



PLAN MUNICIPAL DE MOVILIDAD DE ALTEA

FASE II – PROPUESTAS DEL PLAN

AYTO. DE ALTEA



OPTIMUN PROYECTOS Y
ESTUDIOS, S.L.
649 24 70 95
fjcuencia@optimuningenieria.com

FECHA .- JUNIO 2019

INDICE:

1	Objetivos y modelo de movilidad	4
1.1	Introducción	5
1.2	Estimación de la movilidad en el año horizonte	8
1.3	Fines y objetivos. Modelo de movilidad para la ciudad	12
2	Programas de actuación	15
2.1	Red viaria	16
2.1.1	Objetivos y estrategia de la red viaria	17
2.1.2	Propuestas red viaria	18
2.1.3	Programación de implantación red viaria	23
2.1.4	Acciones para implantación red viaria	24
2.2	Estacionamiento	25
2.2.1	Objetivos y estrategia de estacionamientos	26
2.2.2	Propuestas de estacionamientos	28
2.2.3	Programación de implantación de estacionamientos	39
2.2.4	Acciones de implantación de estacionamientos	40
2.3	Transporte público	41
2.3.1	Objetivos y estrategia de transporte público	42
2.3.2	Propuestas del transporte público	43
2.3.3	Programación del transporte público	45
2.3.4	Acciones de implantación de estacionamientos	46
2.4	Itinerarios ciclistas	47
2.4.1	Objetivos y estrategia de los itinerarios ciclistas	48
2.4.2	Propuestas de los itinerarios ciclistas	49
2.4.3	Programación itinerarios ciclistas	57
2.4.4	Acciones de implantación itinerarios ciclistas	58

INDICE:

2.5	Movilidad peatonal	59
2.5.1	Objetivos y estrategia de la movilidad peatonal	60
2.5.2	Movilidad peatonal – Áreas de zona 30	62
2.5.3	Movilidad peatonal – Medidas puntuales de calmado	65
2.5.4	Acciones de implantación de la movilidad peatonal	67
2.6	Medidas de gestión de la movilidad	68
3	Evaluación del Plan	73
3.1	Herramienta de evaluación de impactos (SIG)	74
3.2	Estimación de impacto de los planes sectoriales	76
3.3	Evaluación energética del Plan	78
4	Resumen de la programación temporal del Plan	82
5	Síntesis y conclusiones	88

ANEJO Planos



I.- Objetivos y modelo de movilidad

1.1.- INTRODUCCION

El escenario de la Altea actual muestra un reparto modal global en que **predominan los modos motorizados privados (65%) y la participación de los modos blandos es relativamente baja (31%)**, favorecido sin duda por la estructura polinuclear del municipio con discontinuidades entre núcleos, la dispersión de muchos de ellos y la orografía del terreno. Sin embargo, estos factores no pueden aceptarse como únicos determinantes de las pautas de movilidad, ya que:

- Más de la mitad de los viajes de los residentes tienen una duración inferior a 10 minutos o recorren una distancia inferior a 1 Km.
- Más de la mitad de los viajes realizados por los residentes en vehículo privado son habituales.
- Más de la mitad de los residentes declara no disponer de servicio de transporte público adecuado o no conocerlo.
- Un 20% de los residentes encuestados no circula en bicicleta por no disponer de carriles bici o condiciones seguras de desplazamiento.

Además: del orden del 80% de los residentes considera que existen problemas graves de circulación y aparcamiento en Altea.

1.1.- INTRODUCCION

A esta situación:

- se añade en las temporadas turísticas la **afluencia de una población flotante que supera la población residente habitual**, produciendo sobresaturación de la red viaria y los espacios de aparcamiento, y deteriorando la calidad del espacio urbano;
- y se añadirá el **crecimiento poblacional previsto en la revisión del PGOU**, en el escenario de 2038 y que vendrá a apoyarse sobre la ronda prevista que de alivio al eje de la N-332, cuya situación es ya crítica en muchos momentos del día.

Sin embargo, se detectan **fortalezas** en el panorama actual:

- Las demandas sociales de transporte público y espacio urbano reservado a peatones y bicicletas demuestra el interés por las alternativas al vehículo privado.
- Los viajes a pie realizados por los residentes tienen una duración media de casi 20 minutos.
- Pese a la orografía del terreno, un millar de desplazamientos se resuelven cada día en bicicleta.

1.1.- INTRODUCCION

Además, en Altea se perciben importantes **factores de oportunidad** a favor de una movilidad más sostenible:

- El 34% de la población es extranjera, con posibles hábitos adquiridos de movilidad sostenible.
- La previsión de viario variante que retire del centro urbano los tráficos de paso configura un momento idóneo para reconsiderar la funcionalidad y tipología de la red viaria urbana y ceder el protagonismo del vehículo privado en el espacio urbano a modos más limpios (transporte público, bicicleta, peatón)
- Hay espacios de oportunidad para ordenar el aparcamiento y evitar los tráficos de agitación que produce una zona ORA discontinua.
- La infraestructura del ferrocarril, que permite realizar trayectos urbanos e interurbanos, y que cuenta con estaciones en ubicaciones estratégicas ofrece un potencial que reafirmarán las acciones de mejora en ejecución en la línea: es el momento de revisar la intermodalidad.
- El tamaño del casco, el uso comercial y atractivo turístico, el clima... otorgan potencialidad a los desplazamientos a pie y en bicicleta.

1.2.- ESTIMACIÓN DE LA MOVILIDAD EN EL AÑO HORIZONTE



NOTA: La situación económica y urbanística actual impide suponer un ritmo de crecimiento de la población flotante similar al de la población residente. La hipótesis crítica de alcanzar el techo poblacional del PGOU en 2018 queda equilibrada suponiendo constante el volumen de población flotante.

1.2.- ESTIMACIÓN DE LA MOVILIDAD EN EL AÑO HORIZONTE

Crecimiento movilidad por incremento de población residente

Modos	Viajes 2019	Reparto modal	Hipótesis de crecimiento		Viajes 2029	Reparto modal
Mecanizados privados	31.764	65,0%	Hipótesis de crecimiento de vehículos a motor	5,0%	33.352	59,5%
Mecanizados públicos	537	1,1%	Hipótesis de crecimiento uso del transporte público	1,0%	542	0,9%
No mecanizados	16.566	33,9%	Crecimiento poblacional (a partir de techo PGOU)	4,3%	22.181	39,6%
TOTAL	48.867	100%	---	---	56.075	100%

NOTA: - Crecimiento vehículos motor anual 1998-2008 (Anuario La Caixa): 6,9%. Se adopta hipótesis inferior para el periodo 2019-2029 considerando las previsiones económicas actuales.

- Crecimiento transporte público: no se dispone de datos históricos. Se adopta hipótesis de valor mínimo.

1.2.- ESTIMACIÓN DE LA MOVILIDAD EN EL AÑO HORIZONTE

Movilidad adicional: Población flotante

Modos	Viajes modo / habitante	Viajes 2029 población flotante
Mecanizados privados	1,6	21.851
Mecanizados públicos	0,04	546
No mecanizados	0,7	9.559
TOTAL	---	31.956

Población flotante:
< 50.000 desplazamientos/día
 en modos mecanizados privados

NOTA: - Viajes modo/habitante: obtenidos de la estimación para población residente en escenario 2029.

Esta hipótesis podría no ser pésima ya que la población flotante tiende a sobre-utilizar el vehículo privado

1.2.- ESTIMACIÓN DE LA MOVILIDAD EN EL AÑO HORIZONTE

Escenario pésimo 2029 (situación de máxima población flotante)

Modos	Viajes totales	Reparto modal
Mecanizados privados	55.203	61,3%
Mecanizados públicos	3.156	3,5%
No mecanizados	31.740	35,2%
TOTAL	90.099	100%

Disminución cuota modal
mecanizados privados
(2019: 65,0%)

Con máxima población flotante:
> 50.000 desplazamientos/día
en modos mecanizados privados

1.3.- FINES Y OBJETIVOS. MODELO DE MOVILIDAD PARA LA CIUDAD

El crecimiento libre de la movilidad no es sostenible a largo plazo, agravándose previsiblemente los conflictos actuales:

- por el **aumento de la participación modal de los modos mecanizados privados** (coche, moto, camión/furgoneta) en detrimento de la cuota de transporte público, a pie y en bicicleta,
- y, en valores absolutos, los **importantísimos volúmenes de desplazamientos en los modos privados**, especialmente en el escenario de máxima población flotante (temporada alta).

Este escenario no muestra, por tanto, una tendencia sostenible a futuro por lo que llama a la acción con el fin general de **revertir la tendencia** y buscar el **aumento de las cuotas de participación de modos blandos y públicos** como primer paso hacia una **ciudad con mayor calidad de vida y habitabilidad urbana en un marco de respeto al medioambiente**.

1.3.- FINES Y OBJETIVOS. MODELO DE MOVILIDAD PARA LA CIUDAD

El Plan plantea un modelo de movilidad que pueda contribuir en el mayor grado posible a la **sostenibilidad urbana**, mediante la consecución de los siguientes objetivos principales:

- Mejorar la **conectividad entre piezas urbanas del municipio**, diversificar el acceso Norte a Altea y mejorar los restantes.
- Evitar el **tráfico pasante** que está sobrecargando el eje de la N-332.
- Reducir la penetración del **tráfico privado a la zona de Jaume I**, sin perder accesibilidad.
- Reducir el uso del **vehículo privado en movimientos cortos**, a favor de modos blandos.
- Mejorar la **ordenación del aparcamiento**, liberando espacio urbano.
- Facilitar los movimientos en **transporte público entre núcleos e internos** a ellos.
- Potenciar la **intermodalidad** mejorando el acceso en todos los modos a estaciones FGV (*Altea*).
- Restringir a **residentes el acceso en vehículo privado al Casco Antiguo**.
- Potenciar la **accesibilidad al Casco Antiguo andando y en transporte público** específico.
- Mejorar la **calidad urbana** a través de la reducción del tráfico motorizado.

Los frutos de la puesta en marcha de este modelo son anticipables y se traducirían en beneficios como el aumento de la calidad de vida en el centro, la mejora de la seguridad peatonal, reducción de la contaminación, y ahorro de la factura energética de la ciudad, por citar los más visibles.

1.3.- FINES Y OBJETIVOS. MODELO DE MOVILIDAD PARA LA CIUDAD

Objetivos operativos y evaluables del Plan (escenario máxima población flotante)

Modos	Viajes totales 2029 SIN PLAN	Reparto modal 2029 SIN PLAN	Viajes totales 2029 CON PLAN	Reparto modal 2029 CON PLAN
Mecanizados privados	55.203	61,3%	49.554	55,0%
Mecanizados públicos	3.156	3,5%	5.406	6,0%
No mecanizados	31.740	35,2%	35.139	39,0%
TOTAL	90.099	100%	90.099	100%



II.- Programas de actuación



II.- Programas de actuación

II.1.- Red viaria

II.1.1.- OBJETIVOS Y ESTRATEGIA DE LA RED VIARIA

El Plan de red viaria se apoya en una **nueva jerarquización viaria** apoyada en la previsión de una ronda a Altea, con la siguiente estructura según su función:

- **Rondas de Altea**

- Ronda interior de apoyo de los tráficos de paso interiores al municipio y distribución de los movimientos de acceso al núcleo. Se apoya en el viario actual completado con la nueva ejecución del cierre Suroeste.
- Ronda exterior variación para evitar estrangulamiento en cruce Algar con posible gran enlace de acceso AP7 (posible apoyo de tramo Norte en trazado de variante de Ministerio). Se divide en dos tramos distintos, por un lado la Ronda Exterior Norte que conecta con un nuevo vial el Enlace acceso AP7 con Altea y por otro, la Ronda Exterior Sur que conecta con un nuevo vial la CV-760 al norte de la AP7 con la N-332 en el límite del término municipal con Alfaz del Pí.

- **Variante N-332** Tráficos de paso regionales (propuesta Ministerio).

- **Accesos a Altea** Sistema de accesos al núcleo desde el exterior del término y desde las diferentes piezas urbanas municipales. Incluye una nueva conexión Altea-Altea la Vella-Altea sobre el corredor Camí Fondo que retirará tráfico de la N-332 y mejorará el acceso Norte al casco.

- **Viario distribuidor** Sistema de vías de distribución de los movimientos al interior del núcleo desde la Ronda de Altea (sin apoyo en el viario más central).

- **Viario local principal** Ejes de paso local para movimientos a puntos centrales, con tipología viaria de tráfico calmado para evitar el tráfico exterior o pasante.

II.1.2.- PROPUESTAS RED VIARIA

A la actual red de tráfico se le propone una serie de nuevos viales. El número de modificaciones incluidas y relevantes es de 5:

Propuesta Nº1.-

La primera de las modificación / **propuesta** es la conexión de la CV-755 con el enlace de la Autovía a través de **una glorieta conforme a la imagen incluida**.

En la actualidad tenemos una intersección en T sin semaforizar.

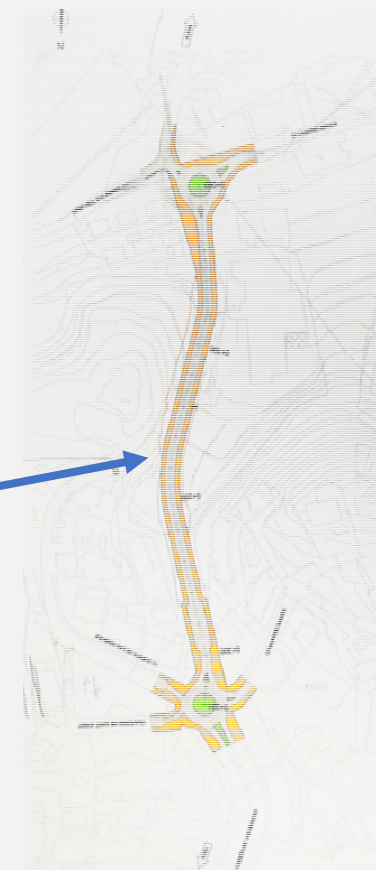
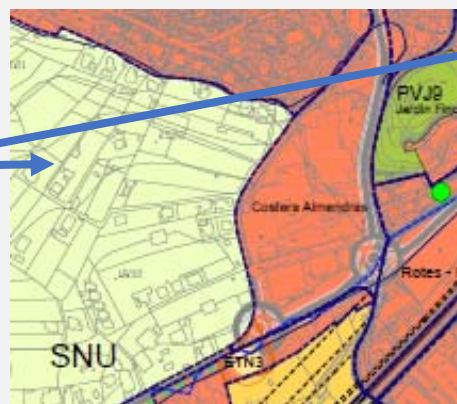
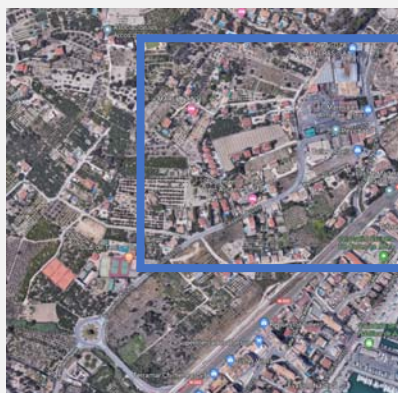


II.1.2.- PROPUESTAS RED VIARIA

A la actual red de tráfico se le propone una serie de nuevos viales. El número de modificaciones incluidas y relevantes es de 5:

Propuesta Nº2.-

La segunda de las modificación/propuesta es una **mejora en la Ronda Interior** con la mejora del trazado. En la zona oeste de la misma la ronda posee unas condiciones que no son comunes al resto de la ronda, **proponiendo una modificación del trazado** para dar mayor homogeneidad a la misma **y suavizar las pendientes longitudinales**.



II.1.2.- PROPUESTAS RED VIARIA

A la actual red de tráfico se le propone una serie de nuevos viales. El número de modificaciones incluidas y relevantes es de 5:

Propuesta Nº3.-

La tercera de las modificación/propuesta es **la conexión de la CV-760 con la N-332** a través de un nuevo vial. Este nuevo vial conecta con los viales existentes a través de dos glorietas. En la actualidad los usuarios de la CV-760 para acceder a la N-332 y viceversa deben acceder al núcleo urbano de Altea.

La propuesta consiste en ejecutar un vial que conecta en la CV-760 en la zona norte de la autopista a través de una glorieta.



Conexión CV-760 con N-332. *Fuente.-* Elaboración propia.



Conexión propuesta de CV-760 con N-332. *Fuente.-* Elaboración propia.

II.1.2.- PROPUESTAS RED VIARIA

A la actual red de tráfico se le propone una serie de nuevos viales. El número de modificaciones incluidas y relevantes es de 5:

Propuesta Nº4.-

La cuarta de las modificación/propuesta es la conexión de la CV-755 y el enlace de la autopista con la Ronda Interior de Altea. En la actualidad tenemos una ronda interior sin continuidad debido a la existencia de la desembocadura del Rio Algar.

Se propone la **creación de un vial que de continuidad a la actual ronda interior existente.**

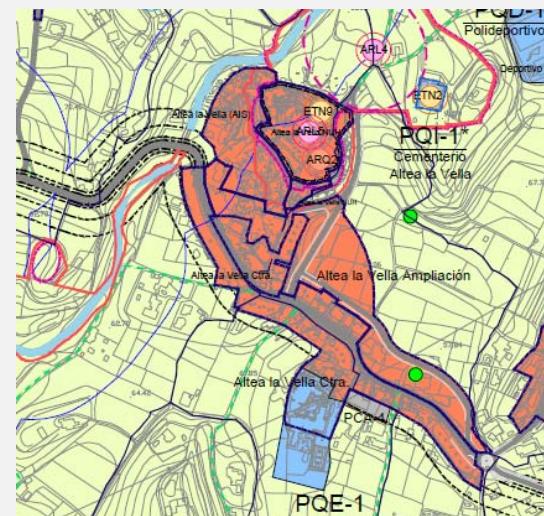


II.1.2.- PROPUESTAS RED VIARIA

A la actual red de tráfico se le propone una serie de nuevos viales. El número de modificaciones incluidas y relevantes es de 5:

Propuesta Nº5.-

La quinta de las modificación/propuesta es una **mejora de trazado en la CV-755 a su paso por Altea La Vella**. Se propone una ronda para tráfico interior de manera que el tráfico se diversifica entre los que tienen destino Altea La Vella, urbanizaciones o los que la atraviesan.



II.1.3.- PROGRAMACION DE IMPLANTACION RED VIARIA

FASE Nº1.-

- ✓ Se realizan las tramitaciones administrativas necesarias para legalizar las actuaciones además de la redacción de los Proyectos técnicos de la Ronda Exterior Norte incluida como Propuesta Nº4.
- ✓ Se realizan las tramitaciones administrativas necesarias para legalizar las actuaciones además de la redacción de los Proyectos técnicos de la Ronda Interior incluida como Propuesta Nº2.

FASE Nº2.-

- ✓ Se ejecuta Ronda Exterior Norte incluida como Propuesta Nº4.
- ✓ Se ejecuta Tramo proyectado de Ronda Interior donde situamos la Propuesta de modificación Nº2.
- ✓ Se realizan las tramitaciones administrativas necesarias para legalizar las actuaciones además de la redacción de los Proyectos técnicos de la Ronda Exterior Sur incluida como Propuesta Nº3.
- ✓ Se realizan las tramitaciones administrativas necesarias para legalizar las actuaciones además de la redacción de los Proyectos técnicos de la actuación en Altea La Vella incluida como Propuesta Nº5.

FASE Nº3.-

- ✓ Se ejecuta Ronda Exterior Sur incluida como Propuesta Nº3.
- ✓ Se ejecuta la actuación en Altea La Vella incluida como Propuesta Nº5.

II.1.4.- ACCIONES PARA LA IMPLANTACION DE RED VIARIA

	Actuación	Fase I 2019-2023	Fase II 2023-2026	Fase III 2026-2029	Impacto
Altea La Vella	Proyectos Ronda Altea La Vella.*		Tramitaciones administrativas + Proyectos técnicos.		
	Ronda Altea La Vella			<i>Ejecución de nuevo trazado.</i>	0,800 km
Ronda Exterior	Proyectos Ronda Exterior Norte.*	Tramitaciones administrativas + Proyectos técnicos.			
	Ronda Exterior Norte		<i>Ejecución de nuevo trazado.</i>		2,00 km
	Proyectos Ronda Exterior Sur.*		Tramitaciones administrativas + Proyectos técnicos.		
	Ronda Exterior Sur			<i>Ejecución de nuevo trazado.</i>	3,00 km
Ronda Interior	Ronda Interior Nuevo trazado	Tramitaciones administrativas + Proyectos técnicos	<i>Ejecución de nuevo trazado.</i>		0,500 km

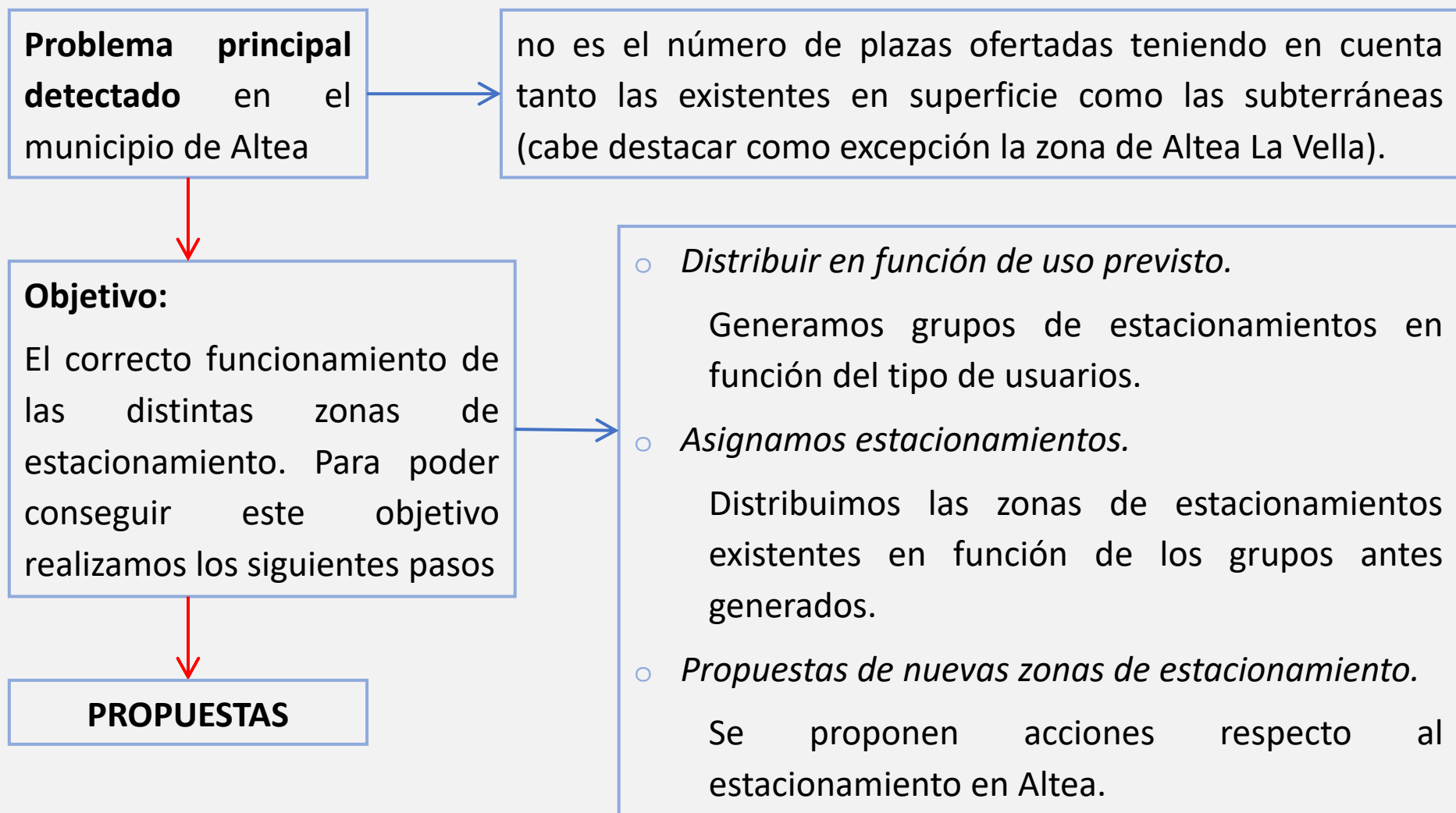
* Previsión.- Los plazos de tramitaciones incluidos son previsiones. Se adelantarán fases siempre y cuando sea posible.



II.- Programas de actuación

II.2.- Estacionamiento

II.2.1.- OBJETIVOS Y ESTRATEGIA DE ESTACIONAMIENTOS



II.2.1.- OBJETIVOS Y ESTRATEGIA DE ESTACIONAMIENTOS

La red de aparcamientos propuesta se genera también según **funcionalidades**:

- ❖ **Estacionamiento Perimetral.-** Disuasión visitantes + dotación de equipamientos periféricos. Aparcamiento libre o con tarifa mínima para todo el día. Acceso señalizado desde Ronda interior.
- ❖ **Estacionamiento Turístico.-** Disuasión visitantes (turismo): Acceso al casco histórico alternativo a Plaza Planelles o Puerto (más externo: menor paso por zonas centrales)
- ❖ **Estacionamiento Intermodal.-** Intercambio modal. Aparcamiento asociado a título transporte FGV.
- ❖ **Estacionamiento Comercial.-** Turismo y rotación. Aparcamiento tarifado por horas (o periodos más largos en los aparcamientos del Puerto) Acceso señalizado desde Distribuidores interiores.
- ❖ **Estacionamiento Residencial** Exclusivos residentes o compartidos con rotación (equipamientos) Además, se propone **completar el polígono de la zona ORA** para evitar los recorridos de agitación en busca de plazas no reguladas y reforzar el efecto de disuasión de llegada a esta área en vehículo privado, además de limitar la indisciplina, hoy indiscriminada en la zona.

La **carga/descarga** quedará ordenada en la zona regulada por la extensión de la zona ORA y en vías principales con las nuevas secciones tipo sin anchura para la doble fila.

II.2.2.- PROPUESTAS ESTACIONAMIENTOS

Como se ha observado, la oferta de estacionamiento es elevada y no se propone la creación de nuevas zonas de estacionamiento salvo excepciones como las siguientes:

Propuesta Nº1.- APARCAMIENTO SUBTERRANEO – SAN PERE

Origen:

Con la ejecución del nuevo paseo marítimo, se acompaña en el proyecto la eliminación de toda la línea de aparcamientos de la zona de actuación.

Con esta actuación se estima la **eliminación de 250 plazas de estacionamiento.**



NOTA: En azul marcamos la zona prevista de ejecución de nuevo paseo marítimo.

II.2.2.- PROPUESTAS ESTACIONAMIENTOS

Como se ha observado, la oferta de estacionamiento es elevada y no se propone la creación de nuevas zonas de estacionamiento salvo excepciones como las siguientes:

Propuesta Nº1.- APARCAMIENTO SUBTERRANEO – SAN PERE

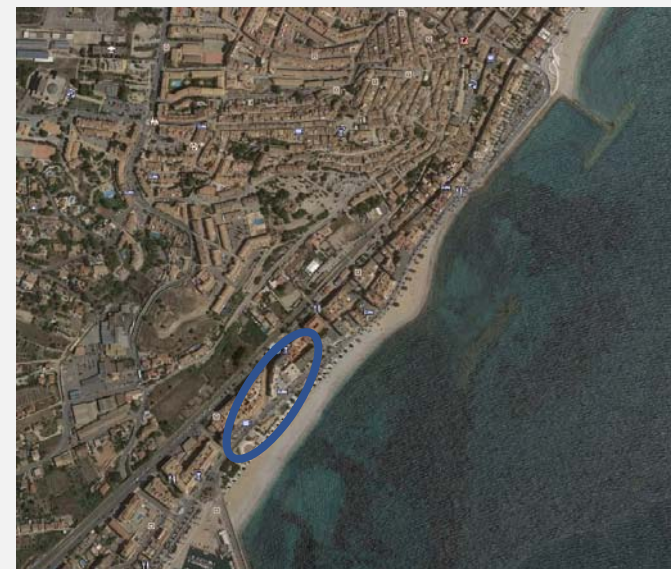
Objetivo:

Dotar/compensar el déficit generado con la creación de alguna nueva zona de aparcamiento.

Propuesta:

Se propone una zona de estacionamiento subterráneo.

- ❖ Estacionamiento SAN PERE.-
proyectado en calle San Pere.



NOTA: En azul marcamos la zona prevista de ejecución de nuevo aparcamiento subterráneo.

La dotación se estima en:
217 plazas de estacionamiento.

II.2.2.- PROPUESTAS ESTACIONAMIENTOS

Propuesta Nº2.- APARCAMIENTO FOIETA

Origen:

Mismo que en Propuesta Nº1.

Objetivo :

Dotar/compensar el déficit generado que se ha expuesto en Propuesta Nº1.

Propuesta:

Se propone una zona de estacionamiento en superficie.

- ❖ Estacionamiento FOIETES.- Junto a parada de TRAM en Altea.



NOTA: En rojo marcamos las zonas previstas de ejecución de nuevos estacionamientos.

La dotación se estima en:
102 plazas de estacionamiento.

II.2.2.- PROPUESTAS ESTACIONAMIENTOS

Propuesta Nº3.- ZONA ORA 1

Localización:

Es la zona más restrictiva, comprende el centro comercial del núcleo urbano de Altea, incluyendo el Ayuntamiento y calles adyacentes.



Objetivo:

Se pretende reducir el impacto de tráfico sobre la calle Garganes considerándola como un eje viario principal dentro del núcleo urbano.

NOTA: En rojo marcamos las zonas previstas de ejecución de zona 1 ORA.

II.2.2.- PROPUESTAS ESTACIONAMIENTOS

Propuesta Nº3.- ZONA ORA 2

Condiciones:

La segunda zona de ORA posee condiciones menos gravosa para el usuario que la primera.



Objetivo:

- Potenciar la utilización de estacionamientos regulados para usuarios no residentes.
- Para los usuarios residentes, facilitar su acceso a estas plazas a través de tarjetas o regulación horaria.

NOTA: En amarillo marcamos las zonas previstas de ejecución de zona 2 ORA.

II.2.2.- PROPUESTAS ESTACIONAMIENTOS

Propuesta Nº4.- ALTEA LA VELLA

Un caso particular dentro del municipio es **Altea La Vella**.

Es un núcleo que absorbe gran cantidad de tráfico debido a sus condiciones y servicios.

Problemática detectada:

- Es un núcleo que absorbe gran cantidad de tráfico debido a sus condiciones y servicios.
- Se localiza cerca de las zonas de urbanizaciones.
- Estas urbanizaciones no poseen en ningún caso ningún tipo de servicio.

Altea La Vella recibe un tráfico rotacional importante.

II.2.2.- PROPUESTAS ESTACIONAMIENTOS

Propuesta Nº4.1.- ALTEA LA VELLA

Propuesta:

- Organizar las estructuras actuales de estacionamiento de todo el núcleo con medidas como:
 - ✓ Mejora señalización.
 - ✓ Adecuación de accesos.
 - ✓ Accesibilidad a PMR.
- Actualmente existen dos zonas de estacionamientos en superficie marcadas en la imagen incluida.
- Como medida complementaria, incluir zonas de ORA



NOTA: En verde marcamos las zonas donde actualmente se ubican los aparcamientos.

Objetivo:

- Potenciar más la optimización de cada una de las plazas de aparcamiento.

II.2.2.- PROPUESTAS ESTACIONAMIENTOS

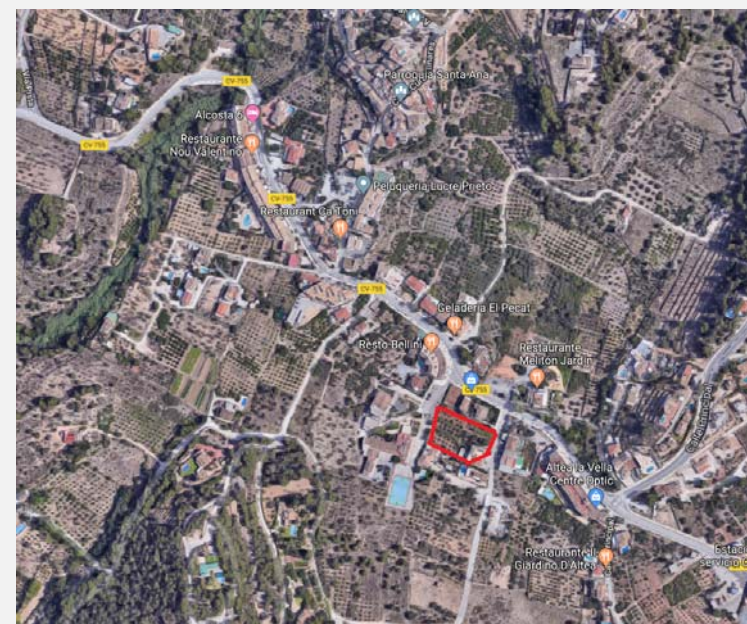
Propuesta Nº4.2.- ALTEA LA VELLA

Propuesta:

- Generar una nueva zona de estacionamiento en superficie.
- ❖ Estacionamiento III Altea la Vella.- Junto a CV-755 en zona sur del núcleo urbano.

Objetivo:

- Potenciar más la optimización de cada una de las plazas de aparcamiento.



NOTA: En rojo marcamos la zona prevista de ejecución de nuevo estacionamiento en superficie.

II.2.2.- PROPUESTAS ESTACIONAMIENTOS

Propuesta Nº5.- INTERMODALES

Particularmente Altea como ya se ha comentado, tiene la posibilidad de creación de tres zonas intermodales con una mínima inversión.

Objetivo:

Conectar todos los medios de movilidad para que el usuario pueda desplazarse según le convenga en su situación particular.

Se debe de dotar con unas instalaciones mínimas que permitan la relación entre la movilidad peatonal, ciclista, ferroviaria, mecanizada pública y privada.

II.2.2.- PROPUESTAS ESTACIONAMIENTOS

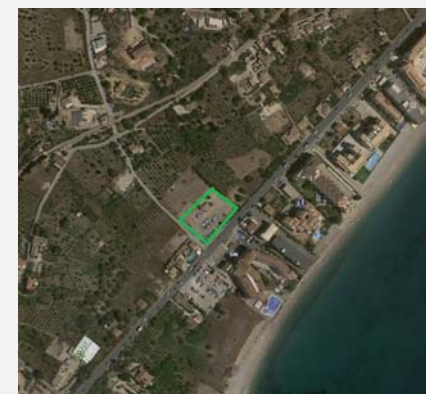
Propuesta N°5.- INTERMODALES

Propuestas:

Se proponen un total de tres zonas.

Estas zonas coinciden con las tres estaciones de FGV existentes en el término municipal.

- **P4.1.- Estación de Altea.-** Se incluye en la propuesta N°2.
- **P4.2.- Apeadero de Garganes.-** Este aparcamiento ya existe, se propone dotar de condiciones de intermodalidad al mismo.
- **P4.3.- Apeadero Cap Negret.-** Este aparcamiento ya existe y esta en funcionamiento, se propone dotar de condiciones de intermodalidad al mismo.



NOTA: En amarillo/verde marcamos las zonas previstas de ejecución de zonas intermodales.

II.2.3.- PROPUESTAS ESTACIONAMIENTOS - RESUMEN

La red de estacionamientos propuesta se resume a continuación:

Propuesta Nº1.- ESTACIONAMIENTO TURISTICO

- ❖ *Estacionamiento Subterráneo San Pere.- Junto CV-7651 / Dotación 217 plazas*

Propuesta Nº2.- ESTACIONAMIENTO TURISTICO

- ❖ *Estacionamiento FOIETES.- Junto a parada de TRAM / Superficie aprox. 4.000,00 m2*

Propuesta Nº3.- ESTACIONAMIENTO RESIDENCIAL/COMERCIAL

- ❖ *Zona ORA 1 / Línea estacionamiento aprox. 850,00 m*
- ❖ *Zona ORA 2 / Línea estacionamiento aprox. 2.100,00 m*

Propuesta Nº4.- ESTACIONAMIENTO PERIMETRAL

- ❖ *Altea La Vella III / Superficie aprox. 2.100,00 m2*

Propuesta Nº5.- ESTACIONAMIENTO INTERMODAL

- ❖ *Estación de Altea (Foietes) / Superficie aprox. 4.000,00 m2*
- ❖ *Apeadero de Garganes*
- ❖ *Apeadero Cap Negret*

II.2.4.- PROGRAMACION DE IMPLANTACION ESTACIONAMIENTOS

FASE Nº1.-

- ✓ Se incorpora el aparcamiento proyectado como consecuencia del Proyecto Frente Litoral – Aparcamiento FOIETES.
- ✓ Nueva ejecución de aparcamiento en Altea la Vella.
- ✓ Formalización zona ORA 1.

FASE Nº2.-

- ✓ Se eliminan las zonas de aparcamiento como consecuencia del Proyecto Frente Litoral.
- ✓ Se incorpora el aparcamiento proyectado como consecuencia del Proyecto Frente Litoral – Aparcamiento Subterráneo SAN PERE.
- ✓ Acondicionamiento de zonas de aparcamiento Intermodal Altea Garganes.
- ✓ Acondicionamiento de zonas de estacionamiento existentes en Altea la Vella.

FASE Nº3.-

- ✓ Acondicionamiento de zonas de aparcamiento Intermodal Altea Cap Negret.
- ✓ Formalización zona ORA 2

II.2.5.- ACCIONES PARA LA IMPLANTACION DE ESTACIONAMIENTOS

	Actuación	Fase I 2019-2023	Fase II 2023-2026	Fase III 2026-2029	Impacto
Propuesta N°1	Nuevo aparcamiento subterráneo		<i>Ejecución de aparcamiento subterráneo de San Pere</i>		217 nuevas plazas de aparcamiento
	Eliminación de zonas de estacionamiento		<i>Ejecución de mejoras en frente litoral</i>		Eliminación de un total de 250 plazas de aparcamiento
Propuesta N°2	Nuevo aparcamiento en superficie	<i>Ejecución de aparcamiento de Foietes</i>			102 nuevas plazas de aparcamiento
Propuesta N°3	Implantación ORA	<i>Formalización de Zona Ora N°1</i>			850 metros de nuevas líneas de estacionamientos ORA
	Implantación ORA			<i>Formalización de Zona Ora N°2</i>	2100 metros de nuevas líneas de estacionamientos ORA
Propuesta N°4	Adecuación		<i>Adecuación de aparcamientos Altea la Vella I y II</i>		Mejora en comunicaciones y accesibilidad
	Nuevo aparcamiento en superficie	<i>Ejecución de aparcamiento Altea la Vella III</i>			119 nuevas plazas de aparcamiento
Propuesta N°5	Adecuación		<i>Adecuación de aparcamiento Garganes</i>		Mejora en comunicaciones y accesibilidad
	Adecuación			<i>Adecuación de aparcamiento Cap Negret</i>	Mejora en comunicaciones y accesibilidad



II.- Programas de actuación

II.3.- Transporte Público

II.3.1.- OBJETIVOS Y ESTRATEGIA DEL TRANSPORTE PUBLICO

El Plan de **Transporte Público** busca dar respuesta a los siguientes objetivos:

- Mejorar la conexión de los núcleos periféricos con Altea (Altea la Vella, Urbanizaciones, Mascarat, Campomanes, L'Olla, Zona Industrial):
 - Núcleos más compactos en vías principales (Altea la Vella, L'Olla, Zona Industrial): con servicios regulares.
 - Núcleos dispersos o fuera/a desnivel de vías principales (Urbanizaciones, Mascarat, Campomanes): con servicios de itinerario flexible coordinados con los servicios regulares.
- Mejorar la accesibilidad a las estaciones de ferrocarril ampliando las posibilidades de acceso en transporte público, también desde las entidades más dispersas de población.
- Mejorar la accesibilidad interior al casco de Altea salvando el desnivel zona alta-zona baja con un servicio específico, que podrá responder también a demandas turísticas.
- Ordenar el área de parada de servicios regionales / interurbanos / urbanos en C/ La Mar.

II.3.2.- PROPUESTAS TRANSPORTE PUBLICO

Para ello, se propone una red formada por los siguientes servicios:

Línea 10: Albir- Altea-l'Olla (*interurbana*). Conexión entre núcleos y movimientos internos a lo largo de la costa. Alimentador FGV Altea

Línea 27: Zona Industrial-Altea-Altea la Vella (*urbana*).

Inclusión en la red de la línea 27 además de la conexión entre Altea y Altea la Vella la conexión con las nuevas zonas industriales propuestas en el P.G.E.

Esta modificación debe incluir la inclusión del recorrido por las nuevas Rondas propuestas, tanto la Ronda Exterior y la Ronda Interior.

APP BUS: para que vecinos y visitantes puedan acceder desde su móvil a toda la información actualizada sobre líneas, paradas, tiempos de espera, incidencias, puntos de interés cercanos, consulta de saldo del bono vía NFC, guía de viaje. Práctica y de fácil manejo.

Servicio de Transporte a la demanda

Campomanes, Mascarat, Urbanizaciones (Este) Alimentando L10 con horario coordinado

Urbanizaciones (Oeste) Alimentando L27 con horario coordinado

▪ **Microbús:** Ayuntamiento-Zona Alta-Puerto-Ayuntamiento. Conexión entre zonas centrales a desnivel (mejora de la accesibilidad). Alimentador FGV Garganes. Uso turístico: Conexión P rotación Planelles / FGV Garganes con casco histórico y Puerto.

II.3.2.- PROPUESTAS TRANSPORTE PUBLICO

Además, como **medidas complementarias diseñadas para dar respuesta a necesidades detectadas** se propone:

Objetivo: **Mejorar la velocidad comercial del transporte público:**

- Otorgar prioridad semafórica a los ejes principales semaforizados de transporte público (N-332), dada la carencia de espacio suficiente para establecer carriles bus reservados.

Objetivo: **Ordenar los puntos de parada de autobuses regionales e interurbanos:**

- Reservar espacio para un área específica para autobuses en la C/del Mar.

Objetivo: **Dar respuesta a la movilidad interior de la población que acude en vehículo privado a Altea en temporada alta:**

- **Transporte urbano regular:** Incremento significativo de las frecuencias del resto del año, especialmente en la Línea 27 (recorrido a lo largo de la costa).
- **Lanzaderas turísticas:** Conectando los principales hoteles y residencias turísticas con el casco central y las playas, con buena frecuencia y vehículos adecuados a la demanda esperada.

II.3.3.- PROGRAMACION TRANSPORTE PUBLICO

FASE Nº1.-

- ✓ Implantación de la propuesta de red de transporte público (línea 10)
Puesta en servicio transporte público a la demanda.

FASE Nº2.-

- ✓ Puesta en servicio de la línea de microbús, (una vez completadas las acciones de templado en toda esta zona).

FASE Nº3.-

- ✓ Prioridad semafórica en eje Carrer del Mar y ordenación espacio reservado a parada.
- ✓ Implantación de la propuesta de red de transporte público (línea 27)
Puesta en servicio red definitiva.

II.3.4.- ACCIONES PARA LA IMPLANTACION TRANSPORTE PUBLICO

Propuesta	Acción	Fase I 2019-2023	Fase II 2023-2026	Fase III 2026-2029	Impacto
Línea 10	Modificación trazado	<i>Modificación de recorridos</i>			Disminución de longitud .- 4,1 km
	Transporte a demanda	<i>Reducción los Intervalos en 15'</i>			Disminución flota.- 2 autobuses
Línea 27	Modificación trazado			<i>Modificación de recorridos</i>	Nueva longitud .- 7,8 km
	Transporte a demanda			<i>Reducción los Intervalos en 15'</i>	Absorción de 2 autobuses de Línea 10
Microbús	Implantación		<i>Implantación de nueva Línea Microbús</i>		Intervalo de 30' con nueva flota de 1 autobús
Otras medidas	Ordenación de espacio parada			<i>Carrer de la Mar</i>	
	Prioridad semafórica			<i>Carrer de la Mar</i>	

RESUMEN DE DATOS

Línea 10

- ✓ Longitud actual 10,3 Km Intervalo paso actual 15'
- ✓ Longitud propuesta 6,2 Km Intervalo paso propuesto 15'

Línea 27

- ✓ Longitud propuesta 7,8 Km Intervalo paso propuesto 15'

Microbús

- ✓ Longitud propuesta 3,2 Km Intervalo paso propuesto 30'

TOTAL

- ✓ Longitud actual 10,3 Km
- ✓ Longitud propuesta 17,2 Km
- ✓ Km red/1000 habitantes actual 0,44
- ✓ Km red/1000 hab propuesta 0,73

II.- Programas de actuación

II.4.- Itinerarios ciclistas

II.4.1.- OBJETIVOS Y ESTRATEGIA DE LOS ITINERARIOS CICLISTAS

La propuesta de actuación sobre los itinerarios ciclistas contiene las siguientes actuaciones:

- ❖ Diseño de una red ciclista: A partir de la revisión del Estudio municipal existente, se ha buscado completar una red funcional y eficiente y posibilitar secciones tipo más generosas y seguras para los usuarios de la vía, dentro de las limitaciones que impone la orografía municipal.
- ❖ Se analizan las distintas propuestas de itinerarios ciclistas de otros órganos competentes y se comprueba que no existe ninguna actuación prevista dentro del periodo temporal de validez del documento de Revisión del PGOU de Altea.

ADEMÁS Posible senda peatón / bici en Camí Fondo (según Plan Viario), ligada a eje Río Algar: Corredor Verde.

II.4.2.- PROPUESTAS ITINERARIOS CICLISTAS

Propuesta.- ITINERARIOS URBANOS / RECORRIDOS

El Ayuntamiento tiene desarrollado en la actualidad un proyecto donde describe una serie de itinerarios ciclistas dentro del núcleo urbano de Altea. Los itinerarios proyectados poseen unas condiciones estructurales distintas cada uno de ellos y en función de su ubicación.



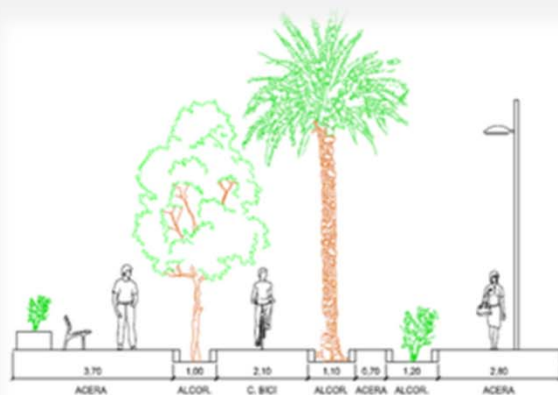
NOTA:

- ✓ En **rojo** marcamos los itinerarios ciclistas proyectados por el ayuntamiento.
- ✓ En **Verde** incluimos las ejecutados a fecha de redacción el actual documento.

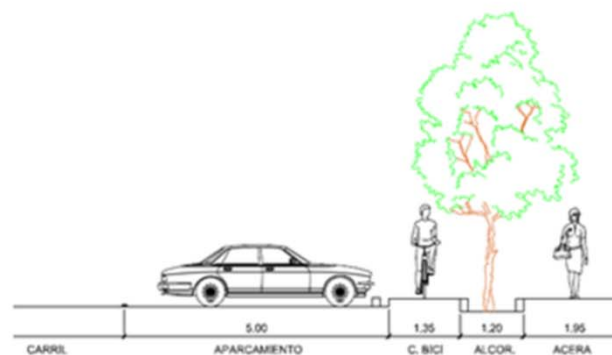
II.4.2.- PROPUESTAS ITINERARIOS CICLISTAS

Propuesta.- ITINERARIOS URBANOS / SECCIONES TIPO

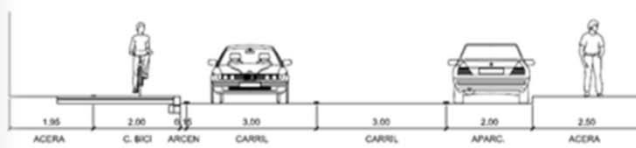
Del proyecto extraemos distintas secciones tipo definidas en función de su Nº de Itinerario y de la calle dentro del mismo.



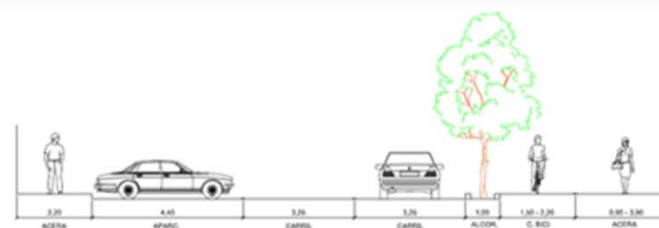
Itinerario 1 / Avda. del Puerto.



Itinerario 2 / Avda. Cortes Valencianas.



Itinerario 3 / Calle Garganes.

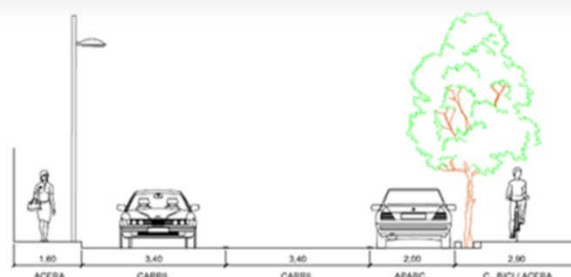


Itinerario 4 / Avda. La Nucia.

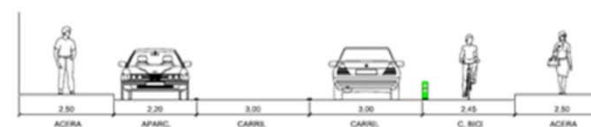
II.4.2.- PROPUESTAS ITINERARIOS CICLISTAS

Propuesta.- ITINERARIOS URBANOS / SECCIONES TIPO

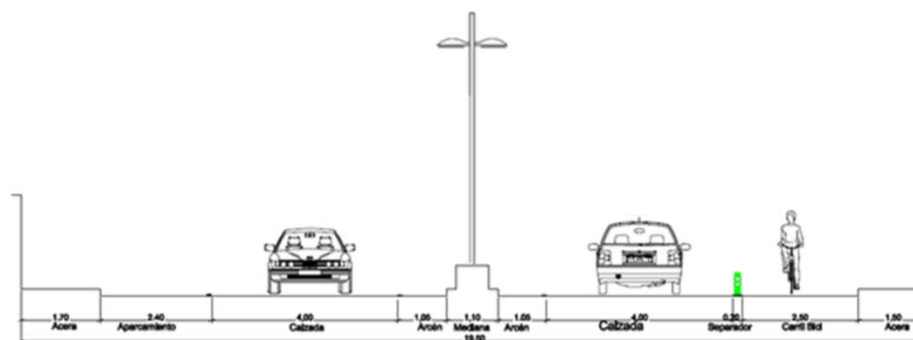
Del proyecto extraemos distintas secciones tipo definidas en función de su Nº de Itinerario y de la calle dentro del mismo.



Itinerario 5 / Calle Alcoi.



Itinerario 6 / Calle Raspall.

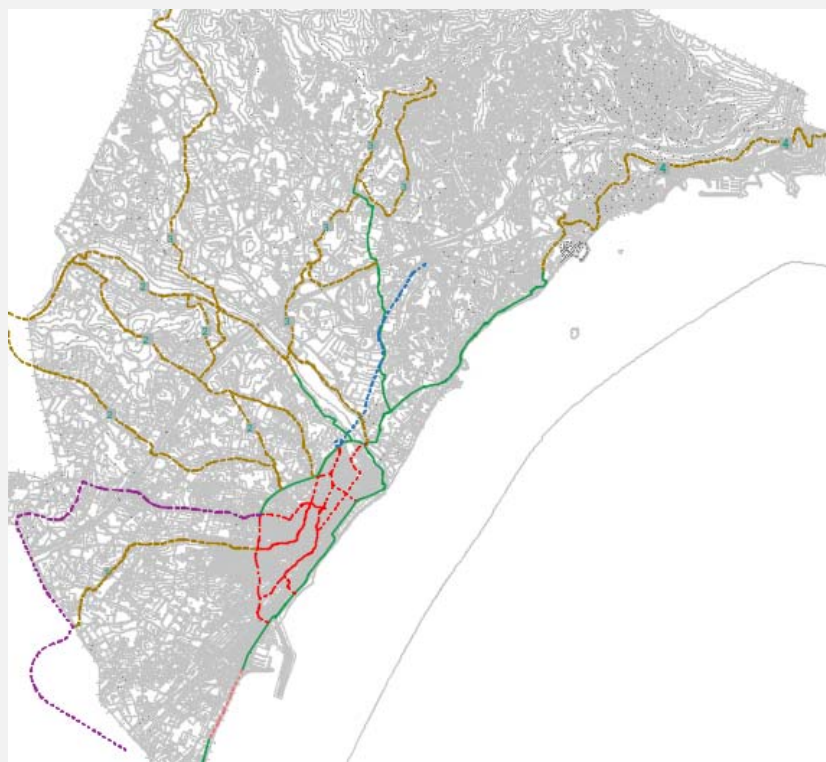


Itinerario 7 / Camí del Algar.

II.4.2.- PROPUESTAS ITINERARIOS CICLISTAS

Propuesta.- EXTERNOS NUCLEO URBANO 1 / RECORRIDOS

De igual modo que con los itinerarios urbanos, el Ayuntamiento propone una serie de itinerarios ciclistas externos al casco urbano de Altea, cuya función principal debe de ser la conexión de internúcleos para el soporte tanto de la movilidad diaria como la recreativa.



Propuestas.-

Se ramifican a través de **distintos ejes** con unas condiciones estructurales igualmente distintas.

Los itinerarios conectan el núcleo urbano de Altea con el resto del municipio, desde el sur del mismo con la conexión con el Albir hasta la zona Norte con sus urbanizaciones.

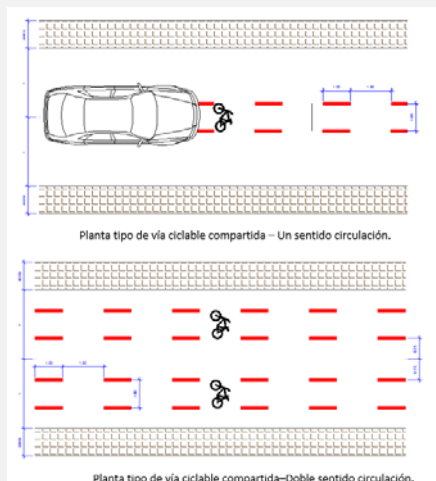
NOTA: En la imagen mostramos todos los itinerarios ciclistas propuestos por el ayuntamiento.

II.4.2.- PROPUESTAS ITINERARIOS CICLISTAS

Propuesta.- EXTERNOS NUCLEO URBANO 1 / SECCIONES TIPO

De los proyectos extraemos distintas secciones tipo definidas en función de su Itinerario además de proponer nuevas soluciones posibles.

EJES TIPO



Dependiendo de la zona del eje donde nos encontremos, la estructura del carril bici varía en función del tráfico. Si el tráfico se desarrolla en un único sentido de circulación o si es de doble circulación.

CORREDOR VERDE



Foto de tramo existente de corredor verde.

Dar continuidad al eje y tramos existentes.

EJE ALBIR



El vial que conecta Altea con la Playa del Albir posee unas condiciones de uso seguro a los vehículos motorizados.

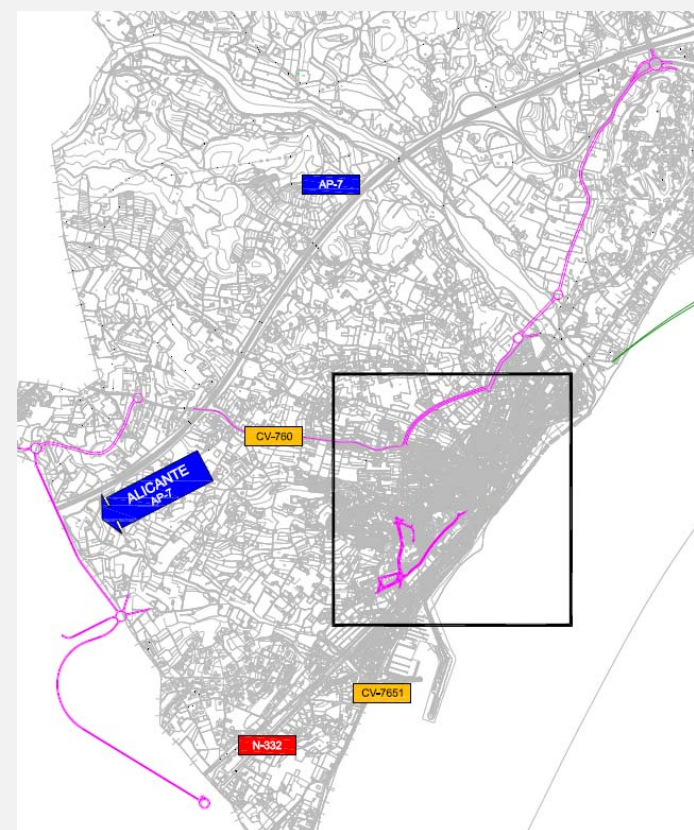
Se propone una nueva distribución en planta de los distintos medios de movilidad, sustituyendo elementos de protección actuales por elementos de menor dimensión pero al mismo tiempo más eficientes.

II.4.2.- PROPUESTAS ITINERARIOS CICLISTAS

Propuesta.- EXTERNOS NUCLO URBANO 2 / RECORRIDOS

Asociados a las nuevas propuestas viarias incluidas en el actual documento y recogidas del P.G.E. se incluyen además nuevos recorridos de itinerarios ciclistas.

En este caso nos centramos en la Ronda Exterior de Altea propuesta que conecta prácticamente todo el municipio, pudiendo recorrer en bicicleta de Norte-Oeste a Sur- Este todo Altea.



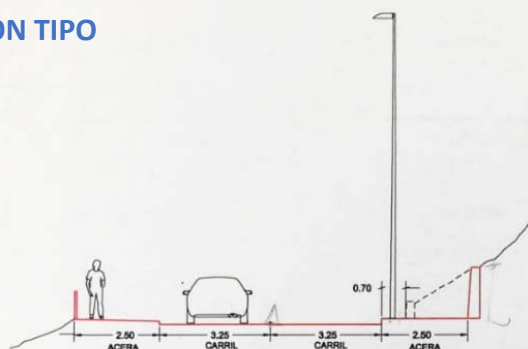
NOTA: En **fucsia** marcamos los itinerarios ciclistas proyectados asociados a la Ronda Exterior.

II.4.2.- PROPUESTAS ITINERARIOS CICLISTAS

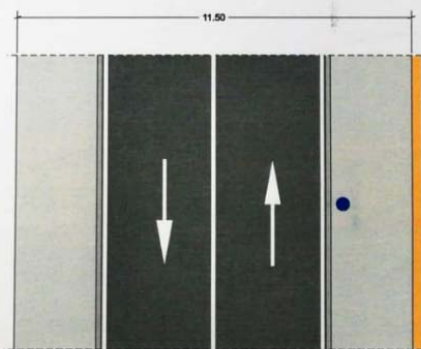
Propuesta.- EXTERNOS NUCLEO URBANO 2 / SECCIONES TIPO

De los proyectos extraemos la sección tipo definida en función de su Itinerario.

SECCION TIPO



PLANTA



El vial propuesto como Ronda Exterior que conecta Altea la Vella prácticamente con la Playa del Albir pasando por Altea posee una reserva de uso para ciclistas.

Se propone una distribución en planta de los distintos medios de movilidad, incluyendo elementos de protección y separación de medios de movilidad.

II.4.2.- PROPUESTAS ITINERARIOS CICLISTAS - RESUMEN

La red de itinerarios ciclistas propuesta se resume a continuación:

Propuesta Itinerarios Urbanos

❖ *Distancia aproximada de itinerario.- 5.100,00 m*

Propuesta Itinerarios Caminos

❖ *Distancia aproximada de itinerario.- 30.300,00 m*

Propuesta Itinerarios Ronda Exterior Norte

❖ *Distancia aproximada de itinerario.- 3.500,00 m*

Propuesta Itinerarios Ronda Exterior Sur

❖ *Distancia aproximada de itinerario.- 6.500,00 m*

II.4.3.- PROGRAMACION ITINERARIOS CICLISTAS

FASE Nº1.-

- ✓ En el núcleo de Altea, nueva ejecución de los itinerarios ciclistas propuestos.

FASE Nº2.-

- ✓ Ejecución de conexión con Playa del Albir.
- ✓ Se propone la ejecución de los itinerarios ciclistas clasificados con el número 3.
- ✓ Se propone la ejecución de los itinerarios ciclistas clasificados con el número 4.
- ✓ Ejecución de itinerario ciclista asociado a la Ronda exterior Norte.

FASE Nº3.-

- ✓ Se propone la ejecución de los itinerarios ciclistas clasificados con el número 1.
- ✓ Se propone la ejecución de los itinerarios ciclistas clasificados con el número 2.
- ✓ Ejecución de itinerario ciclista asociado a la Ronda exterior Norte.

II.4.4.- ACCIONES PARA LA IMPLANTACION DE ITINERARIOS CICLISTAS

Propuesta	Acción	Fase I 2019-2023	Fase II 2023-2026	Fase III 2026-2029	Impacto
Itinerarios urbanos	Itinerario Nº1.- Nueva ejecución	<i>Montcau – C/d'Alacant – La Séquia – Camí Vell d'Alacant</i>			Nueva longitud .- 2,1 km
	Itinerario Nº2.- Nueva ejecución	<i>Zubeldia - Jaume I - Garganes</i>			Nueva longitud .- 1,9 km
	Itinerario Nº3.- Nueva ejecución	<i>Benidorm - Alcoi</i>			Nueva longitud .- 1,1 km
	Conexión Albir		<i>Conexión playa</i>		Nueva longitud .- 1,0 km
Caminos	Nº1 Nueva ejecución			<i>Tramo Nº 1</i>	Nueva longitud .- 2,3 km
	Nº2 Nueva ejecución			<i>Tramo Nº 2</i>	Nueva longitud .- 10,5 km
	Nº3 Nueva ejecución		<i>Tramo Nº 3</i>		Nueva longitud .- 13,0 km
	Nº4 Nueva ejecución		<i>Tramo Nº 4</i>		Nueva longitud .- 4,5 km
Ronda Exterior	Norte Nueva ejecución		<i>Asociado a ejecución Tramo de Ronda Exterior</i>		Nueva longitud .- 3,0 km
	Sur Nueva ejecución			<i>Asociado a ejecución Tramo de Ronda Exterior</i>	Nueva longitud .- 6,5 km



II.- Programas de actuación

II.5.- Movilidad Peatonal

II.5.1.- OBJETIVOS Y ESTRATEGIA DE LA MOVILIDAD PEATONAL

Las propuestas de actuación sobre la movilidad peatonal contiene los siguientes objetivos:

- ❖ **Templado de la zona central:** Las actuaciones de calmado de tráfico en la zona central redundarán en una mejora de la movilidad peatonal en:
 - Los movimientos internos a la zona comercial / administrativa.
 - En sus conexiones con la zona alta y la costa hoy fracturadas por la barrera física de la Línea del TRAM como principal elemento, como segundo elemento físico tenemos la N-332.
 - Mejor acceso a la Estación de FGV Garganes.

II.5.1.- OBJETIVOS Y ESTRATEGIA DE LA MOVILIDAD PEATONAL

Con el fin de lograr lo mencionado en la página anterior, dividimos las medidas propuestas de mejora de la movilidad peatonal en tres modelos diferenciados.

- ❖ **Áreas de zona 30.** Las calles o áreas 30 son zonas en las que se limita la velocidad de circulación a 30 km/h, forzando su cumplimiento, mediante un diseño adecuado.
- ❖ **Medidas puntuales de calmado.** Como actuaciones de menor entidad que las anteriores. Estas medidas de calmado consisten en la incorporación de cruces peatonales elevados.

II.5.2.- MOVILIDAD PEATONAL – AREAS DE ZONA 30

Propuesta.-

Es característico de estas Áreas **una rasante común para vehículos y peatones**, la diferenciación por el tipo o color del pavimento de los espacios correspondientes a automóviles y a peatones.

La **prohibición de estacionar los vehículos a lo largo de toda la calle** suele “obligar” a disponer mobiliario urbano, farolas, árboles, etc., para garantizar el cumplimiento de la prohibición.

Las calles propuestas para generar Zonas 30 son:

- **Avinguda L' Alt En Jaume I.**
- **Avda. de la Nucia.**
- **C/Garganes.**
- **C/Costera Pont de Moncau.**

NOTA: La intensidad máxima admisible es de 200 vehículos en hora punta y se recomienda que en las calles de acceso no se rebase los 400 vehículos hora.

II.5.2.- MOVILIDAD PEATONAL – AREAS DE ZONA 30

Propuesta.- Avinguda L' Alt En Jaume I

Se debe efectuar con un aumento de la cota del pavimento acompañado de una combinación de colores que permita al peatón circular por la avenida de manera correcta.

LOCALIZACION



DETALLE



NOTA: Ejemplo personalizado de propuesta de estado final de la avenida.

II.5.2.- MOVILIDAD PEATONAL – AREAS DE ZONA 30

Propuesta.- Avda. de la Nucia - C/Costera Pont de Moncau

Se debe efectuar con un aumento de la cota del pavimento acompañado de una combinación de colores que permita al peatón circular por la avenida de manera correcta.

LOCALIZACION



DETALLE



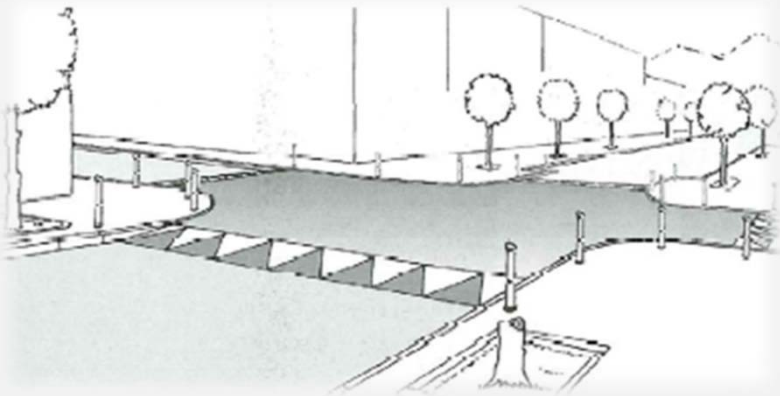
NOTA: Ejemplo personalizado de propuesta de estado final de las calles.

II.5.3.- MOVILIDAD PEATONAL – MEDIDAS PUNTUALES DE CALMADO

Propuesta.-

Con esta medida aproximamos a los usuarios a una **plataforma mixta**, generando una **sensación de prioridad peatonal**.

Solución tipo propuesta:



La **ubicación** de estos pasos elevados los dividimos en dos grupos:

- Los primeros denominados como **cruces principales**.
- Los segundos denominados como **cruces no principales**.

II.5.3.- MOVILIDAD PEATONAL – MEDIDAS PUNTUALES DE CALMADO

Propuesta.-

De los dos grupos desarrollados, concretamos la localización de cada una de las actuaciones propuestas.

Los **cruces principales** son los siguientes:

- ❖ Calle Conde de Altea / Convert.
- ❖ Calle Conde de Altea / Gabriel Miró.
- ❖ Calle Conde de Altea / Carreró de l'hostal.

NOTA: En amarillo marcamos los cruces principales propuestos.
Se ejecutarán cuando la carretera deje de poseer condiciones de nacional.



Los **cruces no principales** propuestos son los siguientes:

- ❖ Carrer del Mar.- se deben de disponer cada 50 metros aproximadamente.
- ❖ Paseo Sant Pere.- favorece el movimiento peatonal transversal.
- ❖ Altea La Vella, pasos existentes.

II.5.4.- ACCIONES PARA LA IMPLANTACION DE MOVILIDAD PEATONAL

Propuesta	Acción	Fase I 2019-2023	Fase II 2023-2026	Fase III 2026-2029	Impacto
Áreas Zona 30	Avda. L' Alt En Jaume I.	<i>Redistribución de elementos de la plataforma actual para convertirla en Zona 30</i>			Longitud.- 0,4 km
	Avda. de la Nucia, Avda. Alcalde Juan Alvado, Camí de l'Algar, Garganes y C/Generalitat Valenciana			<i>Ejecución de nueva sección y plataforma para dotarla de condiciones de Zona 30</i>	Longitud.- 2,2 km
	C/Costera Pont de Moncau		<i>Ejecución de nueva sección y plataforma para dotarla de condiciones de Zona 30</i>		Longitud.- 0,3 km
Medias de calmado	Principales			<ul style="list-style-type: none"> ✓ C/Conde de Altea – Covert ✓ C/Conde de Atea – Gabrile Miró ✓ C/conde de Altea – Carrerço de l'hostal 	Total de actuaciones.- 3
	No principales		<ul style="list-style-type: none"> ✓ Carrer de la Mar ✓ Paseo Sant Pere ✓ Altea la Vella Pasos existentes 		Total de actuaciones.- 5

II.- Programas de actuación

II.6.- Medidas de gestión de la movilidad

II.6.- MEDIDAS DE LA GESTION DE LA MOVILIDAD

Objetivo:

Evitar el acceso masivo en vehículo privado a los centros escolares y mejorar las condiciones de seguridad vial.



Rutas escolares

Conectando las áreas residenciales con alumnos más alejadas con los centros escolares mediante un servicio integrado municipal que puede servir a varios centros cercanos.

**Camino escolar
seguro**

Creando rutas a pie tuteladas por padres/profesores que conecten las áreas residenciales más cercanas con los centros escolares, revisando las condiciones de seguridad a lo largo de todo el itinerario.

NOTA: El diseño de estas medidas queda sujeto a estudios de detalle específicos posteriores

II.6.- MEDIDAS DE LA GESTION DE LA MOVILIDAD

Objetivo:

Mejorar la accesibilidad de la población dispersa y promover una mayor ocupación de los vehículos.



**Sistema coche
compartido**

- Integración del municipio de Altea en el sistema www.compartir.org
- Campaña específica de difusión
- Seguimiento del calado de la iniciativa

**Utilización
habitual**

**Viajes recurrentes, cierta longitud (ahorro)
Ej: Desplazamientos por trabajo/estudio a otros
municipios (Benidorm, Alicante...)**

NOTA: El diseño de estas medidas queda sujeto a estudios de detalle específicos posteriores

II.6.- MEDIDAS DE LA GESTION DE LA MOVILIDAD

Objetivo:

**Dar a conocer las alternativas al vehículo privado y aportar fiabilidad
DIFUSIÓN E INFORMACIÓN.**

**Difusión en
medios locales**

Soporte papel

Web de movilidad

**Kiosco de
movilidad**

Difusión y campañas específicas

**Entregada en los puntos de pago del peaje.
Disponible en los equipamientos municipales, en puntos de información.
turística, en hoteles y puntos servidos por lanzaderas Buzoneo.**

Incluyendo horarios, rutas, transporte a la demanda, red ciclista...

**Situado en punto central emblemático y accesible (Pza. Ayuntamiento)
De aspecto característico y representativo
Con información acerca de todas las posibilidades de movilidad:**

Líneas de autobús, microbús, transporte a la demanda
Servicios discrecionales: rutas, lanzaderas, paradas de taxi
Aparcamientos de disuasión
Red de carriles bici

II.6.- MEDIDAS DE LA GESTION DE LA MOVILIDAD

Objetivo:

Permitir a los servicios técnicos municipales la GESTIÓN INTEGRADA DE LA MOVILIDAD y facilitar proporcionar la información al público



**Oficina de
Movilidad**

Red viaria: Control semafórico, gestión de incidencias

Aparcamiento: Gestión de información en tiempo real (paneles en accesos para evitar recorridos innecesarios o dirigir recorridos)

Transporte público: Gestión de flotas y sistemas de prioridad semafórica mediante Sistemas de Ayuda a la Explotación (SAE)

Transporte a demanda: Gestión y seguimiento de los servicios

Transporte discrecional: Seguimiento de rutas escolares y taxis

Otros servicios posibles: Gestión de sistema préstamo de bicicletas



III.- Evaluación del Plan

III.- Evaluación del Plan

III.1.- Herramienta de cálculo de impactos (SIG)

III.1.- HERRAMIENTAS DE CALCULO DE IMPACTOS (SIG)

El valor de un Sistema de Información Geográfica radica principalmente en su capacidad para construir modelos o representaciones del mundo real a partir de bases de datos digitales. La construcción de modelos constituye un instrumento muy eficaz para analizar las tendencias y determinar los factores que influyen en ellas, así como para evaluar las posibles consecuencias de las decisiones de planificación sobre los recursos existentes en el área de interés.

En términos generales los SIG permiten localizar espacialmente información recopilada, analizar la estructura territorial actual del ámbito de estudio, previsualizar la estructura del territorio en escenarios a corto y medio plazo, etc.

Además, los SIG permiten cuantificar los impactos producidos por diferentes propuestas de acción, mediante el cálculo de parámetros como:

- **Isócronas:** Líneas de puntos situados a un mismo tiempo de viaje de uno elegido como extremo, (en este caso, para el análisis de la red viaria se ha tomado la Plaza del Ayuntamiento)
- **Coberturas:** Población servida por un sistema de transporte público o una red ciclista, a una cierta distancia de la red, a la que accede a pie (transporte público) o en bicicleta a través de la red convencional (red ciclista)

III.- Evaluación del Plan

III.2.- Estimación de impacto de los planes sectoriales

III.2.- ESTIMACION DE IMPACTO DE LOS PLANES SECTORIALES

RED VIARIA:

INDICADOR.- NIVELES DE SERVICIO

Ver resultados de cálculos.

TRANSPORTE PUBLICO:

INDICADOR.- ACCESIBILIDAD A TRANSPORTE PUBLICO

(distancia 300 metros o 5 minutos caminando a paradas)

Ver planos de accesibilidad a transporte público.

ITINERARIO CICLISTA:

INDICADOR.- ACCESIBILIDAD A ITINERARIOS CICLISTAS

(distancia 300 metros o 5 minutos caminando red ciclista)

Ver planos de accesibilidad a itinerarios ciclistas.

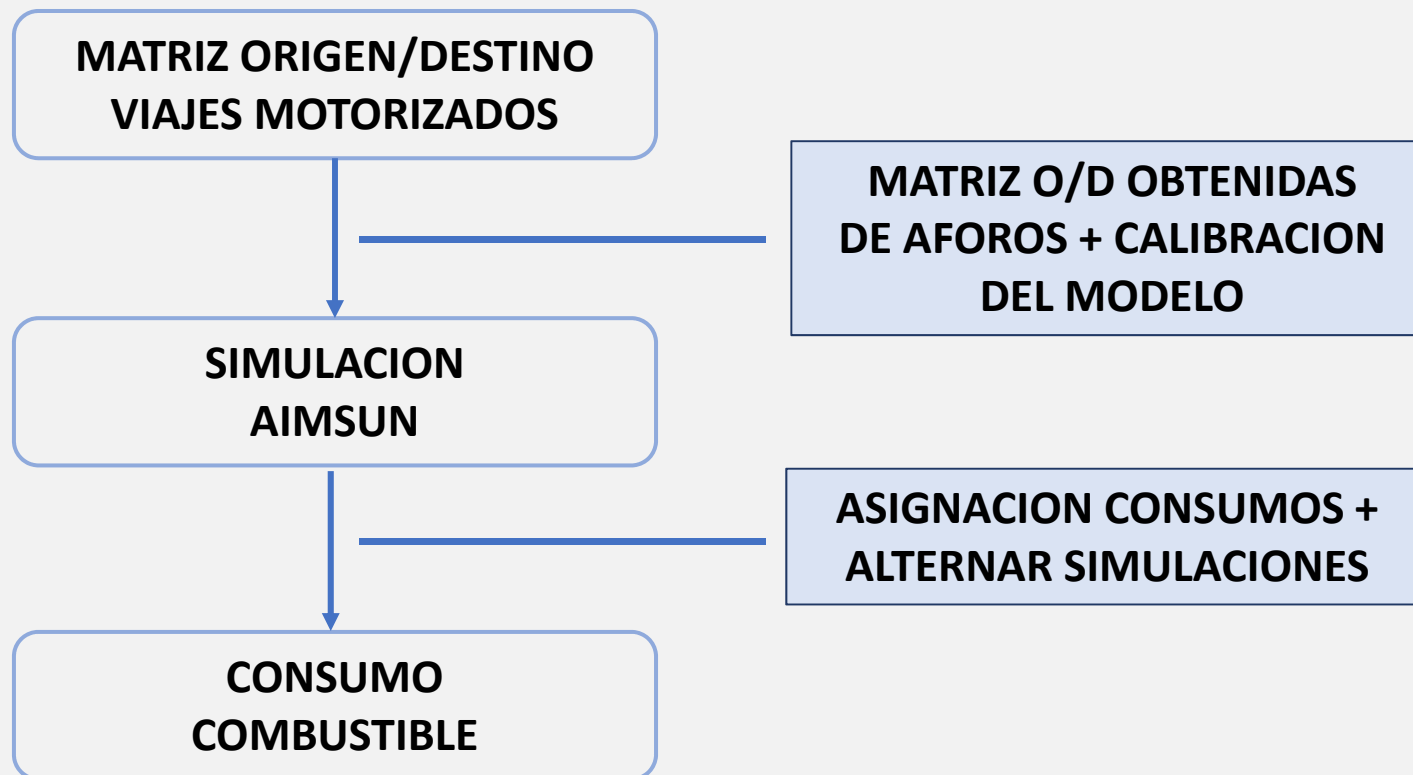


III.- Evaluación del Plan

III.3.- Evaluación energética del Plan

III.3.- EVALUACION ENERGETICA DEL PLAN

Metodología de estimación del consumo energético.-



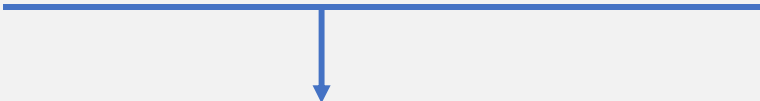
III.3.- EVALUACION ENERGETICA DEL PLAN

Metodología de estimación del consumo energético.-

Aimsun proporciona **tres modelos ambientales**:

- ❖ El modelo de consumo de combustible
- ❖ El modelo de emisión de contaminación QUARTET
- ❖ El modelo de emisión de contaminación de Panis et al.

De estos tres modelos utilizamos el primero, *El modelo de consumo de combustible*.



El Modelo de Consumo de Combustible de Aimsun supone que cada vehículo está en ralentí o navegando a una velocidad constante, o acelerando o desacelerando. Se determina el estado de cada vehículo y luego el modelo usa la fórmula apropiada para calcular el combustible consumido para este estado.

III.3.- EVALUACION ENERGETICA DEL PLAN

Consumo energético COMPARATIVA DE ESCENARIOS.- Aplicando el Modelo de Consumo de Combustible obtenemos los siguientes resultados:

CONSUMO DE COMBUSTIBLE EN HORA PUNTA EN ALTEA MODELO ACTUAL		CONSUMO DE COMBUSTIBLE EN HORA PUNTA EN ALTEA MODELO FUTURO SIN IMPLANTACION		CONSUMO DE COMBUSTIBLE EN HORA PUNTA EN ALTEA MODELO FUTURO IMPLANTADO	
00:10:00	97.85	00:10:00	121.58	00:10:00	83.79
00:20:00	246.15	00:20:00	291.80	00:20:00	219.70
00:30:00	255.26	00:30:00	312.19	00:30:00	212.46
00:40:00	254.92	00:40:00	350.95	00:40:00	215.68
00:50:00	254.28	00:50:00	343.21	00:50:00	212.72
01:00:00	243.58	01:00:00	331.56	01:00:00	210.20
Agregado	1352.05	Agregado	1751.27	Agregado	1154.56
Media	225.34	Media	291.88	Media	192.43

Como se observa el consumo de combustible con la proyección de aforos al futuro genera el consumo se aumenta en un 29 % aproximadamente.

Una vez aplicado la totalidad de las propuestas el consumo de combustible desciende con respecto al modelo futuro sin implantar en un 33 % aproximadamente. Este descenso se produce con la optimización de itinerarios gracias a los nuevos viales propuestos.



IV.- RESUMEN DE PROGRAMACION

IV.- RESUMEN DE PROGRAMACION

PROPUESTA VIARIA					
	Actuación	Fase I 2019-2023	Fase II 2023-2026	Fase III 2026-2029	Impacto
Altea La Vella	Proyectos Ronda Altea La Vella.*		Tramitaciones administrativas + Proyectos técnicos.		
	Ronda Altea La Vella			<i>Ejecución de nuevo trazado.</i>	0,800 km
Ronda Exterior	Proyectos Ronda Exterior Norte.*	Tramitaciones administrativas + Proyectos técnicos.			
	Ronda Exterior Norte		<i>Ejecución de nuevo trazado.</i>		2,00 km
	Proyectos Ronda Exterior Sur.*		Tramitaciones administrativas + Proyectos técnicos.		
	Ronda Exterior Sur			<i>Ejecución de nuevo trazado.</i>	3,00 km
Ronda Interior	Ronda Interior Nuevo trazado	Tramitaciones administrativas + Proyectos técnicos	<i>Ejecución de nuevo trazado.</i>		0,500 km

* Previsión.- Los plazos de tramitaciones incluidos son previsiones. Se adelantarán fases siempre y cuando sea posible.

IV.- RESUMEN DE PROGRAMACION

ESTACIONAMIENTOS					
	Actuación	Fase I 2019-2023	Fase II 2023-2026	Fase III 2026-2029	Impacto
Propuesta Nº1	Nuevo aparcamiento subterráneo		<i>Ejecución de aparcamiento subterráneo de San Pere.</i>		217 nuevas plazas de aparcamiento
	Eliminación de zonas de estacionamiento		<i>Ejecución de mejoras en frente litoral.</i>		Eliminación de un total de 250 plazas de aparcamiento
Propuesta Nº2	Nuevo aparcamiento en superficie	<i>Ejecución de aparcamiento de Foietes.</i>			102 nuevas plazas de aparcamiento.
Propuesta Nº3	Implantación ORA	<i>Formalización de Zona Ora Nº1.</i>			850 metros de nuevas líneas de estacionamientos ORA.
	Implantación ORA			<i>Formalización de Zona Ora Nº2.</i>	2100 metros de nuevas líneas de estacionamientos ORA.
Propuesta Nº4	Adecuación		<i>Adecuación de aparcamientos Altea la Vella I y II.</i>		Mejora en comunicaciones y accesibilidad.
	Nuevo aparcamiento en superficie	<i>Ejecución de aparcamiento Altea la Vella III.</i>			119 nuevas plazas de aparcamiento.
Propuesta Nº5	Adecuación		<i>Adecuación de aparcamiento Garganes.</i>		Mejora en comunicaciones y accesibilidad.
	Adecuación			<i>Adecuación de aparcamiento Cap Negret.</i>	Mejora en comunicaciones y accesibilidad.

IV.- RESUMEN DE PROGRAMACION

TRANSPORTE PUBLICO					
Propuesta	Acción	Fase I 2019-2023	Fase II 2023-2026	Fase III 2026-2029	Impacto
Línea 10	Modificación trazado	<i>Modificación de recorridos.</i>			Disminución de longitud .- 4,1 km.
	Transporte a demanda	<i>Reducción los Intervalos en 15'.</i>			Disminución flota.- 2 autobuses.
Línea 27	Modificación trazado			<i>Modificación de recorridos.</i>	Nueva longitud .- 7,8 km.
	Transporte a demanda			<i>Reducción los Intervalos en 15'.</i>	Absorción de 2 autobuses de Línea 10.
Microbús	Implantación		<i>Implantación de nueva Línea Microbús.</i>		Intervalo de 30' con nueva flota de 1 autobús.
Otras medidas	Ordenación de espacio parada			<i>Carrer de la Mar.</i>	
	Prioridad semafórica			<i>Carrer de la Mar.</i>	

IV.- RESUMEN DE PROGRAMACION

ITINERARIOS CICLISTAS					
Propuesta	Acción	Fase I 2019-2023	Fase II 2023-2026	Fase III 2026-2029	Impacto
Itinerarios urbanos	Itinerario Nº1.- Nueva ejecución	<i>Montcau – C/d'Alacant – La Séquia – Camí Vell d'Alacant</i>			Nueva longitud .- 2,1 km
	Itinerario Nº2.- Nueva ejecución	<i>Zubeldia - Jaume I - Garganes</i>			Nueva longitud .- 1,9 km
	Itinerario Nº3.- Nueva ejecución	<i>Benidorm - Alcoi</i>			Nueva longitud .- 1,1 km
	Conexión Albir		<i>Conexión playa</i>		Nueva longitud .- 1,0 km
Caminos	Nº1 Nueva ejecución			<i>Tramo Nº 1</i>	Nueva longitud .- 2,3 km
	Nº2 Nueva ejecución			<i>Tramo Nº 2</i>	Nueva longitud .- 10,5 km
	Nº3 Nueva ejecución		<i>Tramo Nº 3</i>		Nueva longitud .- 13,0 km
	Nº4 Nueva ejecución		<i>Tramo Nº 4</i>		Nueva longitud .- 4,5 km
Ronda Exterior	Norte Nueva ejecución		<i>Asociado a ejecución Tramo de Ronda Exterior</i>		Nueva longitud .- 3,0 km
	Sur Nueva ejecución			<i>Asociado a ejecución Tramo de Ronda Exterior</i>	Nueva longitud .- 6,5 km

IV.- RESUMEN DE PROGRAMACION

MOVILIDAD PEATONAL					
Propuesta	Acción	Fase I 2019-2023	Fase II 2023-2026	Fase III 2026-2029	Impacto
Áreas Zona 30	Avda. L' Alt En Jaume I.	<i>Redistribución de elementos de la plataforma actual para convertirla en Zona 30</i>			Longitud.- 0,4 km
	Avda. de la Nucia, Avda. Alcalde Juan Alvado, Camí de l'Algar, Garganes y C/Generalitat Valenciana			<i>Ejecución de nueva sección y plataforma para dotarla de condiciones de Zona 30</i>	Longitud.- 2,2 km
	C/Costera Pont de Moncau		<i>Ejecución de nueva sección y plataforma para dotarla de condiciones de Zona 30</i>		Longitud.- 0,3 km
Medias de calmado	Principales			<ul style="list-style-type: none"> ✓ C/Conde de Altea – Covert ✓ C/Conde de Atea – Gabrile Miró ✓ C/conde de Altea – Carrerço de l'hostal 	Total de actuaciones.- 3
	No principales		<ul style="list-style-type: none"> ✓ Carrer de la Mar ✓ Paseo Sant Pere ✓ Altea la Vella Pasos existentes 		Total de actuaciones.- 5



V.- SINTESIS Y CONCLUSIONES

V.- SINTESIS Y CONCLUSIONES

REDACCION DEL PLAN MUNICIPAL DE MOVILIDAD DE ALTEA

FASE I

Detallado conocimiento
del ámbito de estudio

Correcto diagnóstico de la
situación actual

Bases de las propuestas
de actuación

Potente campaña de campo

- Encuesta a residentes
- Aforos y encuesta vehículo privado
- Inventario de viario, aparcamiento y C/D

Información documental

Consulta institucional y ciudadana

- Mesas
- Foro web

IDENTIFICAR PROBLEMÁTICAS, FORMULAR RETOS Y DESAFÍOS A QUE SE ENFRENTA EL PLAN

- Condicionantes territoriales (estructura polinuclear, dispersión, orografía...)
- Importante estacionalidad
- Proyectos de variantes al núcleo (alivio tráfico de paso)
- Predominio vehículo privado (también en viajes cortos)
- Saturación del acceso Norte al núcleo
- Saturación tráfico/aparcamiento zona Jaume I
- Efecto barrera antigua N-332, Pont de Moncau
- Complejidad casco histórico (viario, relieve)
- Papel pobre del transporte público (bus, tren)

V.- SINTESIS Y CONCLUSIONES

REDACCION DEL PLAN MUNICIPAL DE MOVILIDAD DE ALTEA

FASE II
Formulación de
propuestas

Modelo de movilidad

Planes sectoriales
coordinados y
programados

MODELO DE MOVILIDAD

Disminución del tráfico privado que accede al núcleo mejorando la calidad urbana y sin perder accesibilidad

- Expulsión del tráfico pasante a Rondas y recuperación del espacio urbano de la antigua N-332, muy central
- Mejora de la movilidad en transporte público
- Potenciación de los modos blandos

PLANES SECTORIALES COORDINADOS

Plan viario

- Nueva jerarquía viaria incorporando Rondas
- Templado y protección de áreas centrales

Plan aparcamiento

- Sistema de aparcamientos jerarquizados
- Extensión ORA en polígonos de tarifa gradual

Plan transporte público

- Rediseño de la red, más eficaz y directa
- Incorporación microbús a zona alta y transporte a demanda en zonas dispersas

Plan Itinerarios ciclistas

- Red ciclista conectiva urbana
- Red ciclista conectiva internúcleos

Plan movilidad peatonal

- Acciones peatonales apoyadas en zona templada y casco peatonal preexistente

V.- SINTESIS Y CONCLUSIONES

**PLAN MUNICIPAL DE
MOVILIDAD DE ALTEA**



**Mejora de la situación
tendencial
(crecimiento libre)**



**Evaluación energética
del Plan**



**El PMM mitiga el impacto energético del crecimiento de población y
movilidad estimado para 2029 en un 33% respecto al escenario tendencial**

Escenario	Consumo (l/h)
2029 sin Plan	291,88
2029 con Plan	194,43



Ajuntament d'Altea

GRACIAS POR SU ATENCIÓN



OPTIMUN PROYECTOS
Y ESTUDIOS, S.L.



PLAN MUNICIPAL DE MOVILIDAD DE ALTEA

PLANOS

AYTO. DE ALTEA



OPTIMUN PROYECTOS Y
ESTUDIOS, S.L.
649 24 70 95
fjcuencia@optimuningenieria.com

FECHA .- JUNIO 2019

INDICE: PLANOS

- 01 – 01 – RED VIARIA Y APARCAMIENTO. PROGRAMACION FASE I
- 01 – 02 – RED VIARIA Y APARCAMIENTO. PROGRAMACION FASE II
- 01 – 03 – RED VIARIA Y APARCAMIENTO. PROGRAMACION FASE III
- 02 – TRANSPORTE PUBLICO
- 03 – 01 – ITINERARIOS CICLISTAS. PROGRAMACION FASE I
- 03 – 02 – ITINERARIOS CICLISTAS. PROGRAMACION FASE II
- 03 – 03 – ITINERARIOS CICLISTAS. PROGRAMACION FASE III
- 04 – ACCESIBILIDAD AL TRANSPORTE PUBLICO
- 05 – ACCESIBILIDAD A ITINERARIOS CICLISTAS