitar el ir a la escuela de una forma autónoma y en contacto directo de los escolares con su entorno cotidiano, su barrio, y sus compañeros de clase utilizando modalidades de movilidad no contaminantes como son andar o la bicicleta.

Este tipo de iniciativa, que ya se está llevando a cabo, es una buena apuesta por la disminución de los atascos a las puertas de los colegios, y por extensión, en las vías de acceso a los colegios, y una manera eficaz de disminuir los niveles de contaminación e inseguridad en el entorno escolar. Los objetivos de una campaña de caminos escolares seguros son:

- Abrir procesos de mejora del viario para convertir las calles en ámbitos seguros para peatones y ciclistas.
- Inculcar a los alumnos hábitos de movilidad sostenibles y saludables individual y socialmente.
- Disminuir el consumo de energía al usar menos el vehículo motorizado.
- Aprender y practicar las normas de seguridad vial.
- Prestar un servicio de transporte saludable y sostenible a la comunidad escolar.

El “Bus a pié” se fundamenta en dos aspectos:

- Recorridos diseñados por las propias escuelas en función de sus necesidades.
- Participación de voluntarios que recogen a los alumnos en los puntos previamente concertados.

La iniciativa consiste en crear recorridos peatonales para acceder al centro docente a modo de línea de autobús. Una vez estudiado y elegido el recorrido se establecen unas “paradas” donde los niños pueden esperar a sus compañeros para ir todos juntos al colegio. Los voluntarios adoptan en este caso el papel de “Conductores” que guían al grupo hasta su destino. Este sistema presenta las siguientes ventajas:

SEGURIDAD	SOLIDARIDAD	CONVIVENCIA	SALUD
Aprendizaje de las normas de circulación	Trayectos compartidos por los niños con los padres y las madres	Creación de vínculos comunitarios	Acostumbrar a los niños (y también a las personas adultas a caminar)



La inversión económica en esta experiencia es muy modesta puesto que basta con instalar en las aceras unos carteles señalizando las paradas del “Bus a pie” así como unas gorras para identificar a los escolares que participen en esta campaña y unos chalecos reflectantes para los voluntarios.

Se recoge al final de este apartado el plano con la situación de los centros docentes remarcando el radio de acción (300 m) donde tendría lugar la implantación del “Bus a pie”; (**Plano 03**).

6. Continuar con la eliminación de barreras arquitectónicas

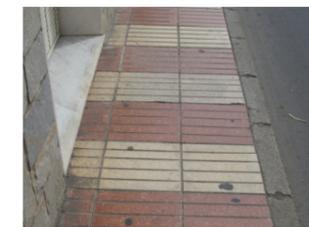
Adoptando las medidas de accesibilidad necesarias para garantizar el acceso universal a todo el espacio público destinado al peatón.



7. Actuaciones urbanísticas.

- Proteger las aceras del resto del tráfico mediante mobiliario urbano o jardinería.
- Ampliar las aceras definiendo una anchura mínima de 1,50 m libre de obstáculos. En aquellas calles en las que su sección sea muy estricta se pueden reducir el número de carriles, estableciendo el sentido único de circulación e incluso es factible plantear aceras no simétricas donde el ancho de una de ellas sea mayor a costa de sacrificar el opuesto.
- Cuidar el diseño de las calles empleando pavimentos y mobiliarios de calidad con el fin de invitar a los ciudadanos a pasear por ellas.
- Considerar, cuando sea posible, sin que suponga una pérdida considerable en el confort y calidad del recorrido peatonal, la plantación de árboles en el itinerario; ya sea mediante alcorques o en jardineras. Los anchos mínimos y su disposición deberá estar regulado a través de recomendaciones municipales urbanísticas.

- Determinar lugares apropiados de descanso de los peatones en sus desplazamientos integrando las áreas ajardinadas como plazas y parques en los itinerarios.
- Facilitar al peatón el recorrido por las arterias viales de la ciudad, dotándolas de suficientes pasos de cebra y actuando sobre los ciclos de los semáforos de manera que se reduzca el tiempo de espera.
- Garantizar la movilidad peatonal durante las obras que se realicen en la vía pública en condiciones seguras.



8. Senderos peatonales.

La utilización de recorridos peatonales dedicados al paseo no debe limitarse únicamente al centro urbano de la ciudad, por eso se propone ir un poco más allá, intentando recuperar y fomentar el uso de barrancos y sendas peatonales de conexión con municipios adyacentes (Alicante), garantizando la conexión interurbana peatonal, recuperando estos espacios públicos para el peatón.

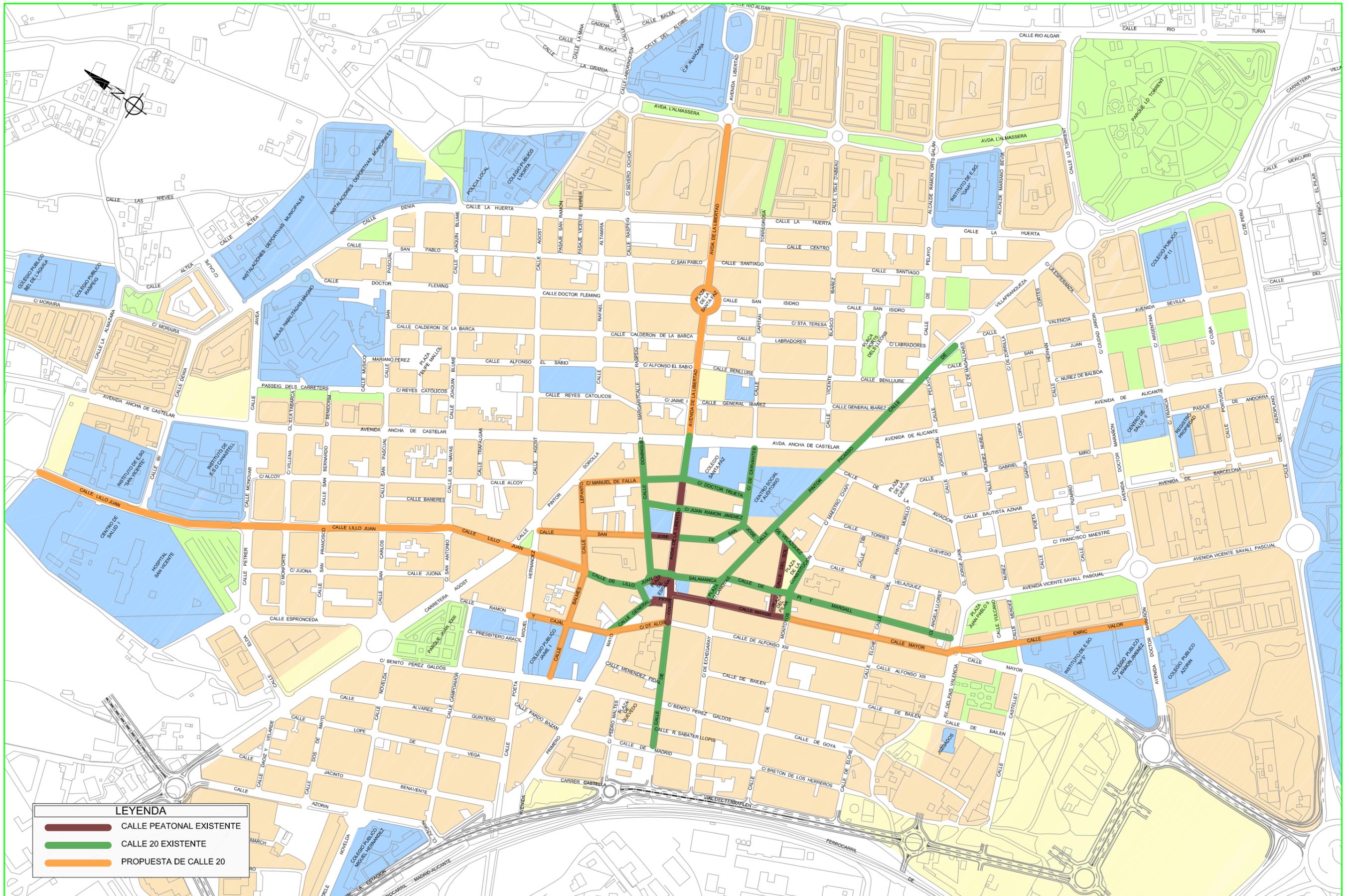
Es necesario mantener la costumbre existente de caminar por el campo de San Vicente. Caminos como Els Urbans, La Sendera, Baiona, Carreret deben conservar un espacio para el disfrute peatonal ya que representan un acceso directo entre el casco urbano y las zonas no urbanizadas.

Debe tenerse en cuenta esta circunstancia a la hora de proceder a la actuación en estas vías.

9. Controlar la instalación de terrazas.

Se recomienda controlar y regular la otorgación de licencias y concesiones a las terrazas, de manera que no se obstaculice el paso de los peatones, para no colapsar ni las calles peatonales ni las aceras.

7.4 EL TRÁFICO PEATONAL. PLANOS



LEYENDA	
	CALLE PEATONAL EXISTENTE
	CALLE 20 EXISTENTE
	PROPUESTA DE CALLE 20



**PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE
SAN VICENTE DEL RASPEIG**

NOVIEMBRE
2014

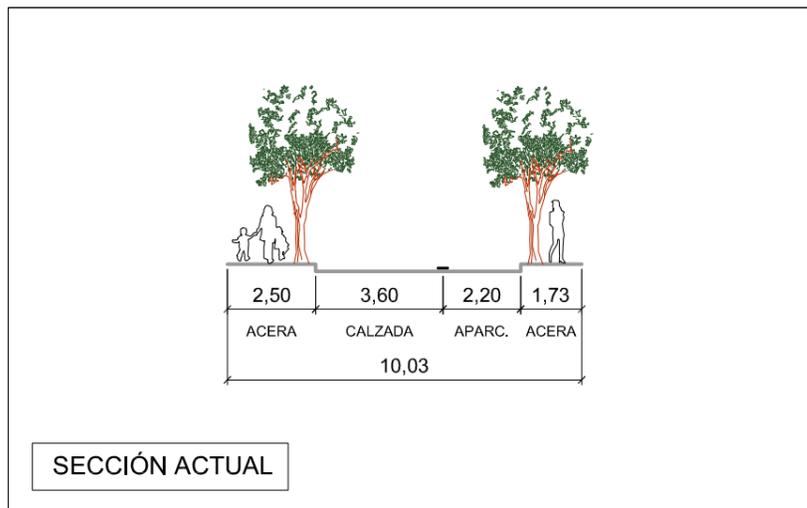
**EL TRÁFICO PEATONAL
PROPUESTA DE CALLES 20**

ESCALA
1/6.000

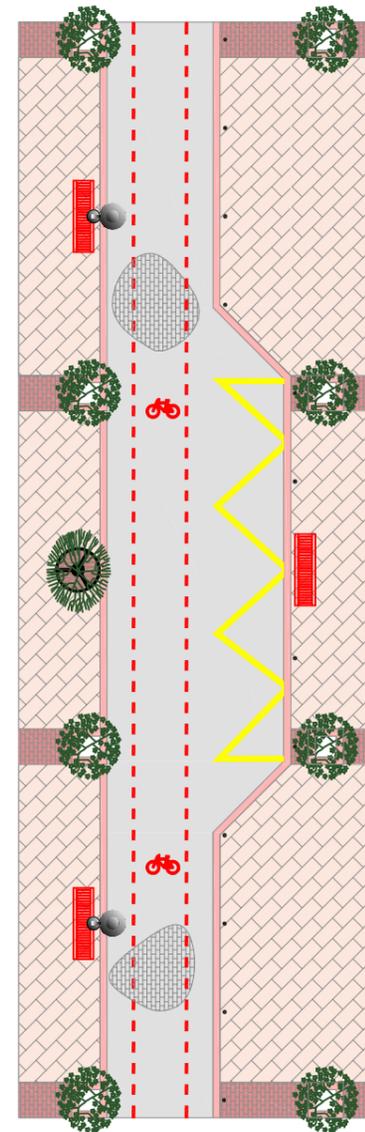
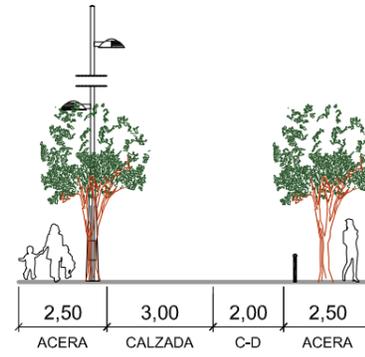
PLANO
01



ESCALA 1:8.000



ESCALA 1:200



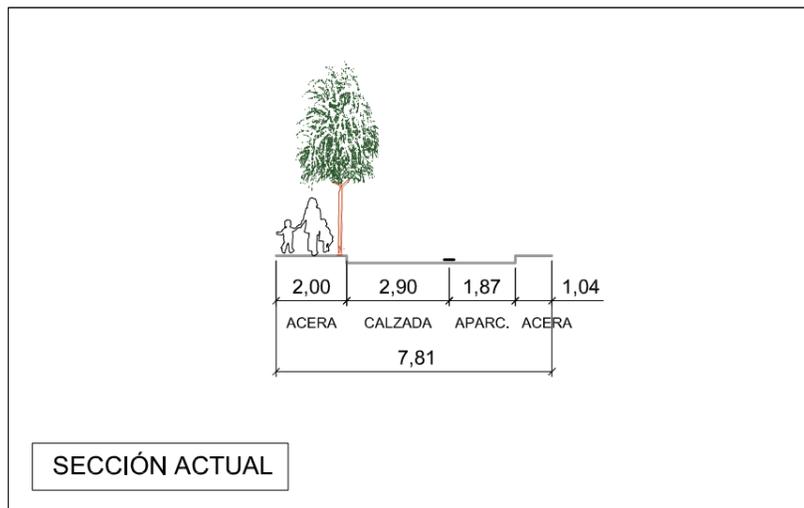
OPCIÓN 1: CON APARCAMIENTO

ESCALA 1:200



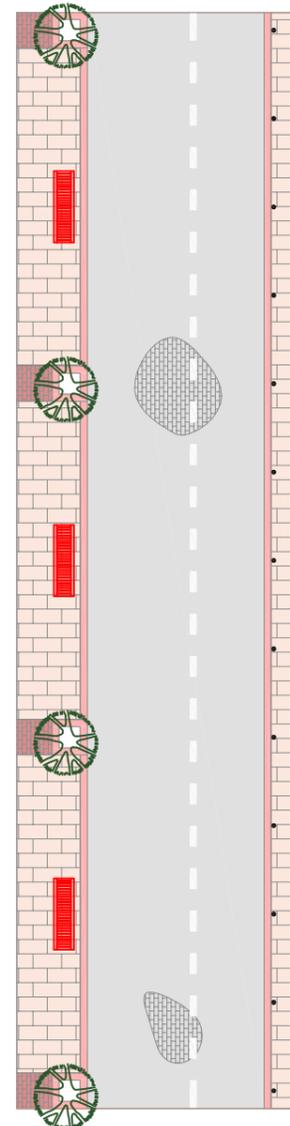
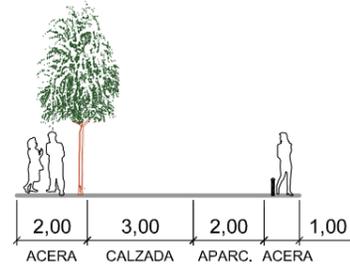
PLANO DE SITUACIÓN

ESCALA 1:8.000



SECCIÓN ACTUAL

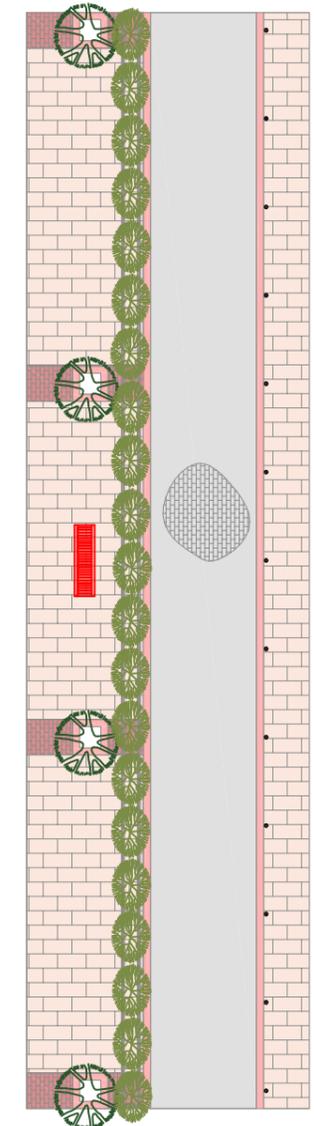
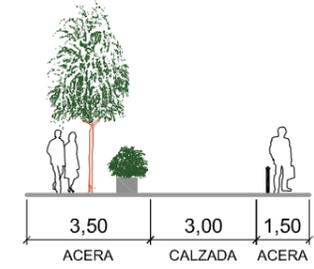
ESCALA 1:200



OPCIÓN 1: CON APARCAMIENTO

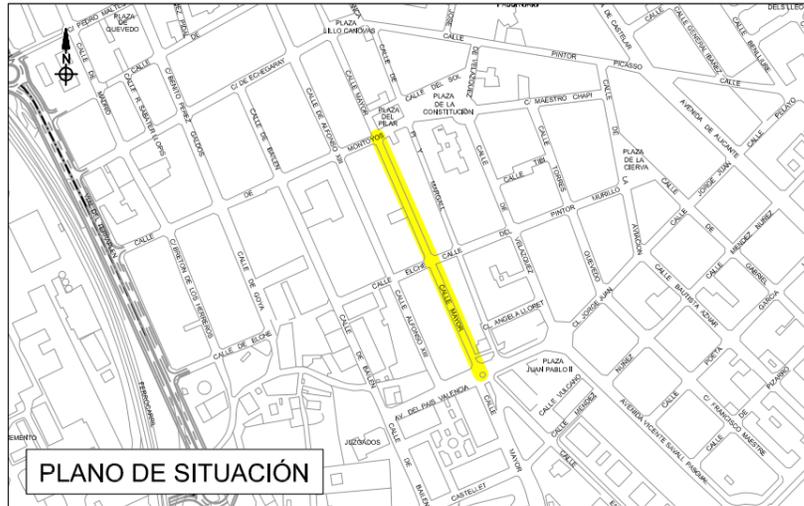
C/ LEPANTO

ESCALA 1:200

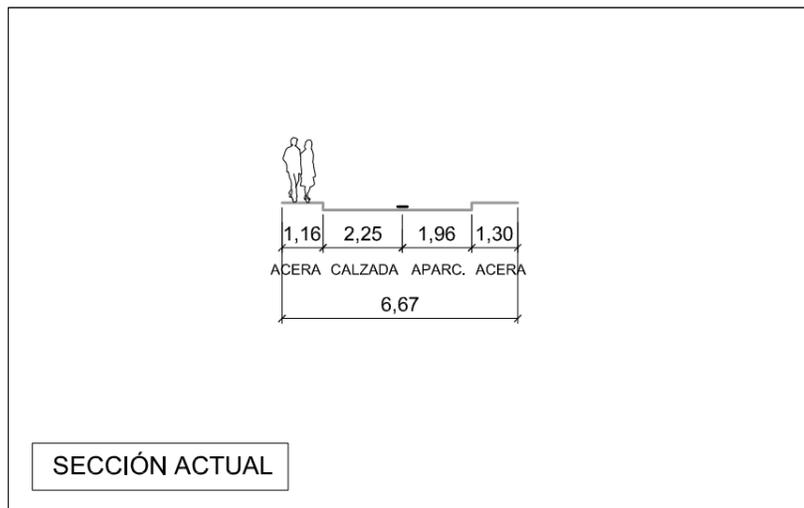


OPCIÓN 2: SIN APARCAMIENTO

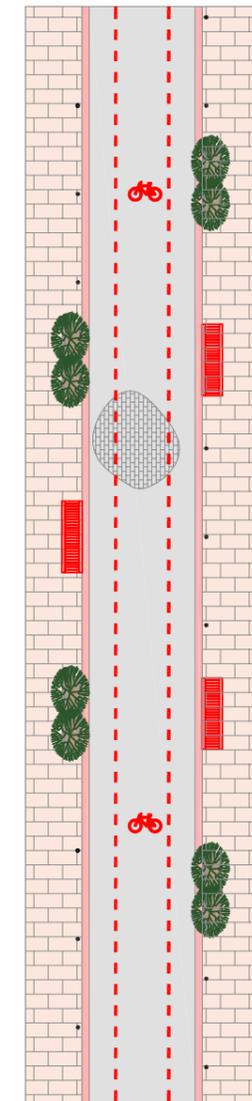
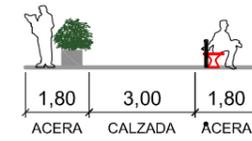
C/ BALMES



ESCALA 1:8.000



ESCALA 1:200

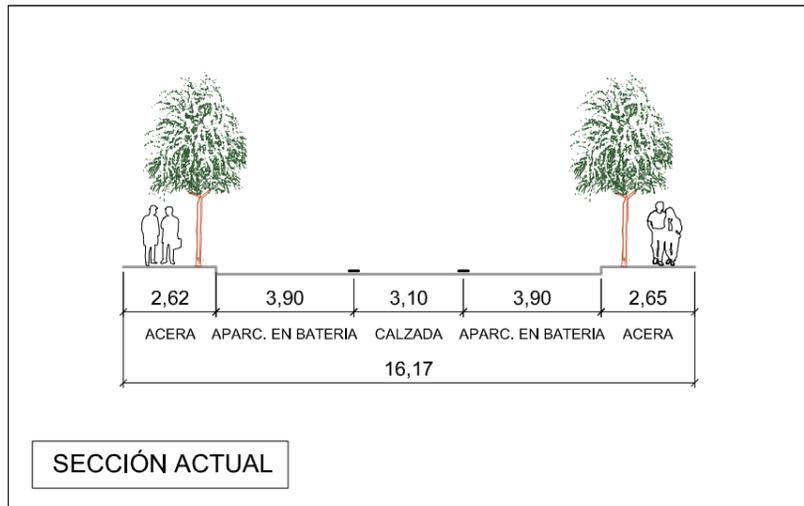


ESCALA 1:200



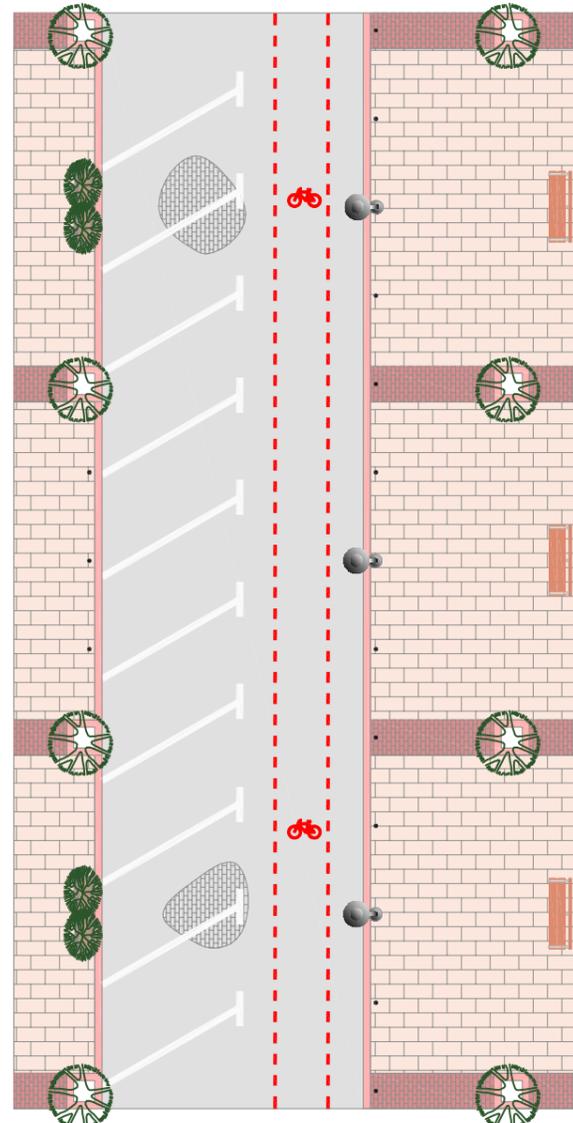
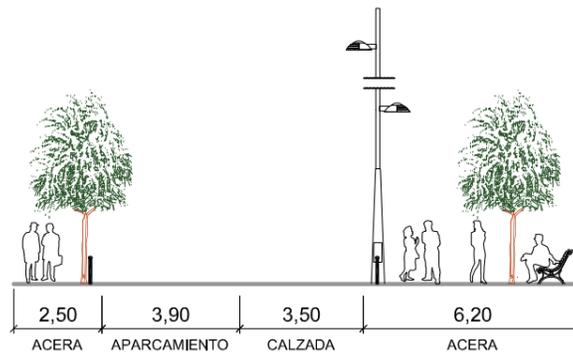
PLANO DE SITUACIÓN

ESCALA 1:15.000

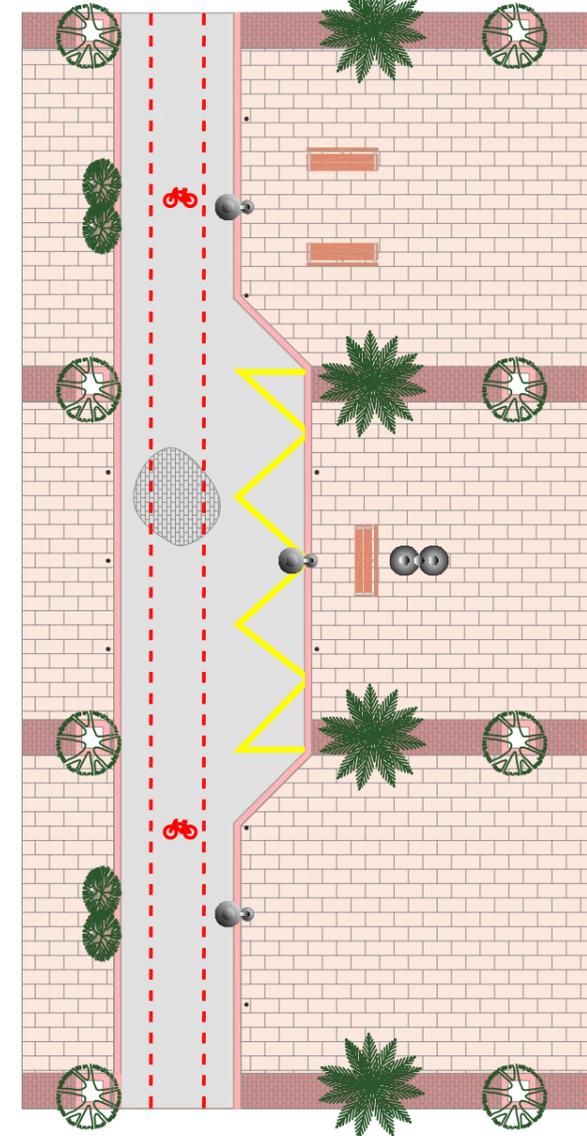
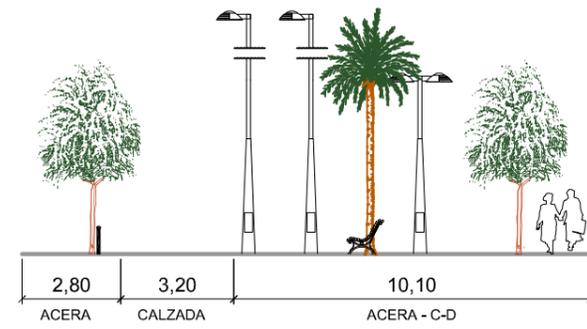


SECCIÓN ACTUAL

ESCALA 1:200



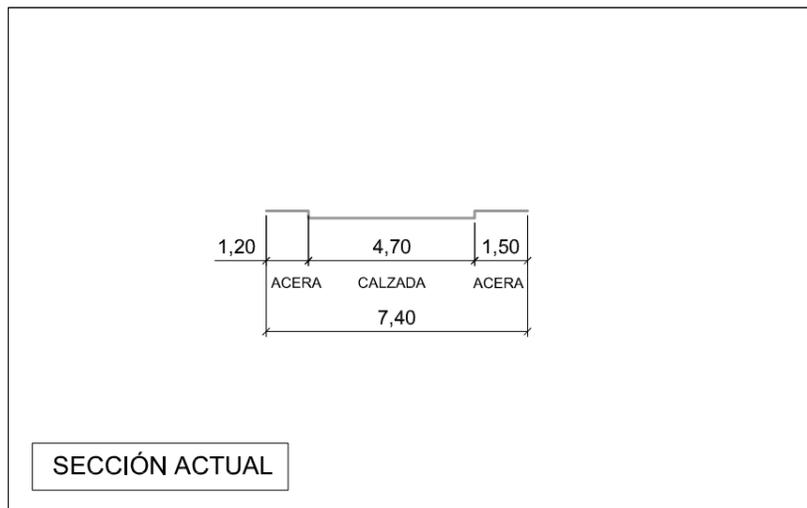
ESCALA 1:200 OPCIÓN 1: CON APARCAMIENTO
TRAMO NORTE



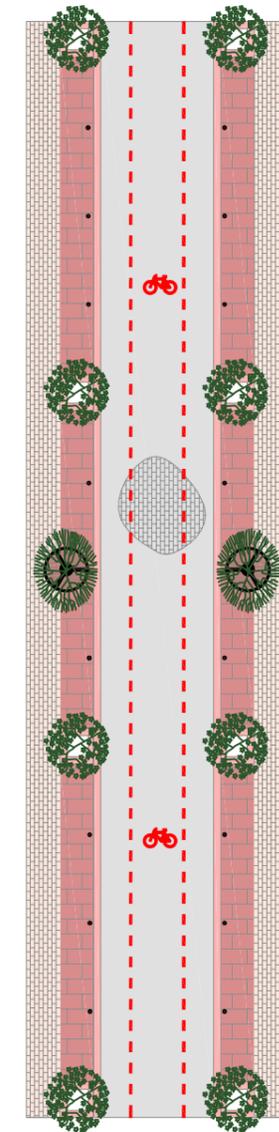
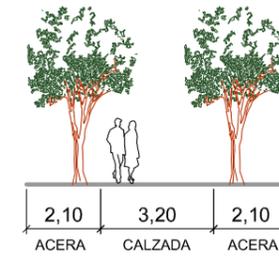
OPCIÓN 2: SIN APARCAMIENTO
TRAMO SUR



ESCALA 1:15.000



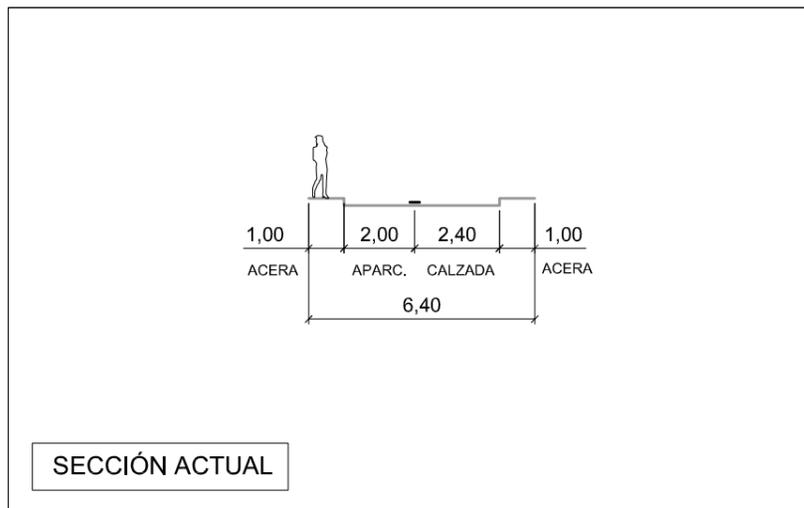
ESCALA 1:200



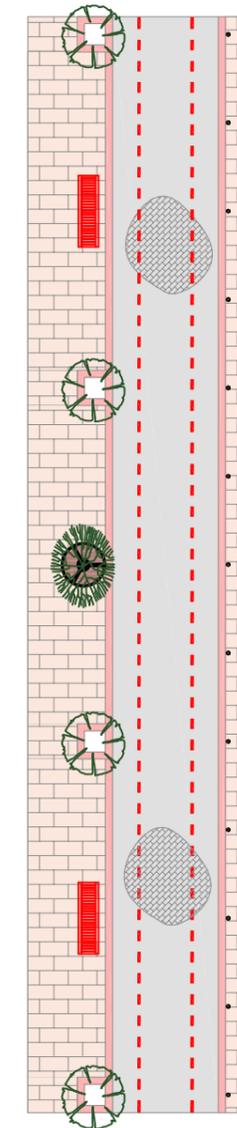
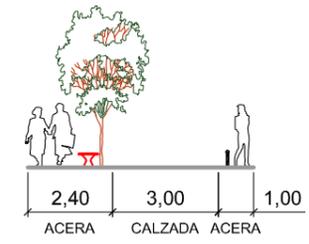
ESCALA 1:200



ESCALA 1:15.000



ESCALA 1:200

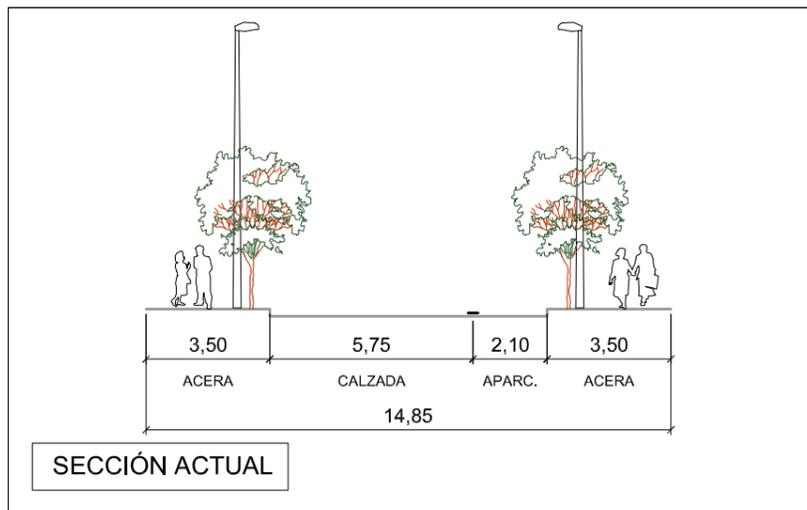


ESCALA 1:200



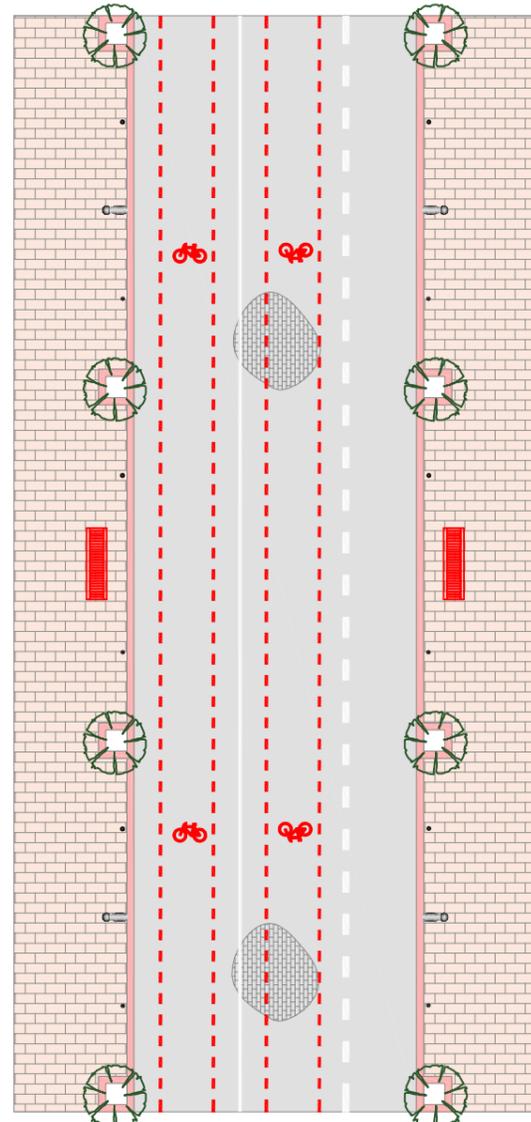
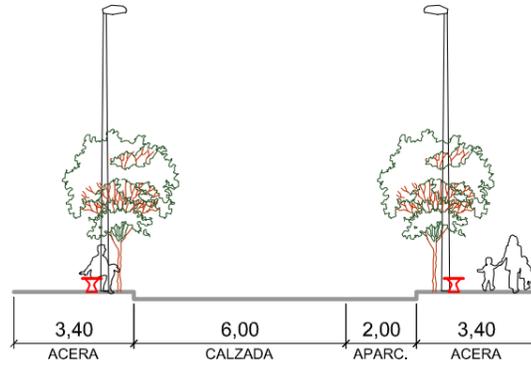
PLANO DE SITUACIÓN

ESCALA 1:15.000



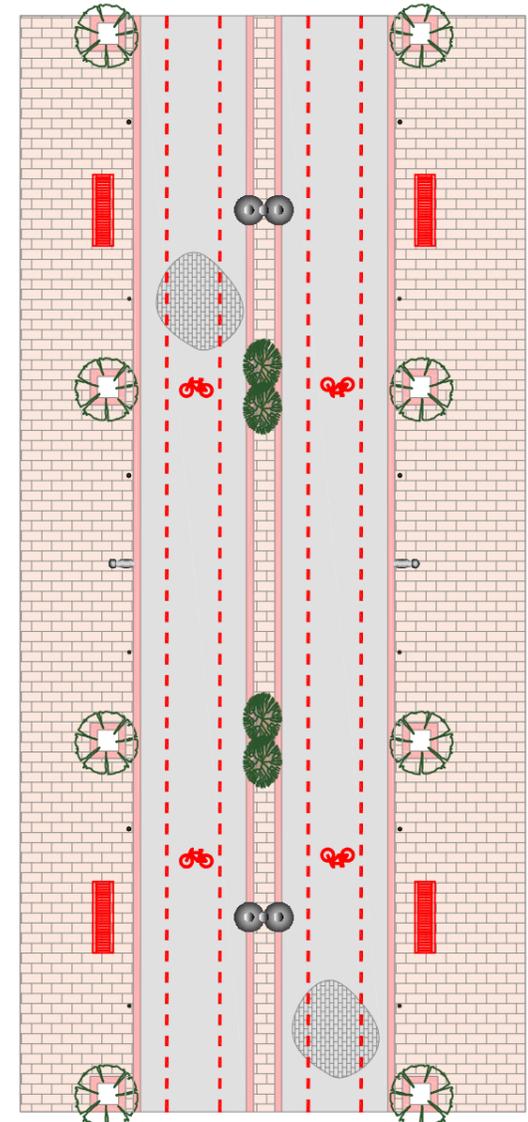
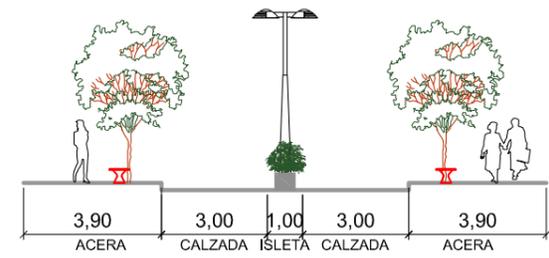
SECCIÓN ACTUAL

ESCALA 1:200

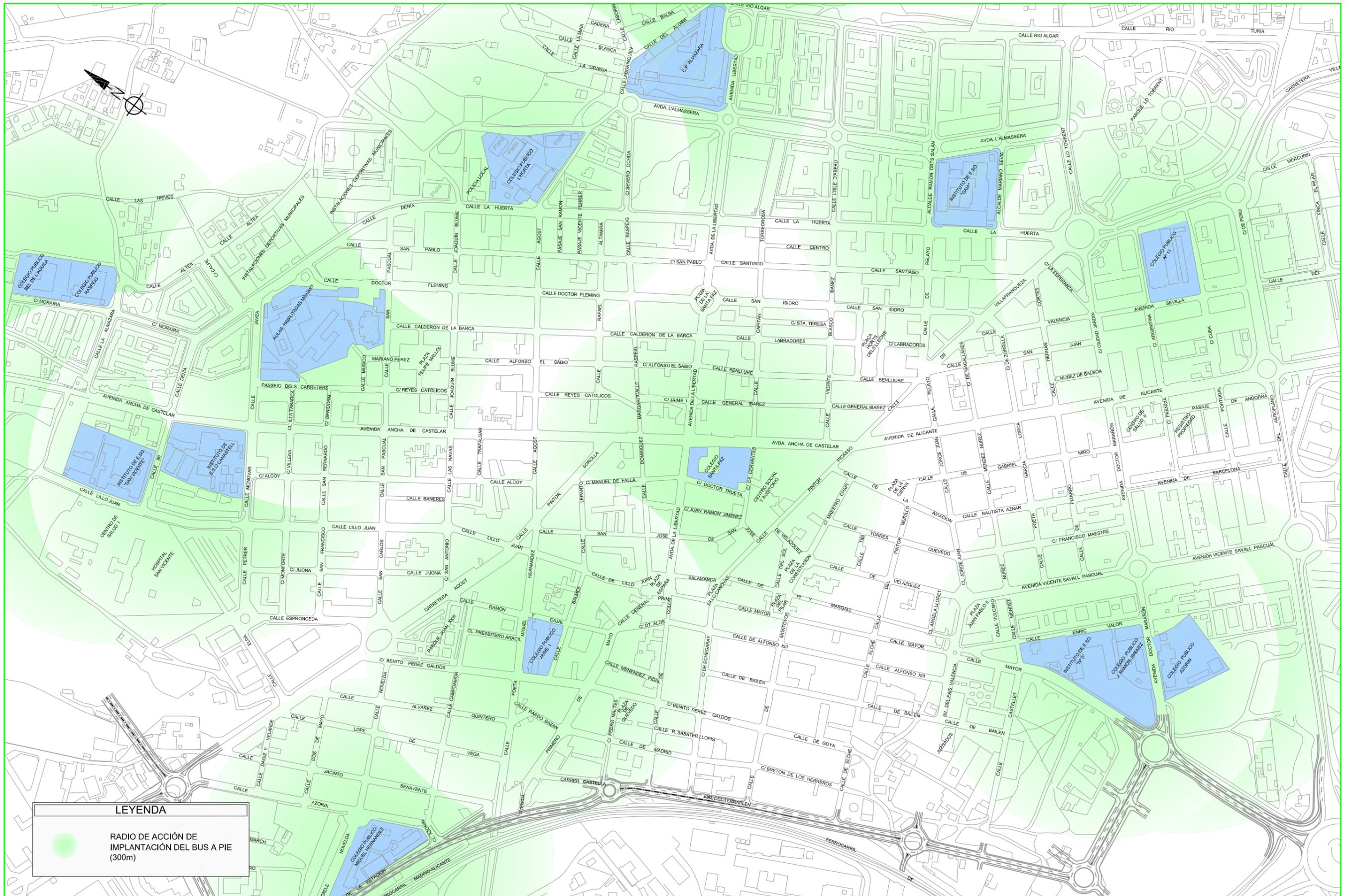


ESCALA 1:200

OPCIÓN 1: CON APARCAMIENTO



OPCIÓN 2: SIN APARCAMIENTO



LEYENDA

 RADIO DE ACCIÓN DE IMPLANTACIÓN DEL BUS A PIE (300m)

PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE

San Vicente del Raspeig

PROPUESTAS A DESARROLLAR EN EL PGOU

8. **PROPUESTAS A DESARROLLAR EN EL PGOU DE SAN VICENTE DEL RASPEIG**

El objetivo en los futuros desarrollos urbanísticos será la integración de las políticas de desarrollo urbano y territorial con las políticas de movilidad de modo que se minimicen los desplazamientos habituales, se garantice la accesibilidad a las viviendas, centro de trabajo y lugares de interés cultural, social, comercial, sanitario, educativo, deportivo, lúdico..., con el menor impacto ambiental y de la forma más segura posible

- **Ejecución de una nueva vía de circunvalación.**

Para evitar el movimiento de vehículos por el centro de la ciudad en los desplazamientos que tienen como origen y destino puntos exteriores al núcleo central es necesario contar con un vial perimetral.

Actualmente San Vicente cuenta con el vial del Terraplén, que discurre en paralelo a las vías del ferrocarril, y que funciona como Ronda oeste de la población.



Fase I. Vial del Terraplén. Estado actual. Tramo que formará parte de la futura ronda.

El tamaño y necesidades actuales de la población hacen que las infraestructuras existentes sean suficientes para absorber el volumen de tráfico que actualmente tiene San Vicente del Raspeig.

Este correcto funcionamiento del tráfico, fundamentalmente se debe al uso de la calle La Huerta, que hace las veces de circunvalación parcial nordeste de la localidad.

Por este motivo, desde una perspectiva de crecimiento urbano sostenible y racional, en el momento actual, y hasta que no se desarrolle más la población, no se considera necesaria su ejecución.



Estado actual vial del Terraplén

No obstante el planeamiento de la población deberá prever y reservar espacios para que cuando el crecimiento urbano lo precise, se pueda cerrar el circuito, bien apoyándose en el viario existente, bien desarrollándose por fases, sobre terrenos urbanizados.

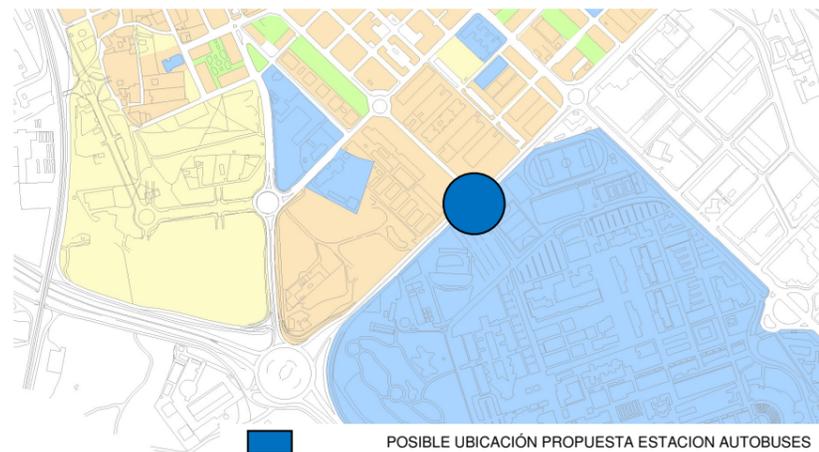
Será por tanto el PGOU el que determine el programa de desarrollo de estas fases, en función, de nuevo, del crecimiento urbano y poblacional de la ciudad.

- **Estación de Autobuses de San Vicente del Raspeig**

Debería estudiarse la posibilidad de que San Vicente tuviera una estación de autobuses/nodo de transporte público Universidad/San Vicente del Raspeig de uso compartido, de manera que ésta recoja los tráficos interurbanos de San Vicente y los de la propia universidad. Debería quedar contemplada en el PGOU.

Se propone una posible ubicación para la estación de autobuses, junto a la Ronda San Vicente José Ramón García Antón (tramo fachada universidad).

Se propone situarla en las proximidades de la intersección Avda. Vicente Savall con la Ronda, de modo que quede en el norte del campus de la UA, y sirva también para generar una nueva fachada urbana de la universidad, como puerta de acceso al campus.



EJEMPLO DE ESTACIÓN DE AUTOBÚS

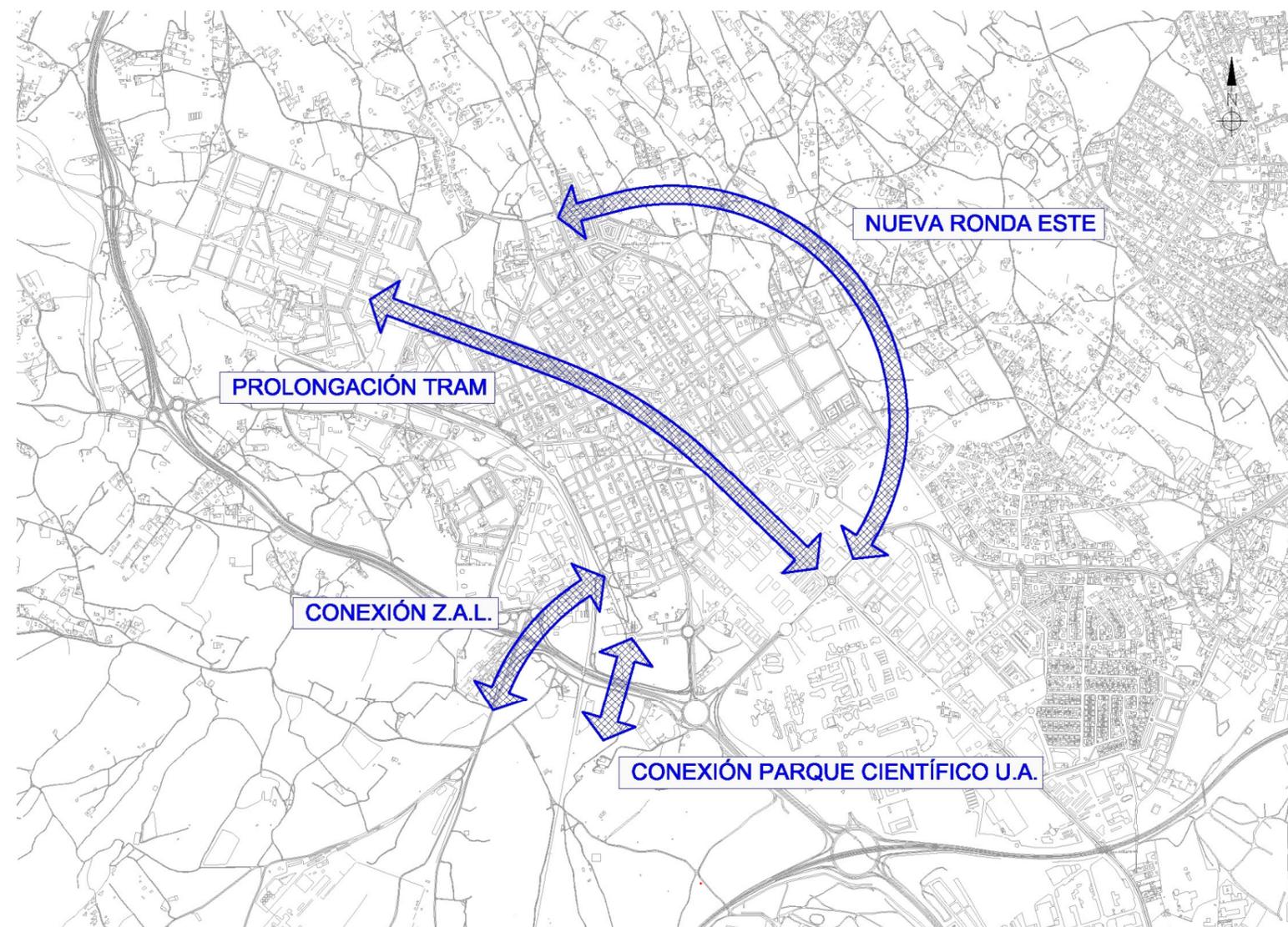
- **Prolongación de la Línea 2 del TRAM.**

Con la finalización de la Línea 2 del TRAM se completará la red tranviaria del área metropolitana y permitirá que muchas más personas puedan acceder a un servicio de transporte cómodo y sostenible que facilita miles de desplazamientos diarios

Su trazado será objeto de las directrices que la conselleria competente establezca y de las conclusiones que el plan de movilidad comarcal determine.

- **Desarrollar las conexiones necesarias.**

Deberán quedar recogidas en el PGOU las infraestructuras necesarias para garantizar la conexión con el futuro parque científico de la universidad, la ZAL (Zona de actividades logísticas de Alicante), la Ronda Este, la posible prolongación de la plataforma tranviaria, etc.



ACTUACIONES Y CONEXIONES A CONSIDERAR EN EL PGOU DE SAN VICENTE DEL RASPEIG. Elaboración propia

PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE

San Vicente del Raspeig

VALORACIÓN DEL PLAN

9. VALORACIÓN DEL PLAN DE ACCIÓN

PLAN DE ACCIÓN PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE		
EL TRÁFICO RODADO		
OBJETIVO	MEDIDAS	VALORACIÓN
Ordenación de la circulación viaria	Nueva señalización horizontal y vertical	93.800 €
Nueva vía de circunvalación	Construcción de una ronda perimetral con dos carriles por sentido de circulación y dotada de carril bici y zonas verdes conexas	20.400.000 €
Sistemas informáticos para control del tráfico	Vehículos Sancionador (MULTACAR) (1 Ud)	110.000 €
	Cámara control tráfico (8 Ud)	50.000 €
	Paneles eléctricos (3 Ud)	81.000 €
	Sistema Prioridad semafórica (10 Ud)	85.000 €
EL ESTACIONAMIENTO		
OBJETIVO	MEDIDAS	VALORACIÓN
Aumento de la oferta de aparcamientos	Ctra. de Agust con c/ Espronceda	2.500.000 €
	Avda. del País Valencià	2.500.000 €
	Aparcamiento subterráneo Hort los Leones	6.000.000 €
Regularización de la carga y descarga	Señalización horizontal y vertical para las nuevas zonas propuestas	50.000 €
Campañas Informativas	Publicidad Bonos descuento	15.500 €
Estacionamientos para personas con movilidad reducida	Obra civil y señalización para adaptar estacionamientos	62.100 €
Estacionamientos para motocicletas	Obra civil y señalización para establecer nuevos aparcamientos de motocicletas	14.400 €
Protección de aceras	Instalación de bolardos y otro mobiliario urbano	250.000 €

PLAN DE ACCIÓN PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE		
EL TRANSPORTE PÚBLICO		
OBJETIVO	MEDIDAS	VALORACIÓN
Mejora del servicio de autobús	Refuerzo de líneas Generación de nuevas concesiones Refuerzo y mejora del Equipamiento de paradas mediante instalación de sistemas de información en tiempo real	Según convenio con la concesionaria de autobuses
	Construcción de Estación de Autobuses de San Vicente-Universidad	1.500.000 €
Ampliación línea 2 del tranvía	Bucle en vía única hacia el polígono de Canastell Coordinación entre Cercanías-TRAM para garantizar la intermodalidad	26.000.000 €
Vehículos energéticamente eficientes	Vehículos equipados con combustibles menos contaminantes como el gas natural o biodiesel. Subvenciones para su adquisición	Según convenio con la concesionaria de autobuses
Reforzar la oferta de Transporte Público	Fomentar la evolución e implantación de propuestas del tipo "car-sharing" y transporte a la demanda	50.000 €
LA BICICLETA		
OBJETIVO	MEDIDAS	VALORACIÓN
Continuar fomentando el uso de la bicicleta como modo de transporte alternativo	Fomento del uso de la movilidad eléctrica/año	50.000 €
Creación de nuevas vías ciclistas y mejora de las existentes	Señalización y obra civil para la red propuesta	450.000 €
Fomento y difusión de las medidas adoptadas	Campañas publicitarias Campañas escolares	14.000 €
Ampliación de las infraestructuras de préstamo público y privado bicicletas	Instalación/dotación de puestos de aparcamientos/bici.	14.000 €
	Instalación de más bases para bicisanvi	150.000 €

PLAN DE ACCIÓN PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE		
EL TRÁFICO PEATONAL		
OBJETIVO	MEDIDAS	VALORACIÓN
Recuperación del espacio público para el peatón	-Obra civil para creación de calles tipo 20 propuestas. Modificación de las secciones del viario	7.080.000€
	- Recuperación de conexiones interurbanas peatonales y ciclistas, mediante la creación de una red continua interconectada aprovechando espacios vacantes y continuos como son la Rambla del Rambuchar (conexión sur Alicante), Orgegia (Playa de la Albufereta) y Barranco del Rio Monnegre (Playa de San Juan/Campello)	3.000.000 €
Control de accesos	Instalación de mecanismos para el control de accesos en la ZONA CENTRO	150.000 €
Caminos escolares seguros	Implantación del Bus a pie: - Cartelería en aceras - Gorras y camisetas identificativas - Chalecos reflectantes y material de señalización para los voluntarios - Apoyo al centro escolar	3.500 €
Eliminación de barreras arquitectónicas	Obra civil para adaptar el espacio público a las personas con movilidad reducida/año	50.000 €

PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE

San Vicente del Raspeig

RESUMEN DEL PLAN

10. RESUMEN DEL PLAN DE MOVILIDAD URBANA

Los objetivos del Plan de Movilidad Urbana Sostenible de San Vicente del Raspeig se pueden resumir en:

Fomento de la movilidad no motorizada

Medidas generales

- Incrementando los viajes no motorizados por persona.
- Promover e incentivar el uso de la bicicleta, continuando con la actual apuesta de Bicisanvi, e incluso contemplando la posibilidad de introducir la bici eléctrica con el fin de captar a posibles usuarios en potencia.
- Aumentar las infraestructuras de carriles bici.
- Establecer itinerarios peatonales y caminos escolares seguros.
- Reducir las barreras arquitectónicas.

Propuestas de Medidas concretas

- Reordenación/Peatonalización C/Ancha y Av. Alicante. Ampliación de aceras, ordenación del aparcamiento y zonas conexas al centro histórico (C/Pintor Picasso, Lillo Juan, San José, C/Mayor, Av. Libertad, etc)
- Peatonalización de la zona centro y control de accesos exclusivos para residentes, comercios, según franjas horarias.
- Reurbanización de C/ Villafranqueza y reordenación del tráfico, zona sur y accesos centro.
- Potenciar conexiones peatonales/ciclistas metropolitanas, aprovechando corredores naturales vacantes y continuos como son la Rambla del Rambuchar (conexión sur Alicante), Orgegia (Playa de la Albufereta) y Barranco del Rio Monnegre (Playa de San Juan/Campello)

Potenciar el transporte público respecto al vehículo privado.

Medidas generales

- Reduciendo frecuencias de paso (aumento de la oferta)
- Ampliando cobertura de las paradas de autobús.
- Mejora de la velocidad comercial (sincronización semafórica con vehículos)

- Implantación de plataformas reservadas para la circulación del transporte público.
- Mejorar los intercambios modales.
- Mejorar la accesibilidad peatonal en las paradas y en los propios medios de transporte.
- Renovar la flota con vehículos más eficientes y con menores emisiones.

Propuestas de Medidas concretas

- Creación de una estación de autobuses/nodo de transporte público Universidad/San Vicente del Raspeig de uso compartido junto a la Ronda San Vicente José Ramón García Antón (tramo fachada universidad)
- Creación de plataformas reservada de transporte público en la C/Ancha de Castelar a medida que se incentive la prestación de transporte público en esta vía.
- Optimización y mejora del sistema TAM de conexión con el territorio metropolitano
 - Refuerzo de conexiones transversales de San Vicente con el territorio metropolitano (plantear mejores trazados y posibilidades de transbordos en Líneas a San Joan/Mutxamel/Hospital de Sant Joan/Campello, San Gabriel/San Blas en Alicante)
 - Refuerzo de la Línea 24
 - Refuerzo de las conexiones con Elche/Santa Pola a nivel metropolitano (integración de sistemas de transporte)
- Mejorar la prestación del Sistema de Cercanías con Alicante/Villena mediante la creación de horarios con frecuencias regulares entre servicios, aprovechando la reducción de tráfico de largo recorrido.
- Fomentar el uso de transporte público a través de tarifas atractivas o incentivos, mejoras tecnológicas (TICs, Apps) y modernización de paradas.
- Ampliación de la línea 2 hasta la zona norte de San Vicente (Hospital), con amplio grado de consenso social, con recorrido por decidir, y condicionado a la ejecución de una ronda o anillo este.

Potenciar el transporte ciclista urbano e interurbano

- Integración de sistemas de préstamos públicos de bicicletas en sistemas de transporte colectivos (TAM, cercanías) y junto con otras ciudades colindantes.
- Eliminación de puntos y tramos poco seguros de la red ciclista (rotondas, aceras estrechas). Ampliación y mallado de la red a través de ejes principales.
- Fomento de la movilidad eléctrica en bicicleta como nuevo paradigma de movilidad eficiente en la ciudad.

Optimizar el uso del espacio público urbano.

Medidas generales

- Recuperar el espacio del peatón en el viario. Ampliación de aceras sobre todo a base de eliminación puntual de bandas de aparcamiento y de carriles innecesarios de circulación.
- Mejorar seguridad vial de cruces y entornos con mucha demanda peatonal (colegios, centro, hospitales, zonas deportivas, ocio, etc.)

Propuestas de Medidas concretas

- Externalización del casco urbano del tráfico de tránsito. Finalización de la Ronda Este junto con vía parque para otros usos urbanos (paseo, ciclismo)

Modificar la conducta de movilidad de los ciudadanos.

- Formación en escuelas.
- Promover iniciativas del tipo “Car-sharing”, políticas fiscales de incentivación de otros modos de transporte...
- Difusión del Plan de Movilidad Urbana Sostenible de San Vicente del Raspeig, con valoración positiva del mismo.
- Apoyo político y social al Plan de Movilidad.

Contribuir a la planificación sostenible del desarrollo de la ciudad.

- Establecer planes de accesibilidad y servicio de transporte público en todos los nuevos desarrollos urbanísticos.
- Establecer itinerarios peatonales y ciclistas integrados en la red municipal para todos los desarrollos urbanísticos.
- Integración de la movilidad en las políticas urbanísticas.
- Mejorar y garantizar las conexiones con futuros desarrollos urbanísticos, incluso metropolitanos (Es necesario desarrollar una nueva Ronda, es necesario que exista una buena conexión con el futuro parque Científico y ZAL...)

Regulación del aparcamiento urbano.

Medidas generales

- Programas de erradicación del aparcamiento en doble fila.
- Aumento de plazas de aparcamiento en zonas de expansión urbanística, y aparcamientos de disuasión.
- Continuar con la política de plazas de aparcamiento para personas con movilidad reducida.
- Fomento de la optimización del aparcamiento en zonas comerciales (rotación).
- Fomento de políticas de regulación y uso de zonas de carga y descarga (publicas frente a privadas).

Propuestas de Medidas concretas

- Regulación de aparcamiento, comercial o residencial.
- Continuar con la implantación de aparcamientos de disuasión como el existente junto a los Juzgados, o el de la Facultad de Educación, el del Velódromo...(Marialice, PAU 7, etc) para limitar tránsitos internos.
- Eliminación de vados de carga y descarga privativos. Sustitución por la creación de zonas de carga-descarga comunes y estudiar la posibilidad de aprovechar un parking o una zona de algún parking como plataforma logística de distribución para comercio en zona centro.
- Implantación de tecnologías de control e información de disponibilidad de plazas libres de carga y descarga (smart cities)

Estos objetivos se deben alcanzar mediante la puesta en marcha del Plan de Acción definido en este Plan de Movilidad. La aplicación de las medidas conlleva dos acciones de tipo complementario:

- Empezar las medidas establecidas a corto y medio plazo según las posibilidades de la corporación local, que puedan llevar asociados estudios de tipo complementario antes de su implantación definitiva.
- Por otro lado, aplicar de forma permanente los principios establecidos en el marco del Plan de Movilidad a través de un trabajo continuo de coordinación y de realización de estudios complementarios para asegurar la puesta en funcionamiento progresiva de los objetivos a medio y largo plazo.

Un aspecto clave en la implantación del Plan de Movilidad es asegurar una correcta difusión de éste. Es aconsejable crear una estructura de comunicación como en una estrategia publicitaria propiamente dicha cuyo objetivo sea el acercamiento y conocimiento así como la participación y uso de los ciudadanos. Establecer un Plan de Comunicación y Difusión buscando un alto impacto ciudadano dando a conocer las nuevas actuaciones urbanísticas, promoviendo las campañas educativas y concienciando las mejoras de la sostenibilidad en la movilidad urbana.

Este Plan de Comunicación de tipo creativo buscará potenciar los aspectos positivos derivados del plan de movilidad:

- Ahorro económico y ambiental.
- Economizar tiempo y recursos.
- Sensibilidad ciudadana hacia el medio ambiente.
- Mejora de la salud y por tanto de la calidad de vida.
- Aumento de la seguridad.

Estableciendo estrategias de difusión publicitaria a través de canales como:

- Medios audiovisuales: televisión, y radios locales.
- Medios impresos: prensa, folletos, cartelería.
- Medios interactivos: páginas web, smart-phones, blogs, etc

- Canales no convencionales:
 - Patrocinio de eventos y espectáculos.
 - Convocatorias de premios.
 - Serigrafía en vehículos públicos.
 - Elaboración de guías.
 - Exposiciones y actos culturales.
 - Jornadas temáticas y de difusión a colectivos.

Los Planes de Movilidad Urbana Sostenible son procesos que exigen conocer sus resultados a lo largo del tiempo por lo que se hace imprescindible prever instrumentos que permitan realizar un seguimiento y control de los resultados. Aparecen así las figuras de los indicadores de seguimiento; en el caso de San Vicente podemos plantear los siguientes indicadores:

PLAN DE SEGUIMIENTO DE LA MOVILIDAD

El tráfico rodado

CONCEPTO	INDICADOR	ASPECTO CONTROLADO	VALOR ACTUAL	PROGRESIÓN DESEABLE
Índice de motorización	Número de vehículos / Número de habitantes	Movilidad no sostenible	0,61	
Utilización vehículo privado	Número de desplazamientos de vehículos privado / total de desplazamientos	Movilidad no sostenible	39%	
Accidentabilidad	Número de accidentes con víctimas (Accidentes con heridos leves, graves o fallecidos) AÑO 2014 (Según Memoria 2014 Jefatura de Policía Local)	Calidad urbana y social	127	

PLAN DE SEGUIMIENTO DE LA MOVILIDAD

El estacionamiento

CONCEPTO	INDICADOR	ASPECTO CONTROLADO	VALOR ACTUAL	PROGRESIÓN DESEABLE
Demanda	Grado de saturación	Calidad urbana y social	75%	
Aparcamientos disuasorios	Aparcamiento disuasorio	Movilidad sostenible	9.000 m ²	
Concienciación ciudadana	Uso de estacionamientos públicos	Movilidad sostenible	4,8%	
Estacionamientos públicos	Número de plazas en estacionamientos públicos de rotación	Movilidad sostenible	731 plazas	

PLAN DE SEGUIMIENTO DE LA MOVILIDAD

El transporte público

CONCEPTO	INDICADOR	ASPECTO CONTROLADO	VALOR ACTUAL	PROGRESIÓN DESEABLE
Oferta de Autobuses	Número de autobuses por cada 10.000 habitantes (Año 2013)	Movilidad en transporte público	13,78	
Densidad de la red	Número de km de líneas que transcurren por el término municipal / superficie del término municipal (km ²) (Año 2013)	Movilidad en transporte público	1,21	
Velocidad	Media de la velocidad comercial	Movilidad en transporte público	24,96 km/h	
Usuarios	Viajeros diarios en transporte público (Año 2013)	Movilidad en transporte público	14.267	

PLAN DE SEGUIMIENTO DE LA MOVILIDAD

La bicicleta

CONCEPTO	INDICADOR	ASPECTO CONTROLADO	VALOR ACTUAL	PROGRESIÓN DESEABLE
Vías Ciclistas	Longitud vías ciclistas (km) (carril bici + ciclocalle + acera bici)	Movilidad en bicicleta	30	
Estacionamientos	Número de puntos de aparca-bici	Movilidad en bicicleta	8	
Bicicletas subvencionadas	Número de bicicletas Bicisanvi	Movilidad en bicicleta	113	
Usuarios	Media préstamos/mes Bicisanvi (Año 2013)	Movilidad en bicicleta	1819	
Usuarios	Desplazamientos bicicleta/total desplazamientos	Movilidad en bicicleta	1,05 %	

PLAN DE SEGUIMIENTO DE LA MOVILIDAD

El tráfico peatonal

CONCEPTO	INDICADOR	ASPECTO CONTROLADO	VALOR ACTUAL	PROGRESIÓN DESEABLE
Movilidad peatonal	Superficie (m ²) viaria con moderación de tránsito (áreas peatonales, prioridad invertida,...)	Movilidad sostenible	6.226	
Control de accesos	Superficie (m ²) con calles de acceso restringido	Movilidad sostenible	4.417	
Caminos escolares	Superficie (m ²) caminos escolares seguros	Calidad urbana y social	0	