

Mesa de Diálogo Ciudadano

EJE 5-6

*DESARROLLO SOSTENIBLE Y PROTECCIÓN DEL MEDIO AMBIENTE /  
ACCESIBILIDAD Y MOVILIDAD*

**5.1. PRIORIZACIÓN DE DESAFÍOS-OBJETIVOS**

DESAFIOS / OBJETIVOS	VALORACIÓN (Nº GOMETS) VERDES	VALORACIÓN (Nº GOMETS) AMARILLOS
5.1.1 Recuperar la ciudad compacta, reurbanizando estratégicamente los espacios públicos en parte de la ciudad consolidada para hacer una ciudad más amable para la ciudadanía	24	
5.1.2 Generar nuevas centralidades (ciudad policéntrica)	4	
5.1.3 Intensificar la circularidad en el sistema de movilidad urbana	2	
5.1.4 Aumentar la competitividad atractiva de la ciudad consolidada continuidad de la trama y el tránsito de las personas	2	
5.1.5 Fomentar la interconexión entre barrios colindantes y evitar los vacíos urbanos que dificultan la	4	
5.1.6 Diseñar políticas de gestión diferenciada que optimice y mejore los recursos y servicios	2	
5.1.7 Buscar programas de ayudas autonómicos, estatales y europeos para la rehabilitación y la promoción de viviendas	0	-1
5.1.8 Crear un partenariado público privado que apoye la rehabilitación	1	
5.1.9 Permitir el endeudamiento a largo plazo para financiar nuevas promociones	0	-12
5.1.10 Activar el mercado particular de la vivienda vacía	0	
5.2.1 Integrar en el entramado urbano espacios de una manera sostenible y abrirlos a la ciudad	2	
5.2.2 Mejorar el concepto que la ciudadanía pueda tener hacia estos recursos paisajísticos y medioambientales urbanos por descubrir. Valorar e impulsar acciones en ellos.	9	
5.2.3 Fomentar y promocionar la economía verde y la economía circular como una oportunidad de negocio y la transición a otro modelo económico mejorando así el bienestar de las personas, a la vez que se reducen riesgos ambientales, favoreciendo el consumo eficiente de los recursos.	10	
5.2.4 Crear mayor conciencia social hacia la problemática de los residuos sólidos urbanos.	3	
5.2.5 Promover cambios en los hábitos de consumo hacia una menor generación de residuos	11	
5.2.6 Proteger y potenciar la reserva marina de Tabarca	4	

5.2.7 Proteger las praderas consolidadas de Posidonia oceánica	<b>3</b>	
5.2.8 Impulsar la conciencia medioambiental	<b>10</b>	
5.2.9 Poner en valor el patrimonio cultural y natural del municipio.	<b>13</b>	
5.3.1 Reducir las emisiones de CO2 y la huella de Carbono del municipio, tanto la de gestión municipal como la ciudadana.	<b>20</b>	
5.4.1 Intensificar la circularidad en el sistema de movilidad urbano .	<b>0</b>	<b>-3</b>
5.4.2 Crear ejes de conexión peatonales que concentren actividades sociales y económicas	<b>3</b>	
5.4.3 Fomentar el transporte público, la bicicleta y los desplazamientos peatonales	<b>23</b>	
5.4.4 Integrar 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, centros de trabajo y lugares de interés cultural, social, comercial, ...con el menor impacto ambiental y de la forma más segura posible	<b>5</b>	
5.5.1 Crear un gran centro intermodal de transporte, integrado en el entorno urbano que facilite la movilidad inter e intraurbana	<b>25</b>	
5.5.2 Integrar plenamente la línea costera en la ciudad consolidada	<b>9</b>	
5.6.1 Crear productos, entornos y servicios que puedan ser utilizados por todos sin necesidad de adaptación y diseño especializado	<b>8</b>	
5.6.2 Necesidad de un entorno inclusivo en todos los ámbitos: urbanístico, educativo, cultural, de empleo ... (accesibilidad universal)	<b>5</b>	
5.6.3 Necesidad de aplicar el principio de transversalidad e integralidad en materia de accesibilidad en todas las actuaciones	<b>10</b>	

## 5.2. PROPUESTAS DE DESAFÍOS-OBJETIVOS

Consolidar la ciudad, no solo llenando los vacíos urbanos sin más, sino haciéndolo con criterio de cohesión social y económicamente.

Unir los hitos: castillos, Serra Grossa, parques, litoral.

Mejorar y fomentar las condiciones de movilidad.

Aprobar el Plan General. Alicante es la ciudad de las oportunidades perdidas.

Formación, educación y concienciación de los ciudadanos, sin una población formada y concienciada no se conseguirá una ciudad sostenible y respetuosa con el medio ambiente.

Estación intermodal. Conexión con el Aeropuerto. Terminar con la ciudad "merendero", una utilización racional en la ocupación de la vía pública.

Una gestión coherente y eficiente de los medios económicos, con estudios profundos de las inversiones a realizar.

Accesibilidad correcta en todas las aceras de la ciudad, centros públicos. Facilitar la movilidad a personas mayores, sillas de ruedas, coches de bebés, etc.

Controlar y regular las bicicletas que circulan por las aceras y los paseos. Carril bici por el asfalto, por la carretera para que en la ciudad se utilice menos el coche particular y haya menos contaminación.

Luchar con la imagen de ciudad sucia. Aceras con excrementos y orines de perros. Fachadas con carteles de propaganda. Locales o comercios cerrados llenos de suciedad.

Estalvi energètic, reducció d'emissions CO<sub>2</sub> i petjada de carboni. Aplicar els mètodes "Som Energia" de l'Ajuntament de Rubí, ja aplicat en varies ciutats de l'estat Espanyol (València), basat en la concienciació ciutadana revertint un % de l'estalvi econòmic indirectament al centre (escoles, instituts, centre de majors, etc.) que aconseguisca l'estalvi. (Aquest model d'estalvi energètic no necessita una inversió inicial, eixe és el millor aspecte de l'actuació).

Mejora de la biodiversidad ampliando los espacios verdes, con anillos verdes, corredores verdes. Más que tratar de hacer zonas verdes, intentar que la ciudad entera sea verde.

Proteger la fachada litoral. Hacerla accesible pero sin que eso signifique urbanizarla como un paseo más. Tratar que se respeten esos espacios para integrarlos sin alterarlos.

Mirar al interior del término municipal. Ahora se ve amarillo y seco. Tratar de recuperar para la biodiversidad, para que también sea un pulmón verde aunque esté en las afueras.

"Barrios". Hay uno en particular que necesita prioridad. Ciudad de Asís: expansión, atención de limpieza, calles asfaltado, se encuentra encerrada sin poder sus vecinos la movilidad y su comercio peor por día, el problema de Adif, Renfe y Vía Parque. Educación cívica, la droga y el paro de la juventud.

Mirar más por el interior y expansión de Alicante, sus barrios, zona Norte y Oeste.

Zonas verdes.

Poner en carga la ciudad consolidada. Reutilizar y reciclar lo existente para adaptarlo a los nuevos modos de vida y a las necesidades de la ciudadanía = Proyectos de reforma urbana de la ciudad existente, incluidos todos sus barrios y partidas (no solo rehabilitación y reurbanización).

Conectar las distintas partes de la ciudad con sus espacios de interés medioambiental con infraestructura verde urbana (parques, cinturones, itinerarios).

Diseñar un modelo de movilidad no excluyente que permita la convivencia de todos los modos.

Cambiar los cementerios por árboles.

Hacer todos los días un apagón en la ciudad, en toda la ciudad.

No separar los "media" de los "TIC"

Sostenibilidad ambiental eje de todas las políticas locales: imagen de marca principal de la ciudad.

Establecimiento de sistema de indicadores ambientales y territoriales.

Protocolos de actuación en materia de cambio climático y riesgos naturales: inundación, sequía - abastecimiento de agua, sismicidad, olas de frío y calor.

Plan estratégico de actuación ante el cambio climático

Desarrollo de diferentes formas de utilización del suelo urbano.

Líneas para la diferenciación de la ciudad singular de la ciudad como ciudad sostenible, eficiente y ecológica.

Replantear el sistema de transporte para adaptarlo a posibles demandas actuales: flexibilizar modos de transporte, más que desincentivar usos no deseados, facilitar e integrar nuevos modelos de transporte.

Fortalecer el sistema de movilidad periurbana y dentro del área metropolitana: red de cercanías acorde a la población, conexiones con aeropuerto, mayor intermodalidad.

Planificación global y a medio-largo plazo i adaptación a la demanda y la irrupción de nuevos modos y tecnologías: *UBER, car sharing, navegadores (google maps)*, vehículos autónomos, etc. No imponer, proponer y convencer a los usuarios.

Continuar con el proyecto "Mapa de itinerarios peatonales accesibles". Debe seguir con: partidas, Tabarca, transporte público, parques, dotaciones municipales. Cualquier obra nueva.

Tener en cuenta la accesibilidad universal para cualquier iniciativa, en todos sus aspectos y toda la diversidad de las personas.

Adaptar la ciudad a personas con movilidad reducida, tanto ciudadanos de Alicante como para fomento de turismo.

Intermodalidad. Estación intermodal retranqueada a la Vía Parque. Como elemento vertebrador del espacio metropolitano. No es posible mantener por más tiempo que la estación ferroviaria, del TRAM (Luceros) y autobús (junto al mar) estén alejados e incomunicadas. No podemos esperar 30 años a que se mantenga esta situación.

Gran Parque Central sin Soterramientos. Liberación del suelo y puesto a disposición de la ciudad. Pulmón verde, espacio del ciudadano para el ocio, el deporte, el disfrute familiar. (Nuestro Central Park o nuestro cauce del Turia).

Integración de un puerto limpio y amable en la ciudad, por ser un puerto que forme arte de la trama urbana (está a menos de 500 m).

El motor del desarrollo económico sostenible es la energía limpia. Alicante es potencialmente una gran productora de energía solar. El primer objetivo, que debe ser su marca, es impulsar y generalizar la obtención y uso de energías solar y alternativas. Eso es fuente de actividad económica y de empleo.

Transversal a todo proyecto es el empleo de calidad. Alicante es líder en subempleo lo que produce desigualdad y pobreza que se refleja en la ciudad. (viviendas deterioradas, falta de recursos en barrios, etc.) Es clave no fomentar actividades económicas basadas en el empleo sin derechos.

La participación en estas cuestiones debe ponerse en marcha ya, por ejemplo la PCM (Plataforma Comarcal de la Movilidad) se queja de que no se le da participación en el tema de la intermodal.

Sensibilización o inclusión ciudadana para desarrollo de planes, proyectos y estrategias relacionadas a la mitigación de los efectos del Cambio Climático. Agricultura y ganadería sostenible, Turismo sostenible, etc.

Planes o Protocolos de acciones para la prevención de los riesgos naturales, uso de espacios abandonados, reutilización de edificios y pisos vacíos, menos urbanización y más acción ecológica. Recalcar y proteger el Patrimonio cultural e histórico de Alicante.

Zonas, espacios y ciudad más accesible y sostenible para todos. Hacer diseños e itinerarios de movilidad accesible para personas con movilidad reducida, bicicletas y peatones. Acceso digital para turistas y ciudadanos con datos a tiempo real.

Potenciar eje viario accesible Avd. Denia - Santa Faz - Avenida M. Hernández (San Juan). (Mejorar accesibilidad peatonal a Santa Faz).

Modificar trazado Vía Parque pendiente. Construcción frente PAU/2 para evitar afección a elementos naturales (entorno Loma del Gallo).

Completar Vía Parque por ambos extremos: conexión c/CV86 o Av. Elche, conexión con Carrer Benimagrell.

En todos los barrios de Alicante, llegar al mínimo que dicta la Organización Mundial de la Salud (OMS) en cuanto a m<sup>2</sup> de zona verde por habitante. Entre 10 y 15 m<sup>2</sup>/habitante de zona verde. Estudio pormenorizado de m<sup>2</sup>/zona verde-habitante en todos los barrios.

Frenar sequía y contaminación ambiental y acústica proyectando cinturones verdes. Con vegetación consensuada por los expertos y también la ciudadanía, en la Rambla a las 15 h el suelo quema los pies, buscar sombra adecuada, con vegetación adecuada.

Cerca de densidad de tráfico, plantación de árboles.

Crucial recuperar uso de la vía pública (veladores) para la ciudadanía, menos mesas, más peatones.

Transporte público pensando en la familia.

La O.M.S. Establece como aconsejable entre 10 a 15 m<sup>2</sup> de zonas verdes por habitante. Es por lo que se debe realizar un estudio por barrios y corregir el déficit en los barrios que no lo alcancen.

Realizar corredores verdes de comunicación entre los grandes parques y montes. La 612 además de ser un pulmón imprescindible también cumpliría esta función parcialmente.

Terminar las infraestructuras no realizadas del P.G.O.U. Del año 87, Vía Parque.

Mejorar el comportamiento que la ciudadanía pueda tener hacia recursos paisajísticos y medioambientales urbanos por descubrir. Valorar e impulsar acciones en ellos.

Poner en valor el patrimonio cultural y natural del municipio.

Recuperar ciudad compacta.

Itinerarios sostenibles y accesibles entre puntos importantes para las personas con zonas de sombra, descanso y agua/WC. También zonas de vistas del paisaje.

Rehabilitación de edificios y ascensores hasta azoteas visitables para aire fresco y vistas.

Crear mayor conciencia social hacia la reducción de CO<sub>2</sub>. Tener un m<sup>3</sup> de madera en casa significa tener "retenida" 2 Tm de CO<sub>2</sub> que no sale a la atmósfera.

Redacción y aprobación del Plan General de acuerdo a las necesidades actuales.

Acondicionamiento de los grandes accesos a la ciudad, ya que son la Imagen de la ciudad.

Urgente la estación intermodal y su conexión con el aeropuerto.

Finalización de la Vía Parque.

Poner en valor el Castillo de San Fernando.

Una organización municipal no tan expuesta a los caprichos políticos, en la que primen los objetivos para crear una ciudad más amable a los ciudadanos.

Mejorar la calidad de la interface puerto - ciudad (mejora urbanística e imagen)

Intensificar la circularidad y la interconexión entre barrios de manera sostenible (en Gran Vía y Vía Parque o en la nueva Avenida de Dénia no existe ni un solo carril destinado y exclusivo al transporte público)

Potenciar redes ferroviarias de cercanías.

Limpieza de las aceras que es totalmente insuficiente y con el gran riesgo para nuestra salud.

Control de los perros para que no ensucien la ciudad, con sus excrementos y micciones (que estos líquidos no se pueden recoger).

Pedir al gobierno central, por medio del Ayuntamiento, la construcción de canales para traer el agua de donde sobra a donde falta porque esta zona nuestra de Alicante se desertifica y no nos sirven los trasvases.

Potenciar un crecimiento urbano, reurbanizando zonas abandonadas, creando ejes de comunicación entre barrios, partidas rurales y poblaciones de l'Alacantí.

El tratamiento y recogida correcta de los residuos urbanos. Los objetivos establecidos por la Unión Europea para el reciclaje de los residuos para 2020 (50 %) y los que se están aprobando para 2030 (70 %) deben incluirse en el Plan de Ciudad. Las consecuencias del escaso reciclaje en Alicante repercuten en la vida útil del vertedero, que con las actuales tasas de vertido son de 5 años.

La reducción de la contaminación de las masas de aguas litorales es urgente. El vertido de la mayoría de las aguas residuales generadas en las dos EDAR (Rincón de León y Orgegia) debido a la escasa reutilización de las mismas, tiene como consecuencia una reducción de la calidad del agua, por exceso de nutrientes (nitrógeno y fósforo). En el Plan de la Demarcación de la Cuenca del Júcar se considera que esas masas no alcanzan los niveles de calidad establecidos en la Directiva Marco del agua.

El predominio de la economía extractiva (canteras) y empresas dedicadas a la elaboración de materiales de la construcción en el tejido productivo (Cemex, producción de cemento), supone graves impactos ambientales

Plan General con especial atención a los espacios naturales, construcción en terrenos rústicos con 10 000 m<sup>2</sup>, facilitar las licencias vinculadas a la economía circular, limitar las industrias contaminantes en terrenos rústico, que las nuevas vías de comunicación generen el menor impacto posible y división de territorio.

Participación ciudadana en la gestión de residuos sólidos urbanos con objetivos a 2020 y a 2030.

Que la Diputación termine sus proyectos de carril bici (cv-824), etc. Y el Ayuntamiento lo complete a nivel radial y circular en todo su término municipal.

Problemas graves de higiene derivados de los excrementos y orines, debido a la cantidad de perros del barrio, de muchos perros que sus dueños llevan al monte Benacantil, pasando por todas las calles del Barrio y llenando todo de purines. Inspectores para controlar contenedores y purines y multen. Ordenanza municipal para obligar a los dueños de perros a echar agua después del pis.

Ayudas municipales para la rehabilitación del barrio de San Antón, como por ejemplo fachada, vivienda, calles, etc.

Zonas peatonales libres de tráfico y vehículos a motor y contaminantes. Zona peatonal en la calle Manuel Olalde nº 5.

Infraestructuras que posibiliten la salida de vehículos del barrio a Jaime II y Alfonso el Sabio. Estamos encerrados desde que hicieron la prolongación de Alfonso el Sabio llamada Jaime II.

Sede social y centro social polivalente para mayores y jóvenes, en las cigarreras o en algún lugar dentro del Barrio de San Antón.

Es el barrio que más solares tiene, pedimos su limpieza y que se haga un plan para rehabilitarlos para darles usos.

Agilidad en respuesta en temas como solicitud de licencias de obras, tramitación de expedientes de segregación de inmuebles, etc.

Plan General.

Planeamiento Urbanístico aprobado pero todavía no iniciado por falta de respuesta a pasos necesarios para inicio de obras. Ejemplo: aprobación cuenta liquidación provisional.

El eje de las políticas de futuro de la ciudad debe ser el cambio climático. Alicante contribuye al aumento del nivel de gases de efecto invernadero. Alicante contribuye con ello al aumento del nivel del mar. Se debe aprobar un protocolo de lucha contra el cambio climático de la ciudad. Las medidas que se adopten deben ser valientes y bien explicadas a la ciudadanía. Se debe cambiar el modelo económico de desarrollo. El turismo y la construcción son modelos devoradores de recursos del territorio, se debe renunciar a ellos y potenciar una ciudad dirigida al bienestar de sus ciudadanos. Se debe potenciar una movilidad urbana peatonal, ciclista y con transporte público, restringiendo decididamente el uso del vehículo privado a motor.

Gran Estación Intermodal a la entrada de la ciudad, en las periferias. La zona Liberada del ferrocarril con su retranqueo a la periferia, debe ser el gran parque central de la ciudad, sin losa de cemento bajo del mismo. Cinturones verdes entre la gran vía, vía parque y autovía. Esto en cuanto a la política de zonas verdes. Conexión de la ciudad con sus pedanías, con su entorno agrícola. Potenciando la agroecología, la agricultura de proximidad, el consumo de proximidad. Potencial la conexión y la conservación de los parajes naturales próximos a la ciudad: Lagunas de Rabasa, Serra Grossa y partidas. Eliminación exportaciones mineras del entorno.

No a la construcción de más zonas comerciales periféricas, que avocan al uso de vehículos privados a motor. No a la instalación de más multinacionales como IKEA, que destruyen al pequeño comercio. Reducción de la contaminación lumínica y acústica. Suministro eléctrico a la ciudad por energías renovables, potenciación del autoconsumo y de las cooperativas energéticas. Política educativa a la ciudadanía enfocada a la: 1º reducción 2º reutilización y 3º reciclaje. Descontaminación de la Bahía de Alicante castigada por el vertido de aguas residuales a través de los barrancos de la ciudad. Necesidad de un tratamiento adecuado de las basuras.

Seguir fomentando el uso de agua regenerada procedente de depuración, para uso urbano, medioambiental y agrícola. Contribución a aumento de zonas verdes (Relacionado con Hecho 1: espacios verdes e interconexión, con Hecho 2: economía circular y Hecho 3: riesgo de semidesertización - sequía).

Establecer corredores verdes que permitan a su vez la interconexión entre distintas zonas (relacionado con Hecho 1).

Naturalización de infraestructuras y edificios, para mejorar la calidad de vida de personas y mejorar la biodiversidad. Ej. Techados verdes, solares, instalaciones nidales aves y murciélagos, etc. (relacionado con Hecho 1 y Hecho 3).

El potenciar la agricultura en el término municipal aprovechando el agua de residuales y la infraestructura ya existente con canalización y elevación y embalses. Aprovechas esta infraestructura con ayudas de Europa, Consellería, Diputación y ayuntamiento. Que el agua depurada llegue pura para poder realizar cultivos ecológicos.

Transporte público para las partidas rurales donde haya una frecuencia como mucho de una hora. Una línea circular o semicircular: San Vicente, l'Alcoraia, Rebolledo, Alicante y otros para Moralet Fontcalent, Tángel, Bacarot.

Una Vía de comunicación entre las partidas del oeste con carril bici, paseo y paso de vehículos entre ciudad de la luz, Vía Parque, Bacarot, Lo Geperut, Rebolledo, l'Alcoraia, Canyonada, se bifurba a Verdegás y Moralet y otro "camí del Cimat" a Moralet.

Compromiso de los ciudadanos. Orgullo de ciudad. Reeducación adultos: horario de bajar basura, reducir gastos limpieza, necesidades de perros, aparcamiento vehículos sobre aceras, pasos de peatones, parada bus, etc., reducir uso coche, reducir gasto del Ayuntamiento en evitar ilegalidades.

Dar vida al pequeño comercio, calles peatonales comerciales, reducir grandes marcas comerciales, hacer atractivo vivir en el centro.

Grandes aparcamientos periféricos con transporte público al centro.

Fiestas de calidad: más cultura, accesibilidad, turismo de calidad.

Movilidad. Que se instaure un transporte público marítimo para la Isla de Tabarca. Con horarios prácticos y útiles para el desarrollo de la Isla, desde primera hora de la mañana y que permita residir y trabajar tanto en la Isla como en la península. Esto es aplicable a todas las partidas rurales.

Accesibilidad. Complementando la movilidad, y que sea para todos los colectivos, minusválidos, invidentes, etc.

Puerto Isla Tabarca. Que sea un puerto seguro, tanto para los residentes como para los turistas, ya que no reúne las condiciones por el tráfico de vehículos coincidiendo con el de personas. Que se interceda también para que se reforme el proyecto de ampliación que se paralizó y se pueda tener un puerto seguro y de alojamiento y protección de las embarcaciones de los vecinos.

Regeneración del casco antiguo: disminución de la presión del ocio, seguridad de las personas-habitantes y hacer respetar las leyes de convivencia, gestión de las viviendas abandonadas y solares, limpieza y gestión adaptadas de los residuos reciclables.

Mantener el valor de las inversiones: antes a nivel del proyecto, antes de la realización con un financiamiento asegurado y también por el mantenimiento en el tiempo, mantenimiento igual a puestos de trabajo en el tiempo.

Gestión de los residuos (más próxima a los ciudadanos y no por empresa interpuesta). Hacer participar a la gente (incentivar más informar).

El canvi climàtic exigeix descarbonitzar la ciutat. Això implica que l'Estació Intermodal es retranquetge per a alliberar el casc urbà de taxis, autobusos interurbans, ... L'estació intermodal en superficcie és molt més sostenible (exigeix menys recursos materials i energètics en la seua construcció).

Facilitar l'enfortiment de la consciència social i la participació proporcionant llocs de reunió: centres socio-culturals.

Centres de dia per a persones majors.

Es muy importante antes de realizar cualquier medida de tipo estructural realizar campañas de sensibilización ciudadana para que haya una demanda real de estos cambios (medio ambiente, movilidad, accesibilidad). Ya que en la actualidad todavía hay mucha dejadez y malas conductas de buena parte de la población.

Cambio climático y riesgos: hecho poco desarrollado y con muchos problemas que abordar: contaminación, sequías, inundaciones, olas de calor.

Plan General, aprobar el nuevo plan ya. Es el instrumento más importante para el futuro de la ciudad.

Finalizar las infraestructuras de la ciudad: cerrar Vía Parque, Estación Intermodal, túnel del tranvía de Serra Grossa, Peatonalización: Maisonnave, Bailén-Constitución, Explanada.

Puesta en valor del patrimonio y zonas verdes. Los dos castillos: reforestar el Monte Tossal y el Monte Benacantil. Conexión: Torreón San Sebastián con Muralla de Villavieja. Depósitos de CAMPSA de Serra Grossa. Gran Parque del Oeste en San Gabriel. Gran Parque tipo "casa de campo" en Rabasa.

Energías limpias

Incluir partidas rurales y poblaciones limítrofes.

Definición de espacios industriales limpios.

Utilizar los recursos existentes para su reutilización con el fin de hacer una ciudad más bonita y eficaz. Recuperando en la "medida de lo posible" su historia y no centrandolo todas las actuaciones de cara al turismo, si no de cara a la ciudadanía.

No esperar al desarrollo total del Plan para tener actuaciones "acertadas" en la realización de obras, comenzando a aplicar las acciones que después nos llevaran al objetivo del Plan.

Igualdad de inversiones en todas las zonas de los barrios de Alicante.

Encauzar las ramblas de la Cañada del Fenollar, pues actualmente confluyen cinco ramblas en una zona de la Cañada con el consiguiente peligro real sobre las personas.

El transporte de las partidas es muy deficiente.

Hacer una ruta de senderismo en la sierra mediana, para ciclistas, antiguas canteras de yeso y hornos enormes, que tienen más de 200 años.

Crear puestos de trabajo que atiendan a las necesidades de sostenibilidad y medio ambiente que tiene la ciudad.

Favorecer el asociacionismo/cooperativismo para el fomento y creación de zonas verdes, huertos urbanos.

Accesibilidad para personas discapacitadas, yo como persona discapacitada he probado que mi ciudad no es accesible, por lo que creo que el desafío más importante es ese, acceso al reciclaje, que todo lo que se haga sea inclusivo. Hasta el ocio/fiestas.

Dar una solución definitiva al problema de las basuras (planta de la sierra mediana).

Ver el tema de la cantera de Cemex y solucionar los vertidos ilegales de amianto.

Habría que dar prioridad para hacer una lanzadera del aeropuerto a Alicante y Benidorm, pues el turismo hay que cuidarlo.

Reto territorial. La necesidad de abordar la planificación estratégica a una escala supramunicipal con atención especial al territorio común Alicante-Elche.

Reto Litoral. Articular el territorio urbano y el litoral con especial atención a los espacios portuarios. Reto Puerto/ciudad. El puerto y la ciudad deben de dejar de darse la espalda. Este es uno de los desafíos eternos que tiene esta ciudad, con diferentes dimensiones, urbanísticas, ambientales, etc.

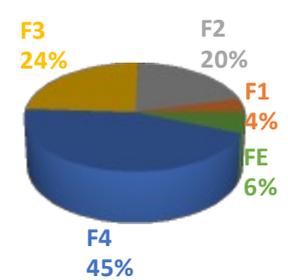
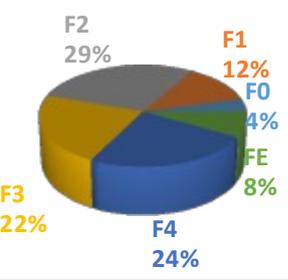
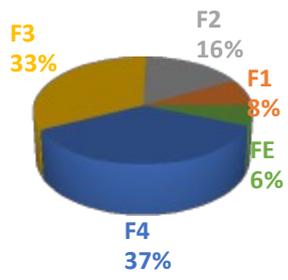
Uno de los objetivos del futuro planeamiento debe de ser reducir la huella ecológica. Para ello lo primero que necesitamos es calcular esa huella ecológica de la que la huella de carbono es componente esencial.

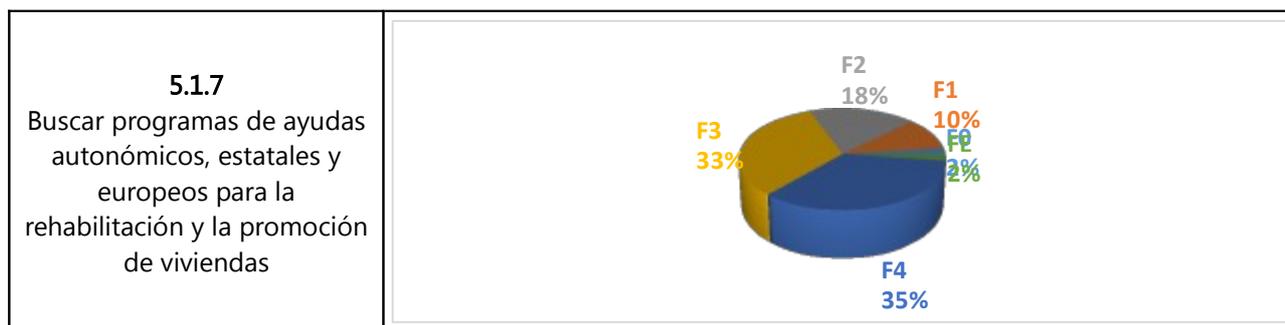
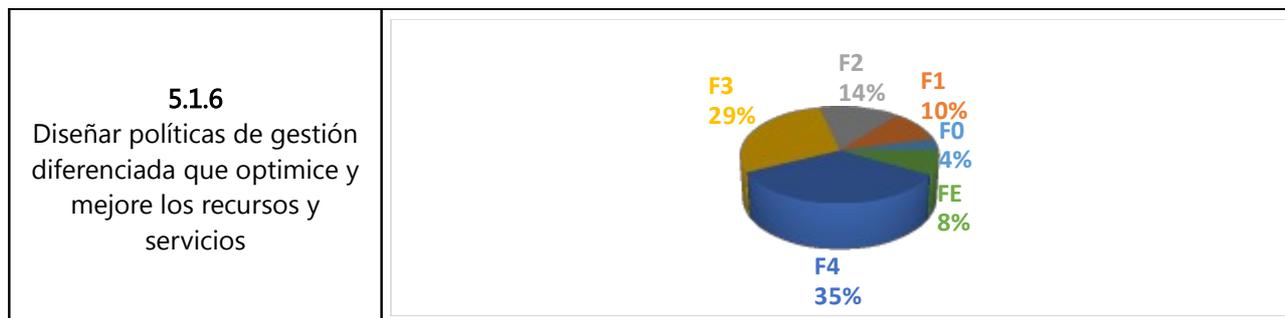
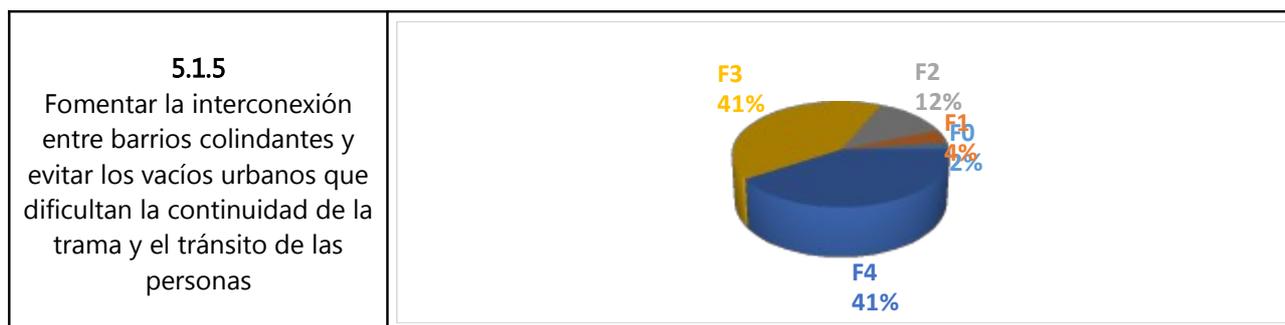
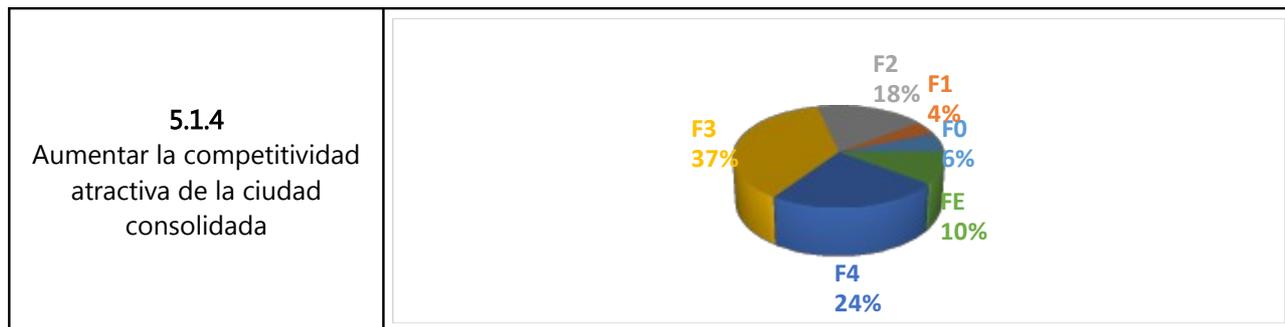
### 5.3. PRIORIZACIÓN CUESTIONARIOS

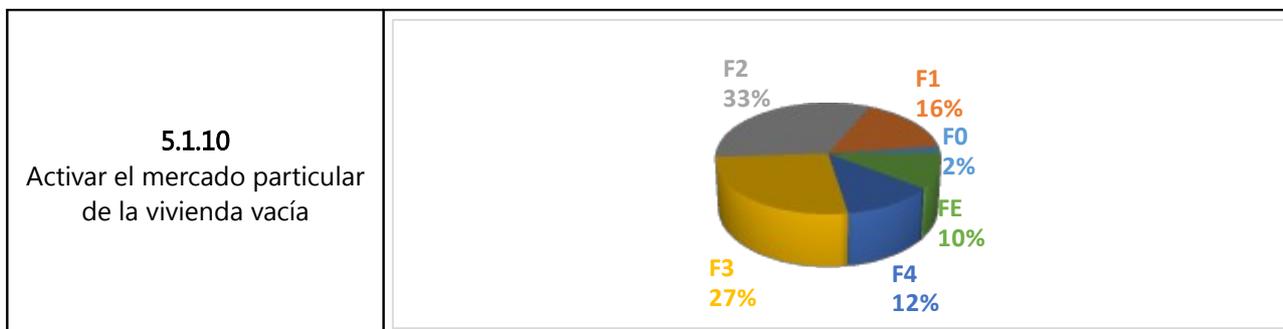
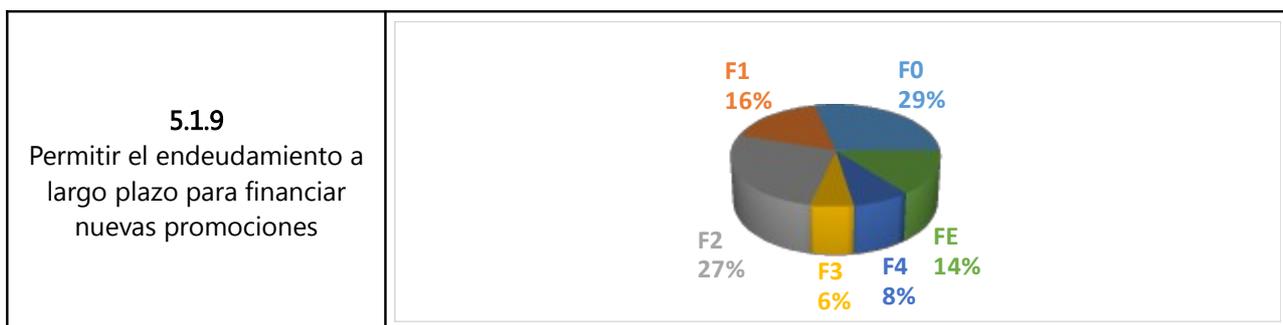
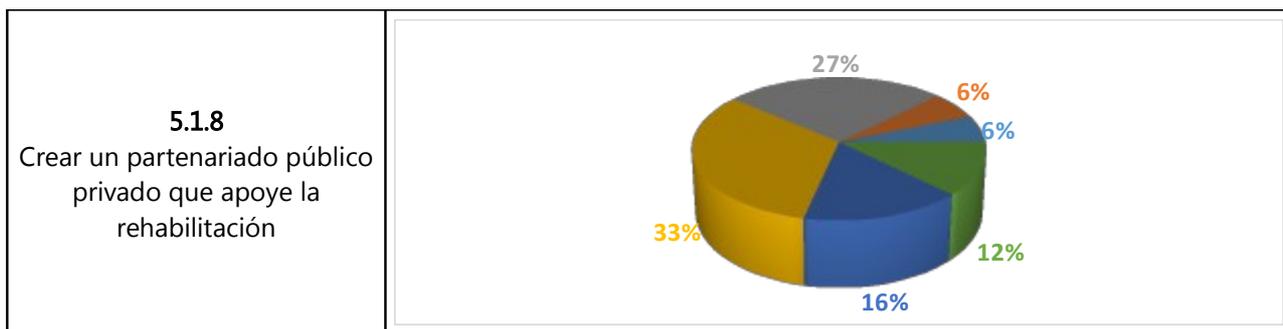
49 Personas Encuestadas

## HECHO PRINCIPAL 1: Crecimiento urbano sin gestión reequilibradora de los cambios poblacionales y de las funciones urbanas.

### DESAFÍOS/OBJETIVOS

<p><b>5.1.1</b> Recuperar la ciudad compacta, reurbanizando estratégicamente los espacios públicos en parte de la ciudad consolidada para hacer una ciudad más amable para la ciudadanía</p>	 <table border="1"> <thead> <tr> <th>Función</th> <th>Porcentaje</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>F4</td> <td>45%</td> </tr> <tr> <td>F3</td> <td>24%</td> </tr> <tr> <td>F2</td> <td>20%</td> </tr> <tr> <td>FE</td> <td>6%</td> </tr> <tr> <td>F1</td> <td>4%</td> </tr> </tbody> </table>	Función	Porcentaje	F4	45%	F3	24%	F2	20%	FE	6%	F1	4%		
Función	Porcentaje														
F4	45%														
F3	24%														
F2	20%														
FE	6%														
F1	4%														
<p><b>5.1.2</b> Generar nuevas centralidades (ciudad policéntrica)</p>	 <table border="1"> <thead> <tr> <th>Función</th> <th>Porcentaje</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>F2</td> <td>29%</td> </tr> <tr> <td>F4</td> <td>24%</td> </tr> <tr> <td>F3</td> <td>22%</td> </tr> <tr> <td>FE</td> <td>8%</td> </tr> <tr> <td>F1</td> <td>12%</td> </tr> <tr> <td>F0</td> <td>4%</td> </tr> </tbody> </table>	Función	Porcentaje	F2	29%	F4	24%	F3	22%	FE	8%	F1	12%	F0	4%
Función	Porcentaje														
F2	29%														
F4	24%														
F3	22%														
FE	8%														
F1	12%														
F0	4%														
<p><b>5.1.3</b> Intensificar la circularidad en el sistema de movilidad urbana</p>	 <table border="1"> <thead> <tr> <th>Función</th> <th>Porcentaje</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>F3</td> <td>33%</td> </tr> <tr> <td>F4</td> <td>37%</td> </tr> <tr> <td>F2</td> <td>16%</td> </tr> <tr> <td>F1</td> <td>8%</td> </tr> <tr> <td>FE</td> <td>6%</td> </tr> </tbody> </table>	Función	Porcentaje	F3	33%	F4	37%	F2	16%	F1	8%	FE	6%		
Función	Porcentaje														
F3	33%														
F4	37%														
F2	16%														
F1	8%														
FE	6%														





## PRIORIZACIÓN DE DESAFÍOS/OBJETIVOS

1	5.1.1	Recuperar la ciudad compacta, reurbanizando estratégicamente los espacios públicos en parte de la ciudad consolidada para hacer una ciudad más amable para la ciudadanía
2	5.1.5	Fomentar la interconexión entre barrios colindantes y evitar los vacíos urbanos que dificultan la continuidad de la trama y el tránsito de las personas
3	5.1.3	Intensificar la circularidad en el sistema de movilidad urbana
4	5.1.7	Buscar programas de ayudas autonómicos, estatales y europeos para la rehabilitación y la promoción de viviendas
5	5.1.6	Diseñar políticas de gestión diferenciada que optimice y mejore los recursos y servicios
6	5.1.4	Aumentar la competitividad atractiva de la ciudad consolidada
7	5.1.2	Generar nuevas centralidades (ciudad policéntrica)
8	5.1.8	Crear un partenariado público privado que apoye la rehabilitación
9	5.1.10	Activar el mercado particular de la vivienda vacía
10	5.1.9	Permitir el endeudamiento a largo plazo para financiar nuevas promociones

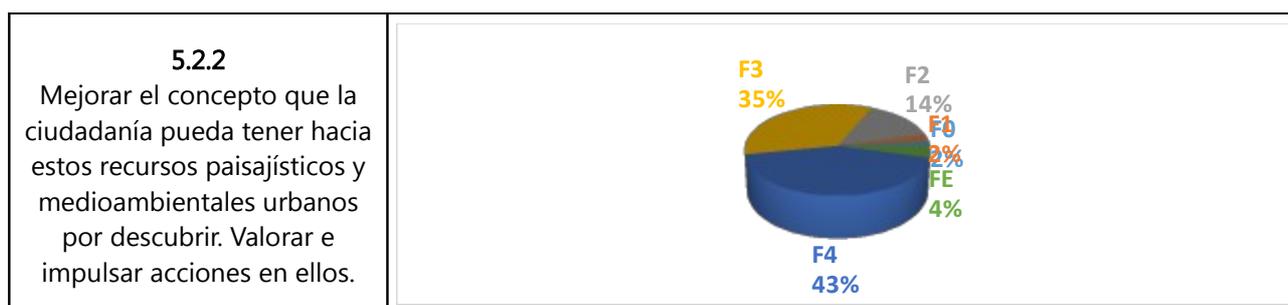
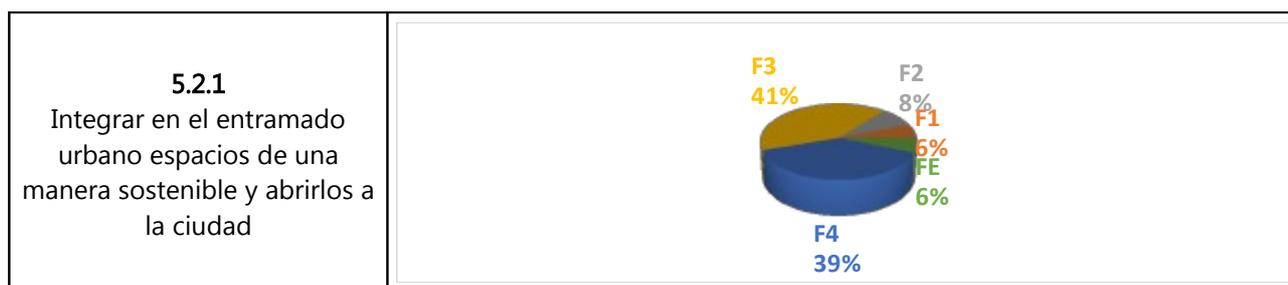
## PRIORIZACIÓN SEGÚN MEDIA

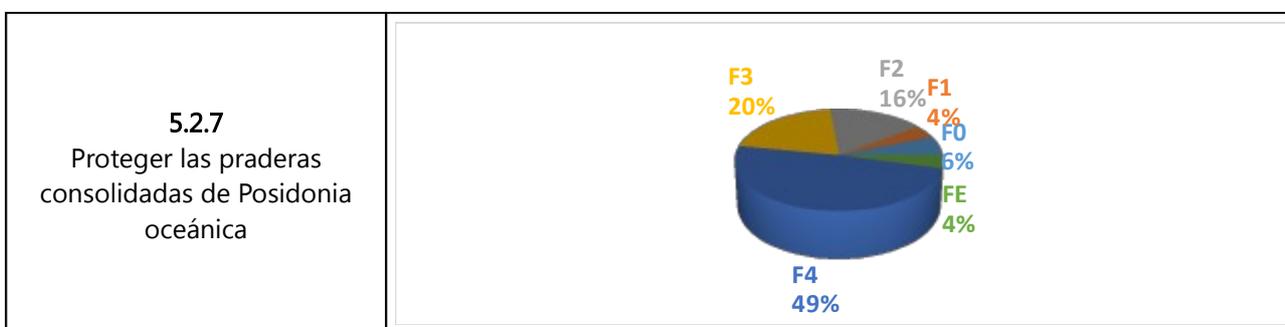
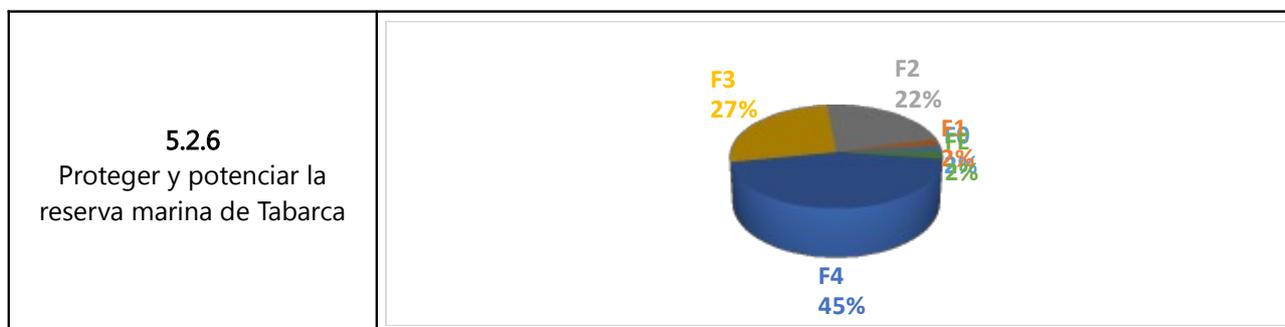
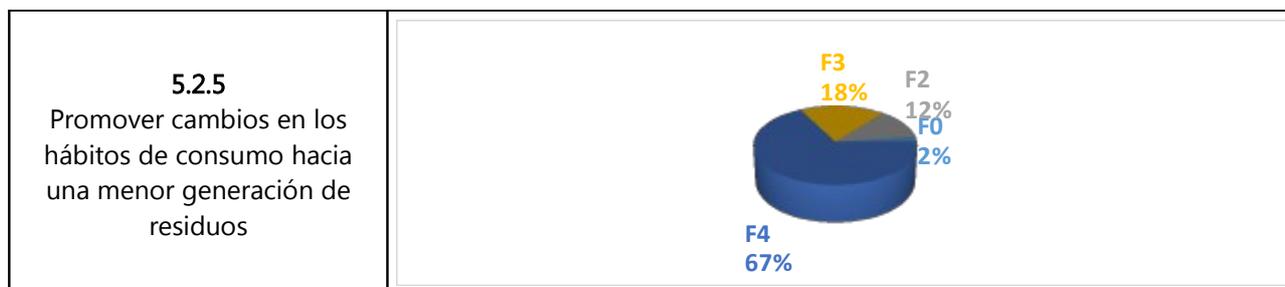
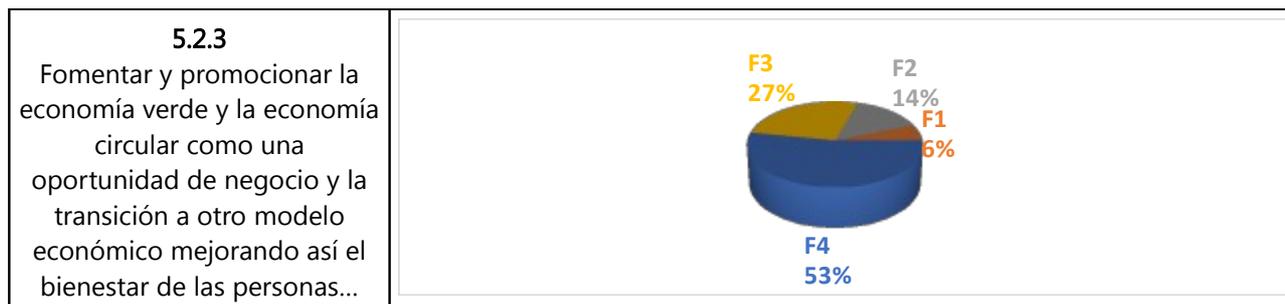
( 0 NADA IMPORTANTE; 4 MUY IMPORTANTE )

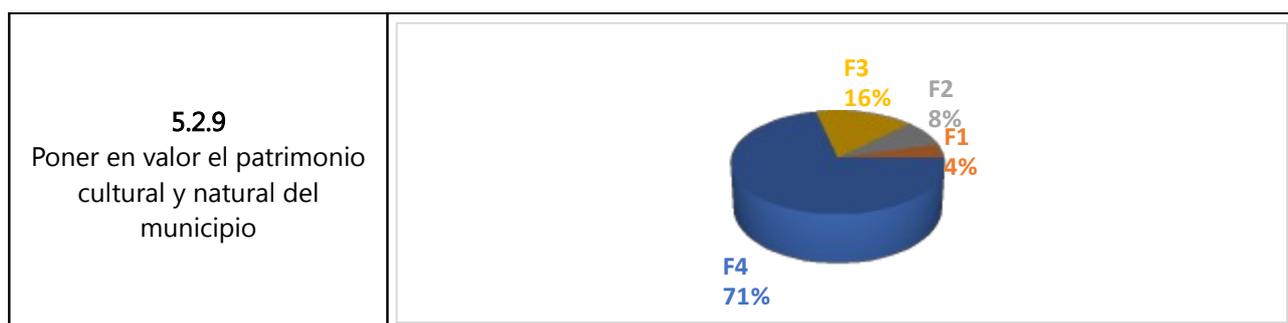
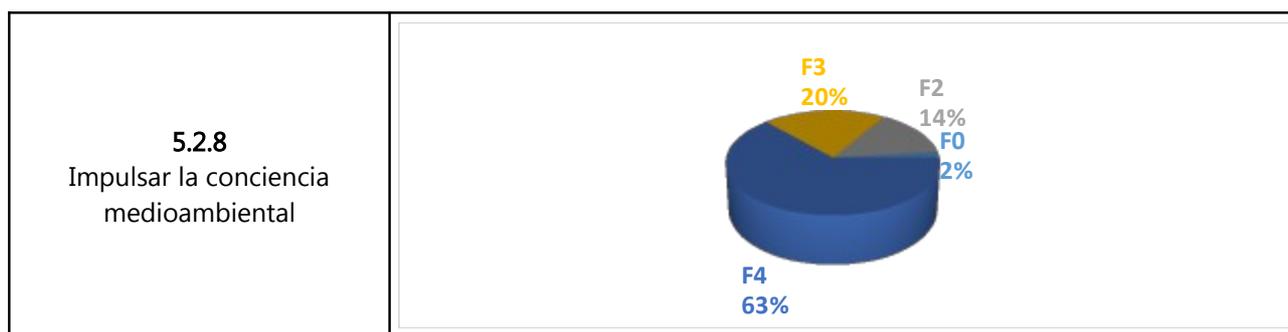
1	5.1.1	3,17
2	5.1.5	3,14
3	5.1.3	3,04
4	5.1.7	2,90
5	5.1.6	2,87
6	5.1.4	2,77
7	5.1.2	2,56
8	5.1.8	2,53
9	5.1.10	2,34
10	5.1.9	1,40

### HECHO PRINCIPAL 2: Escasa conciencia ecológica urbana en una ciudad con elevado potencialidad medioambiental, económico, social y cultural

#### DESAFÍOS/OBJETIVOS







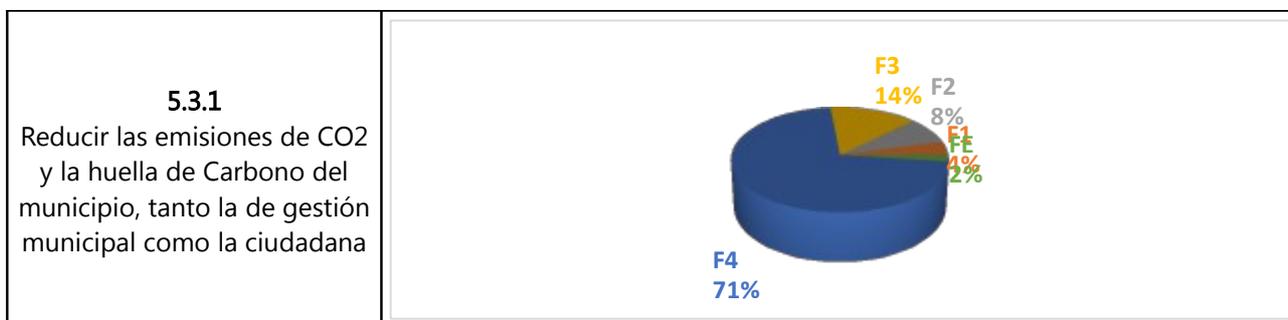
## PRIORIZACIÓN DE DESAFÍOS/OBJETIVOS

1	5.2.9	Poner en valor el patrimonio cultural y natural del municipio
2	5.2.5	Promover cambios en los hábitos de consumo hacia una menor generación de residuos
3	5.2.8	Impulsar la conciencia medioambiental
4	5.2.4	Crear mayor conciencia social hacia la problemática de los residuos sólidos urbanos.
5	5.2.3	Fomentar y promocionar la economía verde y la economía circular como una oportunidad de negocio y la transición a otro modelo económico mejorando así el bienestar de las personas, a la vez que se reducen riesgos ambientales, favoreciendo el consumo eficiente de los recursos.
6	5.2.1	Integrar en el entramado urbano espacios de una manera sostenible y abrirlos a la ciudad
7	5.2.2	Mejorar el concepto que la ciudadanía pueda tener hacia estos recursos paisajísticos y medioambientales urbanos por descubrir. Valorar e impulsar acciones en ellos.
8	5.2.6	Proteger y potenciar la reserva marina de Tabarca
9	5.2.7	Proteger las praderas consolidadas de Posidonia oceánica

PRIORIZACIÓN SEGÚN MEDIA ( 0 NADA IMPORTANTE; 4 MUY IMPORTANTE )		
1	5.2.9	3,55
2	5.2.5	3,49
3	5.2.8	3,43
4	5.2.4	3,39
5	5.2.3	3,27
6	5.2.1	3,20
7	5.2.2	3,19
8	5.2.6	3,13
9	5.2.7	3,06

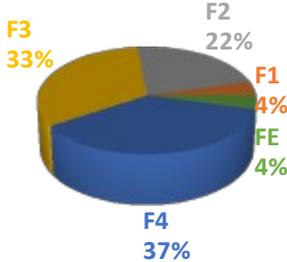
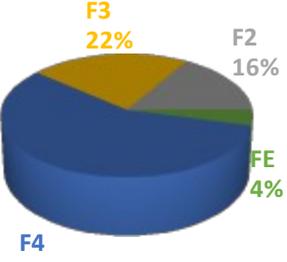
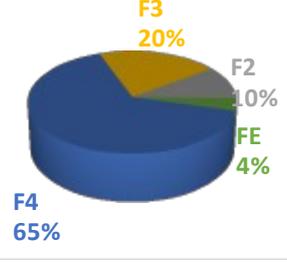
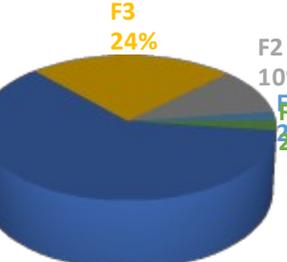
**HECHO PRINCIPAL 3:** Riesgos de semidesertización y cambios en la imagen de la ciudad y en el urbanismo costero debido al cambio climático.

DESAFÍOS/OBJETIVOS



## HECHO PRINCIPAL 4: Uso masivo del transporte motorizado privado

### DESAFÍOS/OBJETIVOS

<p><b>5.4.1</b> Intensificar la circularidad en el sistema de movilidad urbano</p>	 <table border="1"> <thead> <tr> <th>Category</th> <th>Percentage</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>F4</td> <td>37%</td> </tr> <tr> <td>F3</td> <td>33%</td> </tr> <tr> <td>F2</td> <td>22%</td> </tr> <tr> <td>F1</td> <td>4%</td> </tr> <tr> <td>FE</td> <td>4%</td> </tr> </tbody> </table>	Category	Percentage	F4	37%	F3	33%	F2	22%	F1	4%	FE	4%
Category	Percentage												
F4	37%												
F3	33%												
F2	22%												
F1	4%												
FE	4%												
<p><b>5.4.2</b> Crear ejes de conexión peatonales que concentren actividades sociales y económicas</p>	 <table border="1"> <thead> <tr> <th>Category</th> <th>Percentage</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>F4</td> <td>57%</td> </tr> <tr> <td>F3</td> <td>22%</td> </tr> <tr> <td>F2</td> <td>16%</td> </tr> <tr> <td>FE</td> <td>4%</td> </tr> </tbody> </table>	Category	Percentage	F4	57%	F3	22%	F2	16%	FE	4%		
Category	Percentage												
F4	57%												
F3	22%												
F2	16%												
FE	4%												
<p><b>5.4.3</b> Fomentar el transporte público, la bicicleta y los desplazamientos peatonales</p>	 <table border="1"> <thead> <tr> <th>Category</th> <th>Percentage</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>F4</td> <td>65%</td> </tr> <tr> <td>F3</td> <td>20%</td> </tr> <tr> <td>F2</td> <td>10%</td> </tr> <tr> <td>FE</td> <td>4%</td> </tr> </tbody> </table>	Category	Percentage	F4	65%	F3	20%	F2	10%	FE	4%		
Category	Percentage												
F4	65%												
F3	20%												
F2	10%												
FE	4%												
<p><b>5.4.4</b> Integrar 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, centros de trabajo...</p>	 <table border="1"> <thead> <tr> <th>Category</th> <th>Percentage</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>F4</td> <td>61%</td> </tr> <tr> <td>F3</td> <td>24%</td> </tr> <tr> <td>F2</td> <td>10%</td> </tr> <tr> <td>FE</td> <td>2%</td> </tr> </tbody> </table>	Category	Percentage	F4	61%	F3	24%	F2	10%	FE	2%		
Category	Percentage												
F4	61%												
F3	24%												
F2	10%												
FE	2%												

## PRIORIZACIÓN DE DESAFÍOS/OBJETIVOS

1	5.4.3	Fomentar el transporte público, la bicicleta y los desplazamientos peatonales
2	5.4.4	Integrar 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, centros de trabajo y lugares de interés cultural, social, comercial, ...con el menor impacto ambiental y de la forma más segura posible
3	5.4.2	Crear ejes de conexión peatonales que concentren actividades sociales y económicas
4	5.4.1	Intensificar la circularidad en el sistema de movilidad urbano

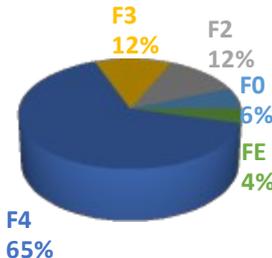
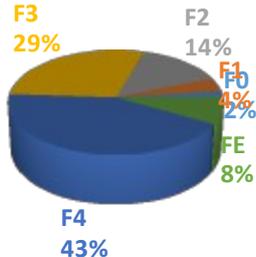
## PRIORIAZIÓN SEGÚN MEDIA

( 0 NADA IMPORTANTE; 4 MUY IMPORTANTE )

1	5.4.3	3,57
2	5.4.4	3,46
3	5.4.2	3,43
4	5.4.1	3,06

## HECHO PRINCIPAL 5: Falta de coordinación e integración entre las distintas redes de transporte

### DESAFÍOS/OBJETIVOS

<p><b>5.5.1</b> Crear un gran centro intermodal de transporte, integrado en el entorno urbano que facilite la movilidad inter e intraurbana</p>	 <table border="1"> <caption>Distribución de Desafíos/Objetivos para 5.5.1</caption> <thead> <tr> <th>Categoría</th> <th>Porcentaje</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>F4</td> <td>65%</td> </tr> <tr> <td>F3</td> <td>12%</td> </tr> <tr> <td>F2</td> <td>12%</td> </tr> <tr> <td>F0</td> <td>6%</td> </tr> <tr> <td>FE</td> <td>4%</td> </tr> </tbody> </table>	Categoría	Porcentaje	F4	65%	F3	12%	F2	12%	F0	6%	FE	4%		
Categoría	Porcentaje														
F4	65%														
F3	12%														
F2	12%														
F0	6%														
FE	4%														
<p><b>5.5.2</b> Integrar plenamente la línea costera en la ciudad consolidada</p>	 <table border="1"> <caption>Distribución de Desafíos/Objetivos para 5.5.2</caption> <thead> <tr> <th>Categoría</th> <th>Porcentaje</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>F4</td> <td>43%</td> </tr> <tr> <td>F3</td> <td>29%</td> </tr> <tr> <td>F2</td> <td>14%</td> </tr> <tr> <td>F1</td> <td>4%</td> </tr> <tr> <td>F0</td> <td>2%</td> </tr> <tr> <td>FE</td> <td>8%</td> </tr> </tbody> </table>	Categoría	Porcentaje	F4	43%	F3	29%	F2	14%	F1	4%	F0	2%	FE	8%
Categoría	Porcentaje														
F4	43%														
F3	29%														
F2	14%														
F1	4%														
F0	2%														
FE	8%														

### PRIORIZACIÓN DE DESAFÍOS/OBJETIVOS

1	5.5.1	Crear un gran centro intermodal de transporte, integrado en el entorno urbano que facilite la movilidad inter e intraurbana
2	5.5.2	Integrar plenamente la línea costera en la ciudad consolidada

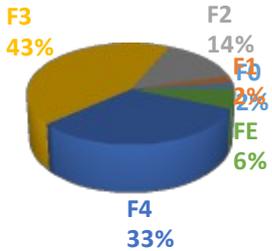
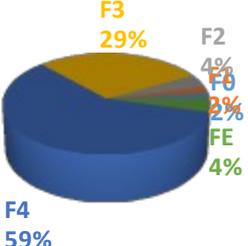
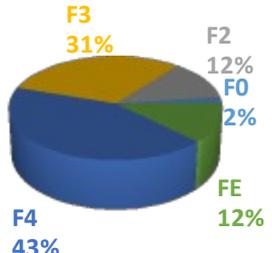
### PRIORIAZIÓN SEGÚN MEDIA

( 0 NADA IMPORTANTE; 4 MUY IMPORTANTE )

1	5.5.1	3,36
2	5.5.2	3,16

## HECHO PRINCIPAL 6: Deficiencias de accesibilidad para personas con diversidad funcional.

### DESAFÍOS/OBJETIVOS

<p><b>5.6.1</b> Crear productos, entornos y servicios que puedan ser utilizados por todos sin necesidad de adaptación y diseño especializado</p>	 <table border="1"> <thead> <tr> <th>Categoría</th> <th>Porcentaje</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>F3</td> <td>43%</td> </tr> <tr> <td>F4</td> <td>33%</td> </tr> <tr> <td>F2</td> <td>14%</td> </tr> <tr> <td>F0</td> <td>2%</td> </tr> <tr> <td>FE</td> <td>6%</td> </tr> </tbody> </table>	Categoría	Porcentaje	F3	43%	F4	33%	F2	14%	F0	2%	FE	6%
Categoría	Porcentaje												
F3	43%												
F4	33%												
F2	14%												
F0	2%												
FE	6%												
<p><b>5.6.2</b> Necesidad de un entorno inclusivo en todos los ámbitos: urbanístico, educativo, cultural, de empleo ... (accesibilidad universal)</p>	 <table border="1"> <thead> <tr> <th>Categoría</th> <th>Porcentaje</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>F4</td> <td>59%</td> </tr> <tr> <td>F3</td> <td>29%</td> </tr> <tr> <td>F2</td> <td>4%</td> </tr> <tr> <td>F0</td> <td>2%</td> </tr> <tr> <td>FE</td> <td>4%</td> </tr> </tbody> </table>	Categoría	Porcentaje	F4	59%	F3	29%	F2	4%	F0	2%	FE	4%
Categoría	Porcentaje												
F4	59%												
F3	29%												
F2	4%												
F0	2%												
FE	4%												
<p><b>5.6.3</b> Necesidad de aplicar el principio de transversalidad e integralidad en materia de accesibilidad en todas las actuaciones</p>	 <table border="1"> <thead> <tr> <th>Categoría</th> <th>Porcentaje</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>F4</td> <td>43%</td> </tr> <tr> <td>F3</td> <td>31%</td> </tr> <tr> <td>F2</td> <td>12%</td> </tr> <tr> <td>F0</td> <td>2%</td> </tr> <tr> <td>FE</td> <td>12%</td> </tr> </tbody> </table>	Categoría	Porcentaje	F4	43%	F3	31%	F2	12%	F0	2%	FE	12%
Categoría	Porcentaje												
F4	43%												
F3	31%												
F2	12%												
F0	2%												
FE	12%												

### PRIORIZACIÓN DE DESAFÍOS/OBJETIVOS

1	5.6.2	Necesidad de un entorno inclusivo en todos los ámbitos: urbanístico, educativo, cultural, de empleo ... (accesibilidad universal)
2	5.6.3	Necesidad de aplicar el principio de transversalidad e integralidad en materia de accesibilidad en todas las actuaciones
3	5.6.1	Crear productos, entornos y servicios que puedan ser utilizados por todos sin necesidad de adaptación y diseño especializado

PRIORIZACIÓN SEGÚN MEDIA ( 0 NADA IMPORTANTE; 4 MUY IMPORTANTE )		
1	5.6.2	3,47
2	5.6.3	3,28
3	5.6.1	3,09

#### 5.4. PRIMERAS CONSIDERACIONES

De un primer análisis de las propuestas de desafíos/objetivos, podemos extraer que se hace mucha incidencia en aspectos sobre movilidad urbana (accesibilidad, estación intermodal, transporte público, etc.).

La disminución de emisiones de efecto invernadero y disminución de la huella de carbono, así como optimización del uso del agua también son retos muy repetidos. La necesidad de un Plan General y de incorporar criterios de sostenibilidad en la planificación y gestión de la ciudad se han puesto de manifiesto repetidamente. Otro aspecto que aparece numerosas veces es la recuperación de alguna gran zona verde (parque, zona verde, corredor verde, etc.) que sea un elemento vertebrador de la ciudad, así como la revalorización en este sentido de las áreas periféricas del Término Municipal.