



SUBCOMISIÓN DE MOVILIDAD SOSTENIBLE, TRANSPORTE PÚBLICO Y ENTORNO URBANO

A la luz de esta nueva situación acaecida tras la crisis social y sanitaria COVID 19, teniendo presente la declaración autonómica, y cumpliendo el encargo realizado por la Comisión para la recuperación de Alicante, esta Subcomisión propone las siguientes medidas con el objetivo de apoyar la más rápida recuperación de la ciudad y su planteamiento de futuro. Dichas medidas se centran, en el presente supuesto, en aquellas que hacen referencia a la sostenibilidad de la ciudad, las que afectan al eje transporte público/transporte privado, y las oportunidades que plantea una nueva concepción del entorno urbano.

Estas propuestas resumidas tienen su respaldo en las fichas elaboradas por las entidades proponentes, las cuales han sido sometidas a escrutinio y priorización por la Subcomisión y resumidas en el presente documento, intentando incorporar el mayor número de ellas a lo largo de ejes vertebradores e inclusivos de forma que se perdiera el mínimo de ideas e iniciativas.

Eje n.º 1 MOVILIDAD SOSTENIBLE

1. PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE

Revisión del Plan de Movilidad Sostenible de Alicante para ajustarlo a los nuevos criterios de movilidad, de tal modo que se priorice la movilidad peatonal en los barrios, la movilidad ciclista y el transporte público en la ciudad y su compatibilidad con la red de tráfico rodado y conexión de la infraestructura verde municipal. La revisión se realizará mediante una metodología participativa que permita la participación activa de la ciudadanía. En el Plan se abordará el estudio, análisis, proyecto y ejecución de nuevos espacios como aparcamientos disuasorios que dispongan de buenas conexiones con diferentes espacios de la ciudad mediante otros medios de movilidad más sostenibles.





2. REDUCCIÓN Y RESTRICCIÓN DE LA VELOCIDAD DEL TRAFICO MOTORIZADO

Reducir necesidades de transporte, fomentando el teletrabajo, la compra de proximidad y, la administración electrónica y materializar la anunciada Ciudad 30 con la limitación efectiva de la velocidad de circulación en los viales correspondientes.

3. MEJORA MOVILIDAD PEATONAL

Fomentar los desplazamientos peatonales, mediante la creación de itinerarios peatonales seguros, que permitan la distancia social necesaria. Para ello es importante la creación de un urbanismo de proximidad, donde los puestos de trabajo, los lugares de consumo y ocio y las residencias estén lo más cercanas posibles.

4. MEJORA Y AMPLIACIÓN DE RED CICLISTA

La movilidad ciclista es una de las mejores alternativas compatibles con las medidas de seguridad sanitarias en caso de COVID 19. Entre otras medidas. Se propone la ejecución de un corredor litoral que permita el uso de la bicicleta entre el centro de la ciudad y los barrios de la playa de San Juan en condiciones de seguridad, incluyendo la posibilidad de adelantar actuaciones piloto con carácter táctico. Ejecución de itinerarios ciclistas bidireccionales en avenidas que según el PMUS deberán convertirse en sentido único para tráfico a motor.

5. PLANIFICACIÓN Y MEJORA MOVILIDAD CICLISTA

Comenzar los trabajos de redacción de un nuevo Plan de Infraestructuras Ciclistas de Alicante dado que el anterior plan se desarrolló durante los años 2010 a 2013 y necesita su actualización.

6. PEATONALIZACION CENTRO TRADICIONAL E HISTÓRICO

Peatonalizar el centro tradicional, particularmente con ejes que conecten sitios de interés dentro de la ciudad (sean culturales, gastronómicos, o turísticos). La peatonalización tendría que estar bien estructurada dentro de un marco legal para potenciar el pequeño comercio sin perjudicar al vecino residencial





7. SENDEROS VERDES

Completar la red de senderos en nuestros montes (Benacantil, Serra Grossa, Serra Santa Ana y Cabeço) de forma que los ciudadanos puedan practicar el senderismo en los montes de la ciudad y dispongan de circuitos para el paseo diferentes y variados tanto en imagen como en dificultad
Mejora y rehabilitación de senderos en los montes de Alicante

8. ACCESIBILIDAD

Creación de un carril para uso de las personas que deambulan en silla de ruedas bien en las aceras o bien en las zonas en que no fuera posible por el ancho de las mismas, por la calzada. Como solución provisional, habilitar y señalizar los carriles bici existentes como carriles silla de ruedas también.
En el transporte público, deben continuar y potenciarse las medidas de movilidad sostenible (transporte colectivo y micromovilidad) en la estrategia del fomento de zonas peatonales transformando paradas que no sean accesibles, implementando protocolos y sistemas tecnológicos que mejoren la calidad de todos los usuarios, en especial de aquellos que tienen algún tipo de dificultad para realizar sus desplazamientos. Se implantará la señalización obligatoria de los establecimientos tanto hoteleros como de ocio y restauración que no sean accesibles para personal con movilidad reducida.

9. MEJORA CARGA Y DESCARGA

Transformación a largo plazo de la movilidad urbana en el ámbito de la distribución de mercancías
Sustitución progresiva de vehículos industriales con motor térmico por vehículos con motor eléctrico.

10. PROMOCIÓN Y SENSIBILIZACIÓN

Realizar campañas de promoción y sensibilización para aumentar significativamente el cumplimiento de las normas de circulación para obtener una mayor protección de los modos sostenibles: peatón, bicicleta y transporte público, así como aquellas relativas a la gestión de residuos y ahorro energético





Eje n.º 2 TRANSPORTE PÚBLICO

11. FOMENTO Y MEJORA DEL TRANSPORTE PÚBLICO COLECTIVO: DE CARÁCTER GENERAL

Reformar la red de transporte público para conseguir ser competitivo con el vehículo privado. Es importante que las personas tengan unas condiciones que sean compatibles o idealmente mejores a las que encontraría en el momento de utilizar su vehículo privado para que cambie: debe ser seguro, cómodo, fácilmente disponible, accesible, puntual y rápido.

12. FOMENTO Y MEJORA DEL TRANSPORTE PÚBLICO COLECTIVO: DE CARÁCTER ESPECÍFICO

Potenciar el desarrollo de plataformas exclusivas y el uso de la prioridad semafórica con el fin de mejorar la velocidad comercial de las líneas que discurren por dichos viarios, consecuentemente, mejorar la percepción del usuario durante el viaje, con una minoración del tiempo de recorrido y un aumento en la fiabilidad de la frecuencia de paso. Asimismo, se aumenta la oferta de servicio, pudiendo ofrecer más pasos en el mismo tiempo y con los mismos recursos, haciéndolo así más eficiente. A largo plazo, teniendo en consideración los futuros desarrollos urbanísticos y si contemplan la totalidad del trazado de una línea, estas soluciones pueden permitir la incorporación de vehículos de alta capacidad para grandes corredores.

13. INTERMODALIDAD

Facilitar el uso del transporte público mediante una misma marca y tarifas en todo el ámbito metropolitano, de forma que cualquier ciudadano pueda entender de un vistazo la forma más rápida posible de llegar a su destino con transporte público, sin tener que pensar qué empresa gestiona cada línea que debe coger ni a quién ni cómo debe pagar. Para ello se promoverá la creación, por las administraciones competentes, de una autoridad metropolitana del transporte.





Se propone realizar una síntesis efectiva y práctica de las soluciones concretas a los numerosos problemas que en el ámbito de la intermodalidad tiene la ciudad, consensuadas con otras Administraciones y Entes que estén involucrados, entendiendo la intermodalidad en el sentido más amplio que considere todos los medios de transporte.

14. ÁREAS EMPRESARIALES

Ampliar las opciones y periodicidad de transporte público en estas zonas sobre todo en la entrada y salida de trabajadores a las empresas incidiendo en la optimización de tiempo de recorrido para que sea competitivo con el transporte privado.

Estudio integral y plan de inversiones plurianual para la mejora de espacios de encuentro, zonas verdes, infraestructuras deportivas, etc. que mejoren la habitabilidad de los usuarios de los Polígonos. Mejora de los servicios de seguridad, limpieza y mantenimiento de mobiliario urbano y zonas verdes en las áreas empresariales.

Eje n.º 3 ENTORNO URBANO

15. REDISTRIBUCIÓN ESPACIO PUBLICO

Convertir las zonas del casco histórico y centro tradicional en una zona restringida al tráfico, al igual que se ha realizado en la zona del barrio de Santa Cruz.

Para ello debe realizarse un estudio pormenorizado del espacio públicos de la ciudad de Alicante, realizando propuestas concretas para su futuro desarrollo, incluyendo los Objetivos de Desarrollo Sostenible de Naciones Unidas (Agenda 2030), en tres fases:

- Reorganización: Estudio del espacio público, actuación reversible
- Adecuación: Pequeñas intervención en el espacio urbano
- Reurbanización: Actuación final permanente

16. CORREDOR LITORAL: DE CARÁCTER GENERAL





El vigente PGOU contempla la operación integrada OI/7 que pretende la ordenación del litoral y su acondicionamiento para usos de ocio exclusivamente. Ello supondrá despejar la primera línea junto al mar de los obstáculos que hoy dificultan su utilización pública para el ocio y esparcimiento.

17. CORREDOR LITORAL: DE CARÁCTER ESPECÍFICO

Transformación de la actual carretera de la Cantera. Permeabilidad peatonal en la Avenida de Conde Valledano en la fachada marítima de Alicante.

18. PROMOVER URBANISMO PARA LA SALUD

Renaturalizar la ciudad, dotándola de espacios verdes nuevos y pensados para enlazar zonas y no sólo como islas dentro de la ciudad (plantar arbolado en calles amplias, en zonas abiertas y en paseos costeros). Realización de una guía de actuaciones de carácter estratégico y táctico para incluir el concepto de renaturalización en todas las intervenciones que se desarrollan en la ciudad, desde los proyectos de urbanización hasta los de edificación.

19. ENTORNO URBANO BARRIOS

Realización de planes de los distintos barrios de Alicante que diagnostiquen las problemáticas de cada uno de ellos en materia de vulnerabilidad social, actividad económica y regeneración urbana y propongan las actuaciones concretas a realizar en cada uno de ellos para su revitalización y mejora. Los planes incorporarán cartografías de diagnóstico social y urbano, objetivos, líneas de actuación y acciones concretas, programadas por orden de prioridad, y se realizarán mediante una metodología participativa que permita la participación activa de la ciudadanía. Se priorizará su elaboración según el grado de vulnerabilidad de los barrios.

20. PATRIMONIO Y CULTURA





Realización de planes especiales de protección y programas de paisaje de los elementos identificados en el catálogo de protecciones en tramitación como elementos con valor natural o paisajístico. Los planes y programas se realizarán incorporando una metodología participativa que permita la participación activa de la ciudadanía.

21. PARTIDAS RURALES

Conectividad con todas las partidas rurales (Verdegás, Cañada, Alcoraya, Los Monteros, Moralet, Portell De La Moleta-Monnegre) y Tabarca, en igualdad de condiciones para todos los alicantinos atendiendo las reivindicaciones de dichas partidas rurales y zonas que se comprenden en el Distrito 5 relacionadas con el asfalto y arreglo de caminos.



