



Estrategia para la Regeneración del Frente Marítimo de Altea

Promotor: Ajuntament d'Altea
Autor: **PLAY**studio (Vicente Iborra + Iván Capdevila)
C/ Italia 17, 7º izq. 03003, Alicante
965923392 // to@playstudio.es
www.playstudio.es



23/05/2017

ÍNDICE

MEMORIA

0. Antecedentes.

1. Memoria descriptiva y justificativa.

ANEXOS

Anexo 1. Análisis de tráfico y movilidad.

Anexo 2. Valoración económica.

PLANOS

TOMO I

1. Análisis y objetivos

1.1 #Objetivo 1 La continuidad de los usos marítimos en la Bahía de Altea.

1.2 #Objetivo 2 La continuidad de la Infraestructura Verde en la Bahía de Altea.

1.2.1 Secciones generales Frente Marítimo de Altea.

1.2.3 Indicador de Sostenibilidad Ambiental: Espacio viario destinado al peatón en el Frente Marítimo de Altea.

1.3 #Objetivo 3 La consolidación del Eje dotacional de Altea entre Altea de *Dalt* y Altea de *Baix*.

1.4 #Objetivo 4 La conexión accesible entre Altea de *Dalt* y Altea de *Baix*.

2. Red de Capilares Urbanos. Catálogo de elementos.

2.1 Borde Marítimo (BM). Delimitación / Cálculo Indicadores de Sostenibilidad Ambiental / Análisis DAFO.

2.2 Aparcamientos en Plazas (AP). Delimitación.

2.3 Conectores Longitudinales (CL). Delimitación.

2.4 Conectores Transversales (CT). Delimitación.

2.5 Espacios Vacantes (EV). Delimitación.

2.6 Futuros Desarrollos (FD). Delimitación.

TOMO II

3. Escenarios de movilidad y fases. Plantas generales (identificación de elementos y descripción de acciones a realizar). Planos de ordenación (red de espacios libres, equipamientos públicos y privados, estructura viaria).

3.1 Cronograma.

3.2 Escenario A. Fases 1-8. Plantas generales (identificación de elementos y descripción de acciones a realizar). Planos de ordenación (red de espacios libres, equipamientos públicos y privados, estructura viaria). Infografía estado final.

3.3 Escenario B. Fases 4-8. Plantas generales (identificación de elementos y descripción de acciones a realizar). Planos de ordenación (red de espacios libres, equipamientos públicos y privados, estructura viaria). Infografía estado final.

3.4 Escenario C. Fases 5-8. Plantas generales (identificación de elementos y descripción de acciones a realizar). Planos de ordenación (red de espacios libres, equipamientos públicos y privados, estructura viaria). Infografía estado final.

4. Actuaciones de transformación sobre el Borde Marítimo.

4.1 Líneas, Grafos y Catalizadores.

4.2 Plantas de la actuación.

4.2.1 Planta general.

4.2.2 Planta general sobre situación existente.

4.2.3 Planta general accesos restringidos.

4.3 Secciones.

4.4 Fotomontajes.

5. Etapas de implementación.

TOMO III

Catálogo de buenas prácticas.

MEMORIA

0. Antecedentes

El presente documento desarrolla la Estrategia para la Regeneración del Frente Marítimo de Altea (expediente nº 5321/2016) encargada por el Ayuntamiento de Altea a PLYSTD S.C.P. la cual ha sido desarrollada y dirigida por los arquitectos Vicente Iborra Pallarés (col. CTAA nº 7700) e Iván Capdevila Castellanos (col. CTAA nº 7755). Como parte del equipo redactor han colaborado Armando Ortuño Padilla Dr. Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos (col. ICCP nº 20650) y Vicente Mateu Valero Ingeniero Técnico de Obras Públicas (col. Nº 23812).

1. Memoria descriptiva y justificativa

El origen de la ciudad de Altea debemos buscarlo lejos de su ubicación actual, lejos de un frente marítimo demasiado frecuentado por ataques venidos desde el mar, en el actual núcleo urbano de Altea la Vella e incluso en el fuerte de la Sierra de Bernia, en el paso natural que conectaba las Marinas Alta y Baja.

La actual Altea se sitúa en el centro de la bahía que lleva su nombre, en el territorio relativamente llano que existe entre la desembocadura del río Algar y el Barranc dels Arcs. Y decimos relativamente llano porque la ubicación histórica del actual núcleo urbano se sitúa sobre las pequeñas elevaciones costeras que se encuentran en el territorio entre ambos ríos: en primer lugar fue Bellaguarda, en la colina situada más al Norte, y posteriormente, el Baluarte renacentista sobre la colina de mayor cota situada al Sur. Estos núcleos, en origen separados físicamente, fueron el verdadero origen del casco urbano de Altea. A partir de ese momento la evolución de la ciudad se estableció en base a una dualidad que no sólo está presente en la *imagen pública* (K. Lynch) que comparten sus ciudadanos, sino también en la configuración física y urbana de la ciudad. Por un lado encontramos la Altea de *Dalt* (Altea de Arriba), con los asentamientos originales y las sucesivas extensiones que establecen una clara relación con el paisaje agrícola y los usos que se extienden a sus espaldas. Por otro, la extensión de estos núcleos hacia la costa, primero con el Raval de Sant Pere (el arrabal mariner), pero a partir del trazado de la N-332 y conforme avanzó el S.XX, con toda una serie de desarrollos paralelos al mar surgidos a partir del crecimiento económico y demográfico a consecuencia del turismo, dando forma a la Altea de *Baix* (Altea de Abajo). Entre estas "dos Alteas" un vacío histórico, que a finales del S. XIX se aprovechó para trazar el paso de la línea férrea de vía estrecha Alicante-Denia y que se mantiene en parte hoy en día. Esta condición dual en el desarrollo urbano no sólo ha marcado la estructura física de la ciudad sino también cuestiones sociales, rivalidades vecinales e interacciones entre los que viven abajo y arriba de la vía.

El urbanismo ecológico, que vincula el desarrollo sostenible y la práctica urbana, ha definido el objetivo de conseguir ciudades compactas, complejas, eficientes y cohesionadas socialmente, precisamente después de comprender la identidad urbana de nuestras ciudades mediterráneas. Cada ciudad debe desarrollar sus propias estrategias urbanas para dar respuesta tanto al objetivo general del desarrollo sostenible, como a unos objetivos parciales, específicos y propios de cada contexto urbano. Se establecen 4 objetivos parciales para la obtención de una Altea compacta, compleja, eficiente y cohesionada socialmente, que enlazan con los presentes en el Plan General Estructural de Altea actualmente en fase tramitación:

#Objetivo 1 La continuidad de los usos marítimos en la Bahía de Altea.

#Objetivo 2 La continuidad de la Infraestructura Verde en la Bahía de Altea.

#Objetivo 3 La consolidación del Eje dotacional de Altea entre Altea de *Dalt* y Altea de *Baix*.

#Objetivo 4 La conexión accesible entre Altea de *Dalt* y Altea de *Baix*.

Para alcanzar estos objetivos **+Altea, una Estrategia para el frente marítimo de Altea** pretende operar sobre el espacio público de la ciudad de Altea mediante una estrategia de *Acupuntura Urbana* (J. Lerner), es decir esperando que la activación consecutiva y coordinada de determinados puntos del espacio público a lo largo del tiempo en el casco urbano permita alcanzar, mediante el desarrollo de unas fases de implantación, los objetivos enunciados. Así la estrategia urbana se basará en la creación de una **Red de capilares urbanos** dentro del espacio público de Altea, la cual operará sobre los *9 dominios de la sostenibilidad* (More Than Green): se seleccionarán ubicaciones estratégicas de la Altea de *Dalt*, de *Baix* o estableciendo conexiones entre ellas (*contexto*); aumentará la densidad de utilización del suelo en aquellos lugares en los que todavía sea posible (*ocupación*); permitirá la creación de un espacio público de calidad, accesible universalmente, favoreciendo las interacciones sociales (*espacio de convivencia y habitabilidad*); facilitará la implantación de redes alternativas al automóvil (*movilidad y servicios*); favorecerá la aparición de nuevas y diferentes actividades en la escena urbana (*complejidad*); generará nuevos espacios públicos (*espacios verdes y biodiversidad*); mejorará la eficiencia energética de las infraestructuras presentes en la vía pública (*metabolismo*); creará nuevas dotaciones en el interior del casco urbano (*cohesión social*); permitirá la participación pública de los vecinos en la toma de decisiones (*gestión y gobernanza*).

Así la **Red de capilares urbanos** selecciona de entre el espacio público de Altea, aquellos elementos capaces de dar respuesta a los 4 objetivos parciales, mediante la aplicación de los *9 dominios de la sostenibilidad*, seleccionándose un total de **33 elementos** que por su condición actual pueden ser clasificados en **6 categorías urbanas**: **borde marítimo** (5), **conectores longitudinales** (9), **espacios vacantes** (6), **aparcamientos en plazas** (2), **conectores transversales** (7) y **futuros desarrollos** (4). La activación de estos **33 elementos** como parte de la Red se desarrollará en el tiempo siguiendo un crecimiento fractal, es decir: extendiéndose y densificándose en cada una de las fases de desarrollo.

Para el establecimiento de un cronograma de implantación es necesario abordar el tema de la movilidad del vehículo privado que tiene en Altea una escala territorial que supera las competencias municipales. El Término Municipal de Altea presenta una autopista de peaje (AP-7) que circunvala el municipio a escasos kilómetros del centro y una carretera nacional (N-332) que atraviesa de Norte a Sur la ciudad con un trazado muy próximo al frente marítimo. Así pues, aunque existe una vía rápida para el tráfico de tránsito a escasa distancia, el casco urbano es atravesado por un tránsito viario de alta intensidad (que incluye vehículos de gran tonelaje), todo ello por viarios de escasa sección y de posición estratégica. A esta situación se le une la existencia de una ronda perimetral inacabada y de trazado sinuoso. Por tanto la presencia de estas infraestructuras afecta claramente al espacio público de Altea y por tanto determina la viabilidad de muchas de las acciones a desarrollar por la **Red de capilares urbanos**.

Esta estrategia no espera a que se produzca la toma de decisiones respecto al futuro de estas infraestructuras para comenzar a operar y se establecen escenarios de movilidad alternativos que ordenarán los elementos que las compondrán la **Red** y las fases en las que se operará sobre ellos. Así se determinan:

3 Escenarios de movilidad:

·Escenario A. La situación actual se mantiene en el tiempo (AP-7 de peaje / ronda no concluida) con el tráfico de tránsito atravesando la localidad de Norte a Sur por la N-332.

·Escenario B. La autopista AP-7 continua siendo de peaje, pero el trazado de la ronda se mejora y completa resolviendo problemas de conectividad interna del casco urbano. Sin embargo el tráfico de tránsito seguirá atravesando la localidad de Norte a Sur por la N-332.

·Escenario C. La autopista AP-7 se liberaliza, asumiendo el tráfico de tránsito y el trazado de la ronda se mejora y termina. La antigua N-332 se convierte en la “calle 332”.

7 Fases. A desarrollar a lo largo de 12 años. En cada una de ellas se indican los elementos que intervienen, su calificación urbanística, cómo complementan lo ya existente, y la situación de la movilidad del vehículo privado. Las 12 fases, y los elementos que las componen, se organizan en el cronograma de tal forma que para los 3 escenarios, las 3 primeras fases, y los elementos que las componen, son comunes, es decir, **la Estrategia para el frente marítimo de Altea**, se puede ejecutar desde el primer momento, independientemente de las decisiones sobre la movilidad territorial a adoptar por otras administraciones. Una vez llegados a ese punto, las fases y los elementos que las componen, se hacen específicos para cada escenario de movilidad, dado así soluciones alternativas para alcanzar los objetivos marcados. Estas 7 fases se complementarán en un futuro con una fase 8 que recoge los próximos desarrollos urbanos definidos en el planeamiento en fase de aprobación.

Sin embargo las cuestiones derivadas del tráfico rodado no pueden cualificar por sí solas una estrategia urbana de este tipo. Cualquier intervención urbana de mejora debe encontrar en la **identidad** su principal recurso. Esta es la principal premisa de **+Altea, una Estrategia para el frente marítimo de Altea**. Y esto es aún más claro en un municipio como éste donde las preocupaciones por el desarrollo económico vinculado al turismo y por las cuestiones vinculadas a la idea de sostenibilidad suceden de manera simultánea.

En el caso de Altea la identidad no sólo se reduce a una cuestión geográfica típica derivada de un municipio de costa, que en este caso se complejiza por la existencia de varias colinas ligeramente retranqueadas con respecto al mar. El principal valor cultural de Altea no es tanto el tangible geográfico sino uno intangible: sus personas.

De esta manera, si bien la componente geográfica ha producido una experiencia urbana que diferencia entre vivir arriba en las colinas de Altea de *Dalt* y vivir abajo en el mar en Altea de *Baix*, podemos afirmar que la **producción cultural** de su población se puede resumir en **tres manifestaciones**:

1_Cultura agrícola: en la actualidad Altea presume de ser uno de los pocos municipios libres de transgénicos de España, lo cual tiene su raíz en un pasado muy arraigado a la agricultura de regadío y que sigue presente en los numerosos huertos urbanos públicos y cientos de hectáreas de huerta productiva dentro del municipio. Más allá de un hecho estético la huerta en Altea es un auténtico acontecimiento social, como el momento de la recogida del níspero, que anima activamente la vida de su población.

2_Cultura musical: a 2 sociedades musicales centenarias se le suman el conservatorio profesional, el Palau (auditorio) así como diferentes actividades musicales durante todo el año. Altea es un municipio en donde la música forma parte de la cotidianeidad colectiva.

3_Cultura artística: retratada ya a principios del siglo XX por pintores valencianos como Genaro Lahuerta, Joaquín Mompó o Genaro Palau se ha convertido en residencia de afamados artistas como Benjamin Palència, Eberhard Schlotter o Toni Miró, entre otros. Esta herencia se mantiene en la gran calidad de galerías, estudios y ateliers, espacios expositivos, la muestra de artesanía, fundaciones, museos, así como la Facultad de Bellas Artes.

Por todo esto, **planteamos canalizar y potenciar todo este conocimiento local como catalizador para reconstruir la histórica relación de accesibilidad natural entre la Altea de las colinas y la Altea del mar.** Esta relación fue aniquilada en el siglo XX por la construcción de 2 grandes infraestructuras lineales entre las dos alteas: la carretera nacional y el ferrocarril. De esta manera y dado que las conexiones físicas entre las dos alteas son deficitarias, la mejor opción pasa por potenciar las conexiones mentales interviniendo en las calles principales que históricamente han subido desde o bajado hacia mar. Y serán, precisamente, sus músicos, artistas, y sus vecinos los que, mediante procesos abiertos de participación y concurso, determinarán las pautas de intervención en estos recorridos con el fin de reconstruir este sentido de pertenencia recíproco (ciudad vs mar). La propuesta en este sentido apuesta por señalar aquellos elementos sobre los que construir estas conexiones, caracterizándolos respecto del resto y aportando toda una serie de buenas prácticas que puedan constituir buenos ejemplos para las acciones a desarrollar en un futuro.

Del mismo modo, entendemos que esta estrategia es fundamental para cualquier remodelación del paseo marítimo, objeto primordial de interés político por ser la imagen más nítida del uso turístico. En la actualidad, el paseo marítimo es un collage de situaciones urbanas disfuncionales: una superficie de aparcamiento cortando la continuidad de paseo y playa, carriles de tráfico rodado que contaminan acústicamente y perjudican el acceso a las terrazas de bares y restaurantes, etc. Por otro lado, si bien experiencial y perceptivamente Altea se construye en sentido transversal al mar –en su relación natural de arriba abajo y viceversa, hecho que incluso se evidencia en varias de sus fiestas locales- podemos afirmar que programáticamente se construye en sentido longitudinal al mar. En la parte de arriba, las principales calles comerciales y representativas presentan un trazado sinuoso, adaptado a las curvas de nivel de las colinas origen primero de la ciudad. En la parte de abajo, con un desarrollo paralelo al mar, sucede prácticamente lo mismo: la playa, el paseo y el tejido terciario en planta baja que da a estos. Pero incluso la bisagra histórica de ambas alteas es paralela al mar: la huerta urbana. Y este paisaje antropizado de la huerta es el que, por otra parte, establece una suerte de continuidad “natural” entre los dos cauces que delimitan el desarrollo urbano de Altea.

En definitiva, **hablar del paseo marítimo es hablar de la consolidación programática de los distintos recorridos sinuosos y rectilíneos (dependiendo de su ubicación) y de la reconstrucción psico-experiencial de la relación perdida de naturalidad entre la Altea de Arriba y la Altea de Abajo.** Planteamos, así, el desarrollo de:

Tres líneas de consolidación programática (paralelas al mar)

+

Cinco grafos de reconstrucción de la relación entre la Altea de *Dalt* y la Altea de *Baix* (perpendiculares a la línea de costa)

Líneas de consolidación programática:

1. Renaturalización mediante especies autóctonas (flora + fauna) de la bisagra histórica entre *Dalt* y *Baix*, creando una continuidad entre los usos agrícolas existentes a un lado y al otro del río Algar y el Barrac

dels Arcs, dando respuesta al **#Objetivo 3** La consolidación del Eje dotacional de Altea entre Altea de *Dalt* y Altea de *Baix*. Elementos: CL_Institut / CL_Ferrocarril / EV_Vora la via / CL_Carrer Alacant / EV_Alacant / EV_Sequia / AP_Filharmonica.

2. Mejora de los usos peatonales y la habitabilidad del espacio público en los ejes comerciales del casco urbano. Elementos: AP_Esports / CL_Avenida / CL_Subida Iglesia / CL_La mar 1 / CL_La mar 2 / CL_La mar 3 / CL_La mar 4 / EV_Sol 1 / EV_Sol 2.

3. Remodelación del paseo: Propuesta de sección única, mejorando y potenciando la relación directa entre ciudad y mar, y estableciendo una clara delimitación de los usos peatonales y ciclistas. A lo largo del desarrollo se delimitará la ubicación de **5 catalizadores** (elementos visualizadores de sostenibilidad + activadores espacio público + amplificadores de identidad, programables a lo largo del tiempo por artistas y animadores culturales mediante convocatorias públicas) en los puntos de conexión entre los grafos y el paseo marítimo. Con esto se dará respuesta al **#Objetivo 1** La continuidad de los usos marítimos en la Bahía de Altea y al **#Objetivo 1** La continuidad de la Infraestructura Verde en la Bahía de Altea. Elementos: BM_Paseo Albir-Tr. Port / BM_Tr. Port-Illeta / BM_Illeta-Sant Pere / BM_Sant Pere-Montcau / BM_Montcau-Rio.

Grafos transversales (rasgos característicos = ventajas competitivas) de reconstrucción mental dando respuesta al **#Objetivo 4 La conexión accesible entre Altea de *Dalt* y Altea de *Baix*.**

Sonido: usos y actividades vinculadas a la cultura musical, mapa de sonidos de Altea. Elementos: CT_La mar- Camí vell d'Alacant / EV_Parcelsa Foietà.

Sabor: la gastronomía local, los salazones, el banco semillas ecológicas, la cultura de la huerta, la almazara de Altea (cultivo del olivo), el agroturismo (oferta real Altea para turismo), el "Plat de calent" (turismo gastronómico y cocina local). Elemento: CT_L'Empedrat.

Luz: la luz y el color de Altea reflejada por los pintores y artistas residentes en Altea. Elemento: CT_Pont de Montcau.

Agua: el mar mediterráneo, la pesca, el río Algar y el Barranc dels Arcs, los canales de riego, el remo, la vela y los deportes marítimos, las fiestas vinculadas a los usos marítimos y marineros. Elemento: CT_Pl. J. M. Planelles.

Aire: "Las razones por las que me gusta disfrutar del pueblo del cual llevo el nombre es sentir la brisa cuando vas por sus playas, sentir el aire cuando subes y te asomas a los miradores del casco antiguo, cualquier aire del pueblo es bueno y sienta bien. Incluso, cuando son fiestas y llegan las embajadas, el aire con olor a pólvora, sienta bien. No hay otro pueblo como Altea. Altea sienta bien". Elemento: CT_Garganes.

Por último se propone la actuación sobre los **33 elementos** y especialmente sobre las **tres líneas y los cinco grafos** que componen la **Red de Capilares Urbanos** mediante diferentes etapas que permitan la socialización de la toma de decisiones, el testeo de las soluciones previstas y la monitorización de los resultados obtenidos. Se consigue así involucrar a la ciudadanía, darle visibilidad al proyecto y desarrollar un proceso de empoderamiento urbano. Así se definen **3 Etapas de implementación:**

Etapas 1. Actuaciones previas. Se proponen toda una serie de actividades destinadas a comunicar, socializar y testear las actuaciones a desarrollar involucrando organismos públicos, expertos, colectivos, universitarios, escolares y a la ciudadanía en general, identificando las acciones existentes y aportando

un catálogo de buenas prácticas que puedan constituir buenos ejemplos para las acciones a desarrollar en un futuro, especialmente en los 5 grafos y en los 5 catalizadores definidos.

Etapla 2. Actuaciones de transformación del espacio público. **+Altea, una Estrategia para el frente marítimo de Altea** propone específicamente una visualización de las posibilidades de transformación del paseo marítimo y al mismo tiempo aporta un catálogo de buenas prácticas que puedan constituir buenos ejemplos para las acciones, de nuevo en los 5 grafos y en los 5 catalizadores definidos.

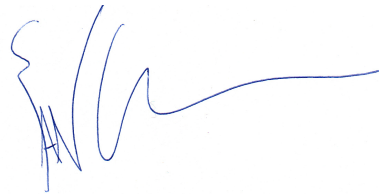
Etapla 3. Monitorización de los resultados obtenidos con las actuaciones previstas a lo largo del tiempo, mediante los indicadores definidos en el propio PGE de Altea.

Alicante, 23 de Mayo de 2017



Vicente Iborra Pallarés

Arquitecto col. CTAA nº 7700



Iván Capdevila Castellanos

Arquitecto col. CTAA nº7755

ANEXOS

ANEXO 1. ANÁLISIS DE TRÁFICO Y MOVILIDAD

ÍNDICE

1	INTRODUCCIÓN.....	2
2	TRÁFICO Y MOVILIDAD	2
2.1	CLASIFICACIÓN DEL ESPACIO PÚBLICO	4
3	ESTACIONAMIENTO - SITUACIÓN ACTUAL	5
3.1	APARCAMIENTO REGULADO (ORA)	5
3.2	APARCAMIENTOS SUBTERRÁNEOS	5
3.3	OCUPACIÓN APARCAMIENTO	7
4	SITUACIÓN PROPUESTA	8
4.1	ESCENARIO A	9
4.1.1	FASES	10
4.1.2	TRÁFICO Y MOVILIDAD	11
4.1.3	ESTACIONAMIENTO	12
4.2	ESCENARIO B	13
4.2.1	FASES	14
4.2.2	TRÁFICO Y MOVILIDAD	15
4.2.3	ESTACIONAMIENTO	15
4.3	ESCENARIO C	17
4.3.1	FASES	18
4.3.2	TRÁFICO Y MOVILIDAD	19
4.3.3	ESTACIONAMIENTO	20
5	DIAGNÓSTICO – DESARROLLO ESTRATEGIA.....	21
5.1	MOVILIDAD	21
5.2	ESTACIONAMIENTO.....	23
6	CONCLUSIONES	25

1 INTRODUCCIÓN

En este documento se desarrolla un breve análisis de los aspectos de tráfico y movilidad relacionados con la Estrategia para la Regeneración del Frente Marítimo de Altea, haciendo especial hincapié en su afección al sistema de estacionamiento.

2 TRÁFICO Y MOVILIDAD

De la tupida red de viales que estructuran el municipio de Altea, se han de destacar jerárquicamente, por un lado, en su zona norte, la AP-7, y atravesando el casco urbano la N-332. Este último vial discurre paralelo a la línea de costa desde Valencia a Cartagena. Soporta una muy elevada intensidad de tráfico especialmente en época estival.

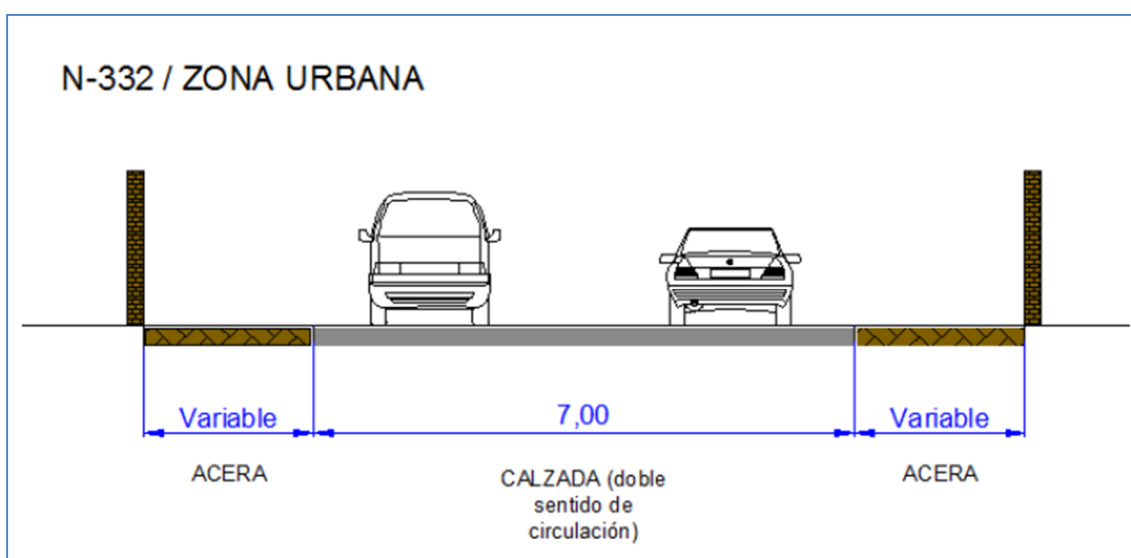


Imagen 1. Sección tipo N-332. Fuente: Estudio de tráfico y movilidad PGOU

Se ha recopilado información de tráfico del Estudio de Tráfico y Movilidad del PGOU realizado en 2015 y del PMUS desarrollado en 2009, redactados por el municipio. En la tabla siguiente se recogen los datos pertenecientes al aforo de la N-332.

		N-332		
AFORO UTILIZADO:	AF- PMUS_1/2			
DESDE	HASTA	PK	IMD	% PESADOS
Todo T.M.	Todo T.M..	----	16679	14,56

Tabla 1. Aforo N-332. Fuente: Estudio de tráfico y movilidad PGOU

En el Estudio de Tráfico y Movilidad del PGOU se realiza el cálculo del nivel de servicio de este vial clasificándose como E, lo que significa una circulación lenta y congestionada.

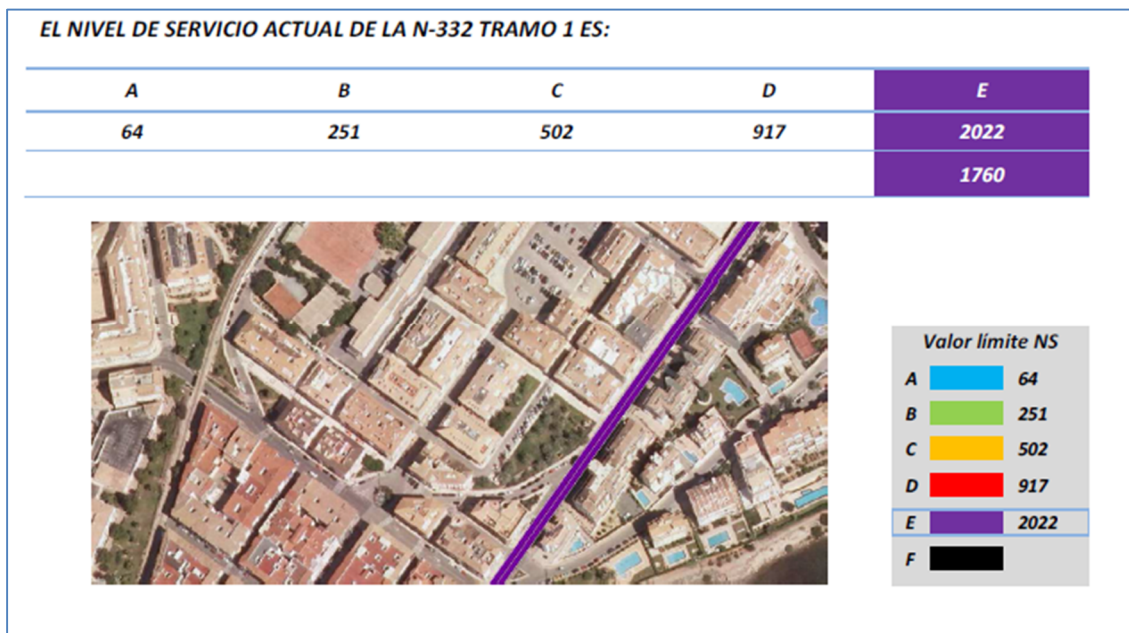


Tabla 2. Nivel de servicio N-332. Fuente: Estudio de tráfico y movilidad PGOU

Otro vial de gran importancia para el casco urbano de Altea es la Ronda Interior, vial que circunvala en una gran parte al casco. Se inicia en una glorieta situada al sur del núcleo urbano que conecta con la N-332. En el trazado de este vial se encuentran distintas intersecciones y glorietas hasta llegar al final de la misma en la zona norte del núcleo urbano. Desde este punto se puede conectar con la N-332 a través de una calle y una intersección no semafORIZADA.



Imagen 2. Trazado N-332 y Ronda. Fuente: Elaboración propia.

En la siguiente tabla se muestra el nivel de servicio calculado en el Estudio de Tráfico y Movilidad para la Ronda, resultando nuevamente un nivel E.

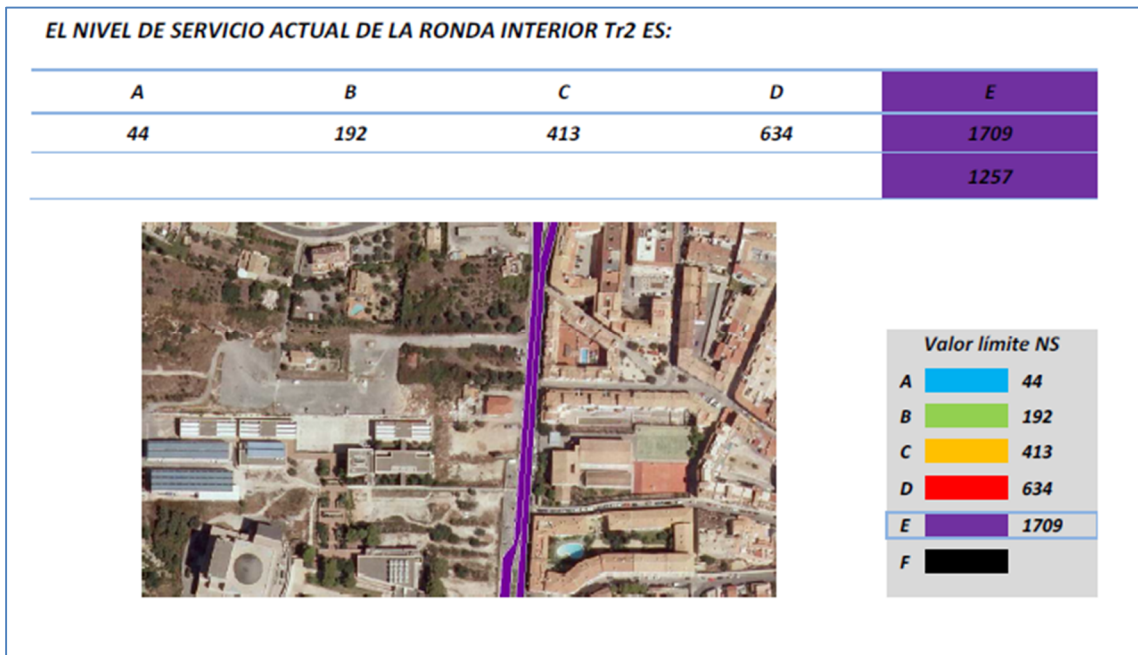


Tabla 3. Nivel de servicio Ronda. Fuente: Estudio de tráfico y movilidad PGOU

Existen en el término municipal otros viales de importancia como la CV-760 y la CV-755, las cuales no tienen relevancia de cara a los objetivos de este trabajo.

2.1 CLASIFICACIÓN DEL ESPACIO PÚBLICO

Mediante un estudio del espacio público de la zona de actuación (imágenes 3 y 4), se observa que la mayor parte del mismo se destina al vehículo privado, quedando en una situación muy desfavorecida los modos blandos de movilidad como el peatonal y la bicicleta.

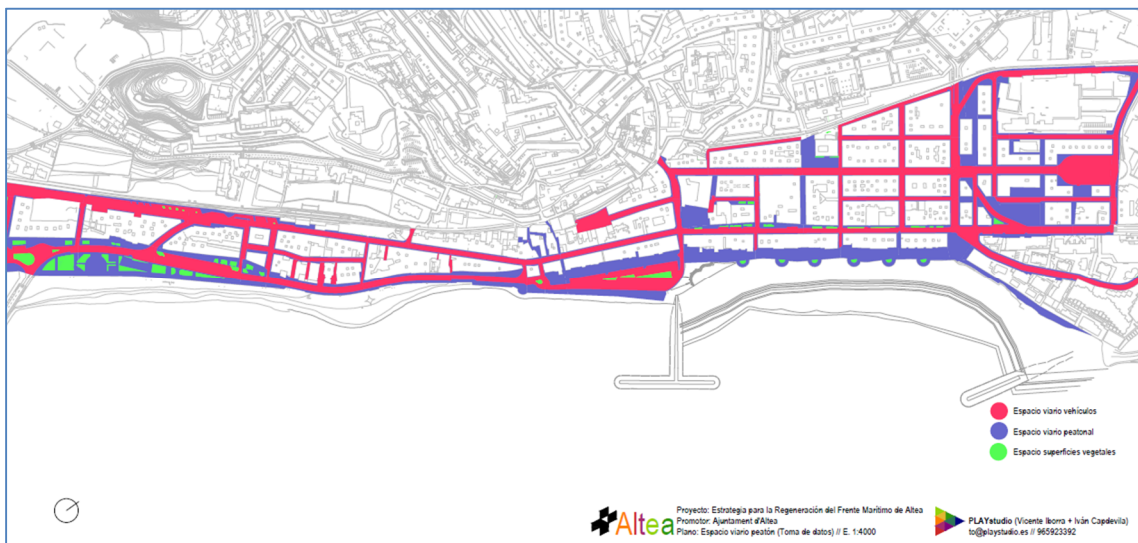


Imagen 3. Clasificación espacio urbano. Fuente: elaboración propia.

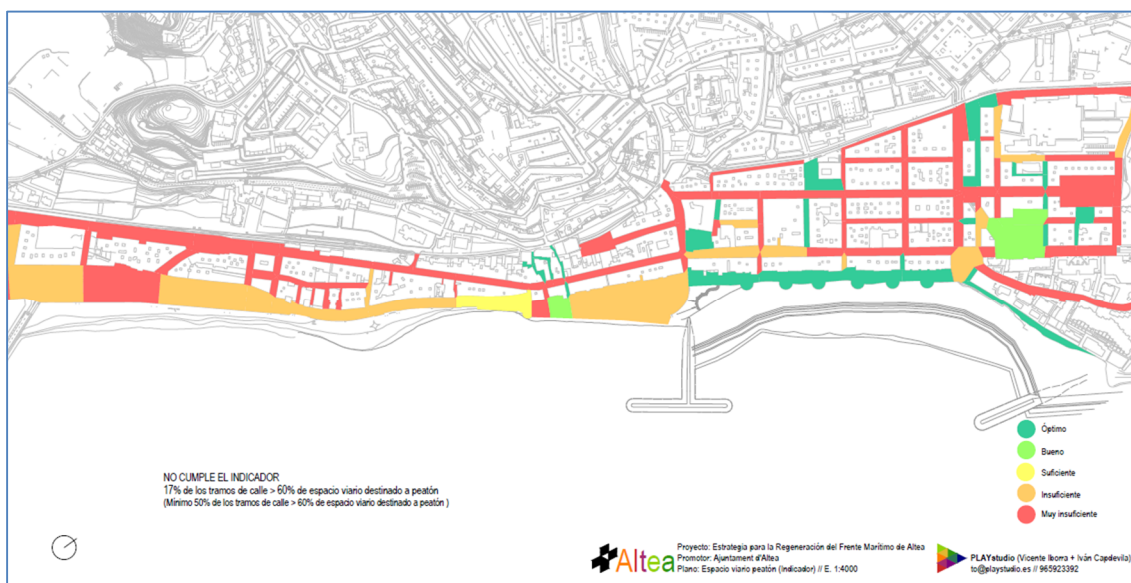


Imagen 4. Valores de indicador espacio peatonal. Fuente: Elaboración propia.

3 ESTACIONAMIENTO - SITUACIÓN ACTUAL

Para tener constancia de la situación actual respecto al estacionamiento se ha recopilado la información existente en otros documentos realizados por el Ayuntamiento como el Plan de Movilidad Urbana Sostenible y el Estudio de Tráfico y Movilidad para el PGOU.

Así, en el casco urbano de Altea se contabilizan un total de **4.088 plazas** de estacionamiento en vía pública.

3.1 APARCAMIENTO REGULADO (ORA)

Las plazas de estacionamiento regulado se sitúan en el entorno de la Plaza José M^a Planelles – Garganes, zona que conforma el centro administrativo del municipio, pues se encuentran el Ayuntamiento y diferentes departamentos del mismo, y diversas entidades bancarias, entre otras actividades. Las calles que actualmente disponen de este servicio son:

- Garganes.
- Medico Adolfo Quiles.
- Alt Rei Jaume I.
- Convent.
- Gabriel Miro.
- Filarmónica (Ingeniero Muñoz)

El número total de plazas reguladas por la zona ORA asciende a 239 plazas.

3.2 APARCAMIENTOS SUBTERRÁNEOS

Altea dispone de tres aparcamientos subterráneos situados en:

- P1.- Calle Marina Baixa (junto CEAM).
- P2.- Plaza José M^a Planelles (junto Ayuntamiento).
- P3.- Plaza la Pau.

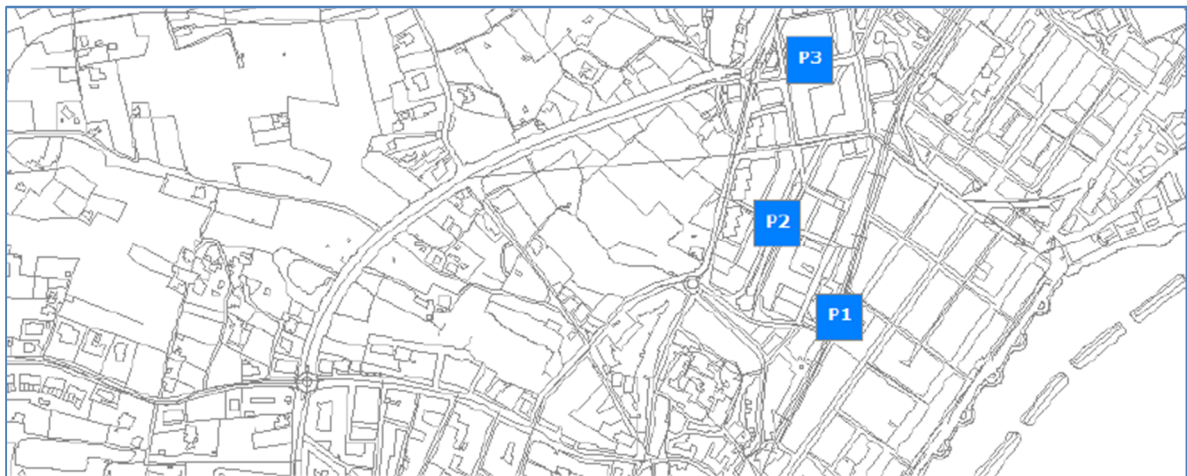


Imagen 5. Aparcamientos subterráneos públicos. Fuente: Estudio de tráfico y movilidad PGOU

A continuación se muestran las fichas de los aparcamientos subterráneos elaboradas en el Estudio de Tráfico y Movilidad del PGOU, en la que se muestran las características de cada uno de los mismos.

PARKING CALLE MARINA BAIXA (JUNTO CEAM)		
CARACTERÍSTICAS:		
Ubicación	Marina Baixa	
Tipo de Parking	Subterráneo	
Nº de Plantas	2	
Nº de Plazas	220 (101 libres y 119 clientes mercadona)	

PARKING PLAZA JOSE M ^a PLANELLES (JUNTO AYUNTAMIENTO)		
CARACTERÍSTICAS:		
Ubicación	Plaza Constitución	
Tipo de Parking	Subterráneo	
Nº de Plantas	1	
Nº de Plazas	68	

PARKING PLAZA LA PAU		
CARACTERÍSTICAS:		
Ubicación	Plaza La Pau	
Tipo de Parking	Subterráneo	
Nº de Plantas	1	
Nº de Plazas	70	

Imagen 6. Fichas aparcamientos subterráneos. Fuente: Estudio de tráfico y movilidad PGOU.

El total de plazas en aparcamientos subterráneos públicos asciende a **358 plazas**.

3.3 OCUPACIÓN APARCAMIENTO

En el estudio de estacionamiento realizado en el PMUS se recoge que la ocupación media de las plazas se sitúa en el 90%, siendo variables según la calle y la época del año. En distintas calles, se ha observado la existencia de un porcentaje importante de estacionamiento ilegal.

Se muestra a continuación una tabla en la que se indican la ocupación de aparcamiento en calles con una capacidad superior a 50 plazas, es de indicar que los datos se recopilaban entre los meses de marzo y abril.

TABLA % DE OCUPACIÓN							
zona	calle	tipo de calle	plazas de aparcamiento libre	carga descarga vados	vehículos bien aparcados	vehículos mal aparcados	% ocupación
Casco Urbano	Benidorm	Calle tráfico rodado	495	4	40	1	8,3
Casco Urbano	Mar (La)	Calle tráfico rodado	300	12	168	13	60,3
Casco Urbano	Sant Pere	Calle tráfico rodado	250	15	216	8	89,6
Casco Urbano	Mediterrani	Mixta	205	10	30	5	17,1
Casco Urbano	Alcoy	Calle tráfico rodado	132	4	39	3	31,8
Casco Urbano	Sports	Calle tráfico rodado	109	0	100	9	
Casco Urbano	Puerto	Calle tráfico rodado	107	4	57	12	64,5
Casco Urbano	Mar (La)	Calle tráfico rodado	100	20	90	2	92,0
Casco Urbano	Llarges	Calle tráfico rodado	100	12	7	0	7,0
Casco Urbano	Cami vell D'Alacant	Calle tráfico rodado	100	0	18	0	18,0
Casco Urbano	Cami de L'Algar	Calle tráfico rodado	97	6	25	24	50,5
Casco Urbano	Piteres (Les)	Calle tráfico rodado	85	5	63	2	76,5
Casco Urbano	Nucia (La)	Calle tráfico rodado	83	12	82	3	102,4
Casco Urbano	Valencia	Calle tráfico rodado	79	2	78	16	119,0
Casco Urbano	Cami del Pontet	Calle tráfico rodado	79	4	75	2	97,5
Casco Urbano	Santa Teresa	Calle tráfico rodado	70	9	67	9	108,6
Casco Urbano	Sardinal	Calle tráfico rodado	58	2	46	0	79,3
Casco Urbano	Clot de Mingot (El)	Calle tráfico rodado	56	5	36	0	64,3

TABLA % DE OCUPACIÓN							
zona	calle	tipo de calle	plazas de aparcamiento libre	carga descarga vados	vehículos bien aparcados	vehículos mal aparcados	% ocupación
Casco Urbano	Corts Valencianes	Calle tráfico rodado	52	4	50	10	115,4
Casco Urbano	San Francisco	Calle tráfico rodado	52	2	40	0	76,9
Casco Urbano	Comunitat Valenciana	Calle tráfico rodado	51	8	50	4	105,9
Altea La Vella	Cura Llinares	Mixta	105	1	28	2	28,6
Altea La Vella	Carretera Callosa	Calle tráfico rodado	85	11	52	8	70,6

Tabla 4. Ocupación calles. Fuente: Estudio de tráfico y movilidad PGOU

4 SITUACIÓN PROPUESTA

En este epígrafe se lleva a cabo un análisis de los distintos escenarios planteados en el propio documento de Estrategia para la Regeneración del Frente Marítimo de Altea. De este modo, en la Estrategia se definen 3 escenarios según la situación de circulación del tráfico de paso por el casco urbano de Altea:

- **Escenario A:** AP-7 sin liberalizar, Ronda de Altea con trazado actual y conexiones Sur (CV-7651) y Norte (N-332) sin ejecutar.
- **Escenario B:** AP-7 sin liberalizar, Ronda de Altea con trazado modificado y conexiones Sur (CV-7651) y Norte (N-332) ejecutadas.
- **Escenario C:** Tráfico de paso por AP-7 liberalizada, Ronda de Altea con trazado modificado y conexiones Sur (CV-7651) y Norte (N-332) ejecutadas.

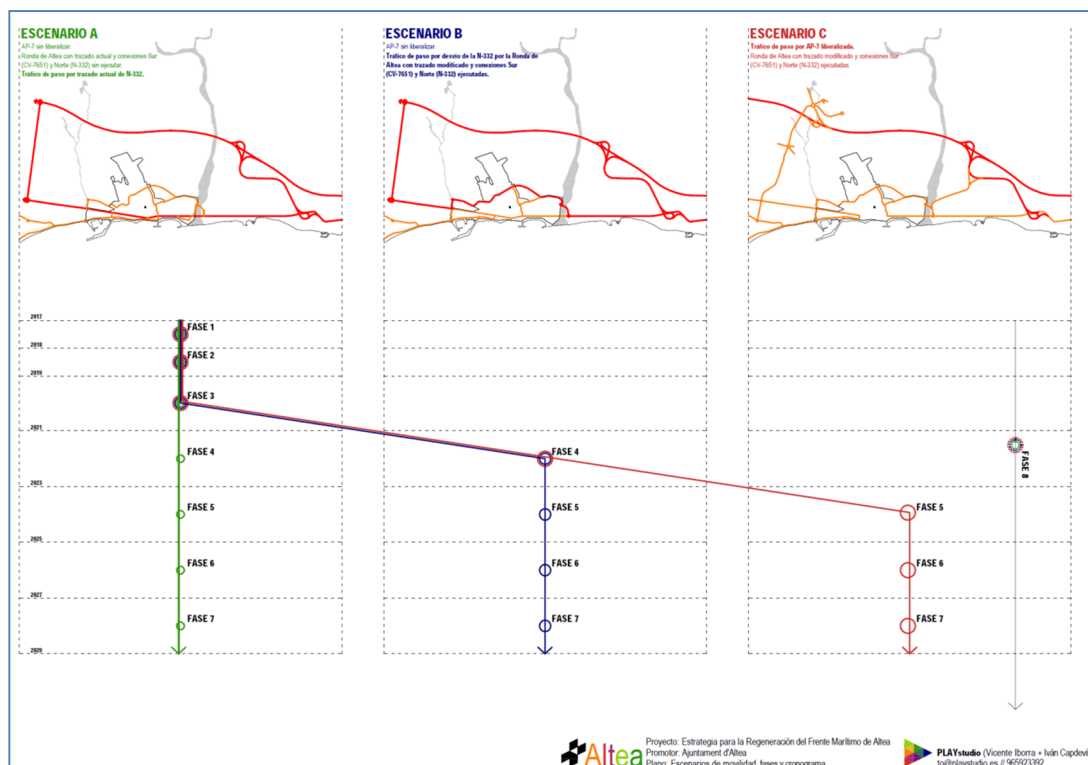


Imagen 7. Cronograma de fases por escenarios. Fuente: Elaboración propia.

En los apartados siguientes se definen cada uno de los escenarios estudiados.

4.1 ESCENARIO A

En este escenario se prevén actuaciones teniendo en cuenta que la AP-7 se encuentra sin liberalizar y que la Ronda de Altea presenta el trazado actual con conexiones Sur y Norte sin ejecutar. Las obras planificadas son la ejecución de un paseo marítimo en el frente litoral, realización de conexiones peatonales entre la línea de costa y la zona del casco urbano, dotación de aparcamientos subterráneos y zonas de esparcimiento.

En las siguientes imágenes, se observan las actuaciones en la fase 7, la última de las cuales presenta obras a realizar.

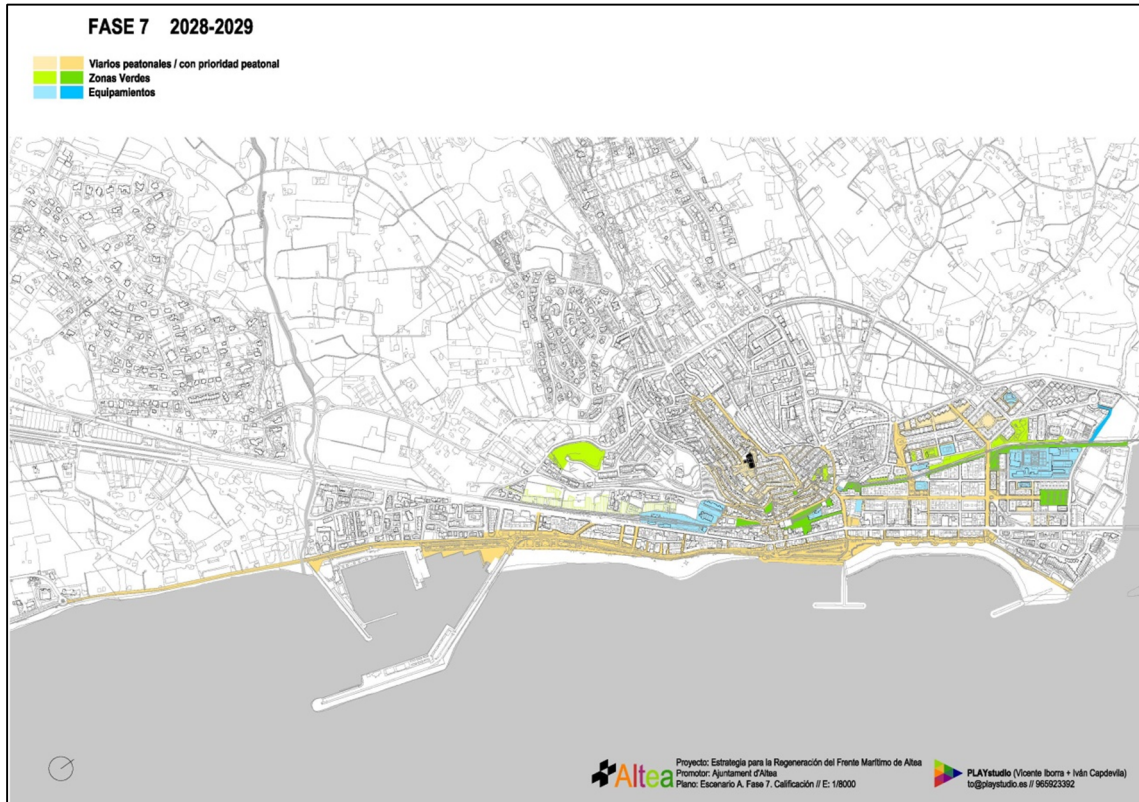


Imagen 8. Calificación actuaciones. Fuente: Elaboración propia.

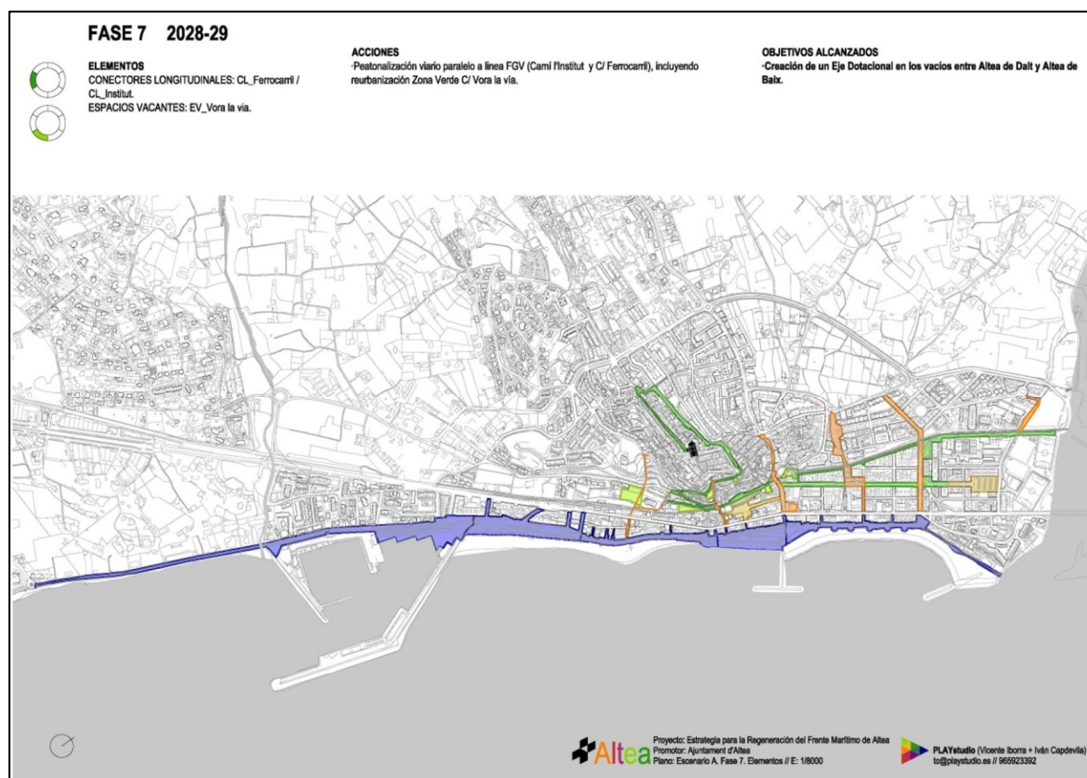


Imagen 9. Elementos. Fuente: elaboración propia

4.1.1 FASES

Este escenario se plantea llevar a cabo en 8 fases, iniciándose en el año 2017 hasta el 2028. Las fases incluyen las siguientes actuaciones:

FASE 1	·Ejecución de nuevo paseo marítimo peatonal entre C/ Illeta y Tr. Sant Pere.
	·Aparcamiento en superficie en parcela Foieta.
	·Reurbanización y mejora de los usos peatonales del conector entre el frente litoral, el Camí Vell d'Alcant y los diferentes aparcamientos en superficie.
FASE 2	Ejecución de nuevo paseo marítimo con prioridad peatonal, entre Tr. del Port y C/ Illeta, incluyendo un aparcamiento subterráneo con accesos desde C/ Illeta y rotonda acceso puerto deportivo.
FASE 3	·Reurbanización y mejora de los usos peatonales de los conectores en C/ Pont de Montcau y C/ de l'Empedrat.
	·Eliminación aparcamiento en superficie de "El Charco"
	·Ejecución de nuevo paseo marítimo peatonal, regeneración de frente marítimo y playa accesible entre C/ Pont de Montcau - Tr. Sant Pere
FASE 4	·Construcción de aparcamiento subterráneo de 2 plantas y espacio público en superficie en Plaça Filharmónica.
	·Peatonalización y tráfico restringido en C/ Alacant e itinerario Pl. Filharmónica - Pl. de l'Esglesia.
	·4 nuevas zonas verdes subida Pl. de l'Església.
	·Construcción de una nueva conexión entre la Av. de les Corts Valencianes y C/ L'Institut, que conectará el aparcamiento del mercadillo con la zona dotacional del Norte del casco pasando bajo el talud de la línea ferroviaria.

FASE 5	·Nuevo espacio público y peatonalización de tramo C/ Raspall y construcción de aparcamiento subterráneo de 2 plantas en Plaça dels Esports.
	·Ejecución de nuevo paseo marítimo peatonal, entre C/ Pont de Montcau y río Algar (homogeneización de urbanización).
	·Reurbanización y mejora de los usos peatonales en el conector entre el aparcamiento temporal de El Pontet y el frente marítimo.
FASE 6	·Ejecución de nuevo paseo marítimo entre Tr. del Port y Paseo del Albir.
	·Patonalización de la Av. Rei Jaume I y C/ Raspall.
	·Reurbanización y mejora de los usos peatonales del conector en C/ Garganes (conexión nuevo aparcamiento en "el Pontet".
FASE 7	·Patonalización viario paralelo a línea FGV (Camí l'Institut y C/ Ferrocarril), incluyendo reurbanización Zona Verde C/ Vora la vía.
FASE 8	·Ejecución de nuevas zonas verdes, espacios libres y equipamientos previstos en las fichas de planeamiento y gestión.

4.1.2 TRÁFICO Y MOVILIDAD

En este escenario se prevé que el tráfico de paso continúe por el actual trazado de la N-332 no sufriendo cambios de circulación importantes para el mismo. De modo general, con las actuaciones previstas en el escenario, se lleva a cabo el objetivo básico de toda la Estrategia: eliminar el vehículo privado de la escena urbana del frente marítimo. Además, estas acciones se extienden a los viarios paralelos a la línea del ferrocarril. Las plazas de estacionamiento se reordenan situándose en nuevos aparcamientos perimetrales (con la excepción del situado en la Pl. Filarmónica) que se añaden a los previstos por el planeamiento general en tramitación. De forma paralela, se mejoran las condiciones de accesibilidad de los medios blandos en los cinco ejes transversales principales.

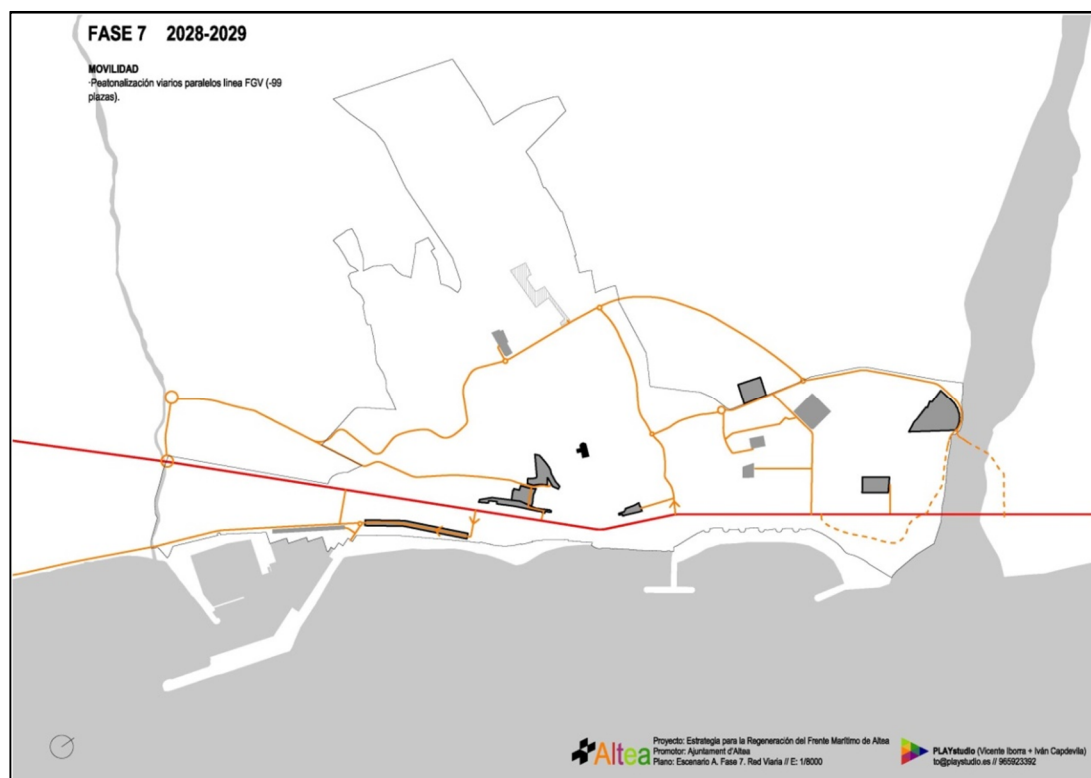


Imagen 10. Situación de tráfico. Fuente: elaboración propia

Con esta situación no se elimina uno de los principales problemas de movilidad del municipio de Altea, el intenso tráfico en la travesía de la N-332, fundamentalmente en época estival.

4.1.3 ESTACIONAMIENTO

En el siguiente cuadro se observa el balance de plazas de estacionamiento previstas en este escenario:

ESCENARIO A	Existente		Proyectado		Sum Fases
	Sup.	Subsuelo	Sup.	Subsuelo	
FASE 1 - FM_Illeta-Sant Pere / EV_Parcelsa Foietta / CT_La Mar-Camí Vell d'Alacant	-80		80		0
FASE 2 - FM_Tr. Port-Illeta (aparcamiento subterráneo)	-130			216	86
FASE 3 - FM_Sant Pere-Montcau / CT_Pont de Montcau / CT_L'Empedrat	-170				-84
FASE 4 - AP_Filharmonica (aparcamiento subterráneo) / CL_Carrer Alacant / CL_Subida Iglesia / CT_Mercadillo (activación aparcamiento Mercadillo)	-50		350	100	316
FASE 5 - FM_Montcau-Algar / AP_Esports (aparcamiento subterráneo)	-160			180	336
FASE 6 - FM_Paseo Albir-Tr. Port / CL_Avenida / CT_Garganes (aparcamiento Pontet)	-374		180		142
FASE 7 - CL_Ferrocarril / CL_Institut / CT_Mercadillo (activación aparcamiento Mercadillo)	-99				43
FASE 8 - FD_Cap Blanc / FD_Carbonera / FD_Foietta / FD_Pontet					

BALANCE TOTAL = +43 plazas

En la siguiente imagen se muestran los estacionamientos previstos en este escenario:

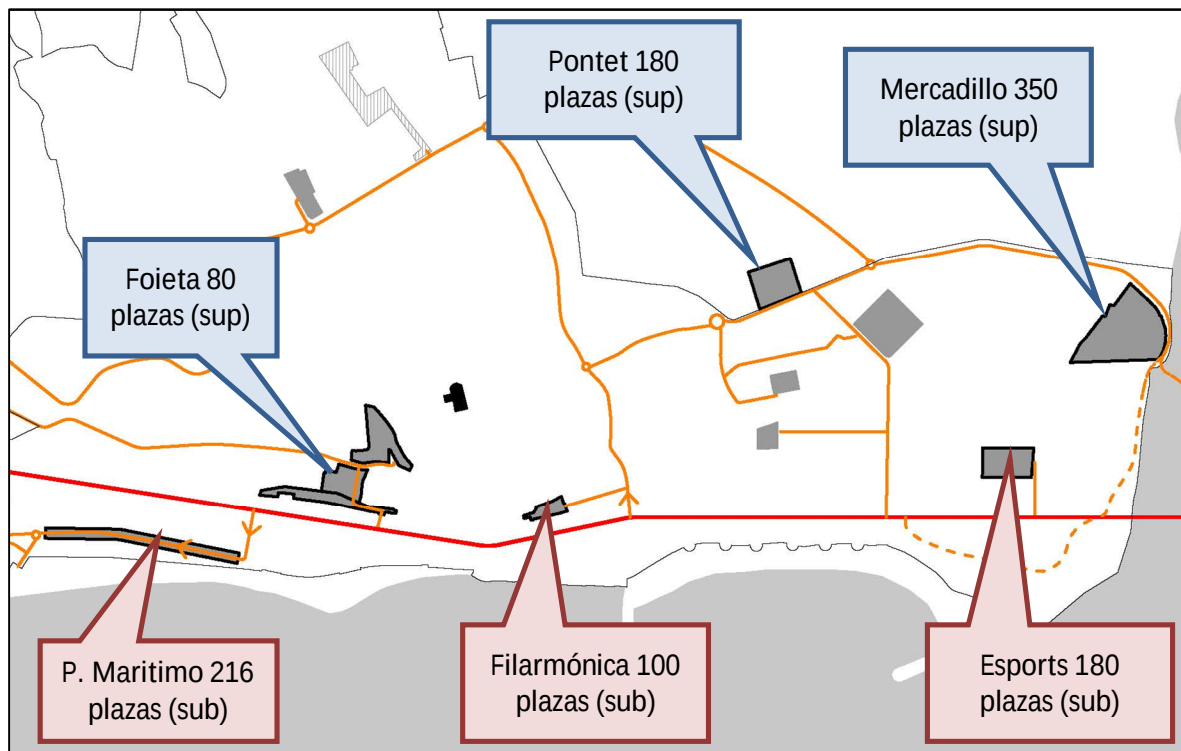


Imagen 11. Situación estacionamientos. Fuente: elaboración propia.

4.2 ESCENARIO B

En este Escenario, se prevén actuaciones teniendo en cuenta que la AP-7 se encuentra sin liberalizar, con un trazado modificado en la Ronda de Altea siendo ejecutadas las conexiones CV-7651 y Norte (N-332) (Imagen 12).

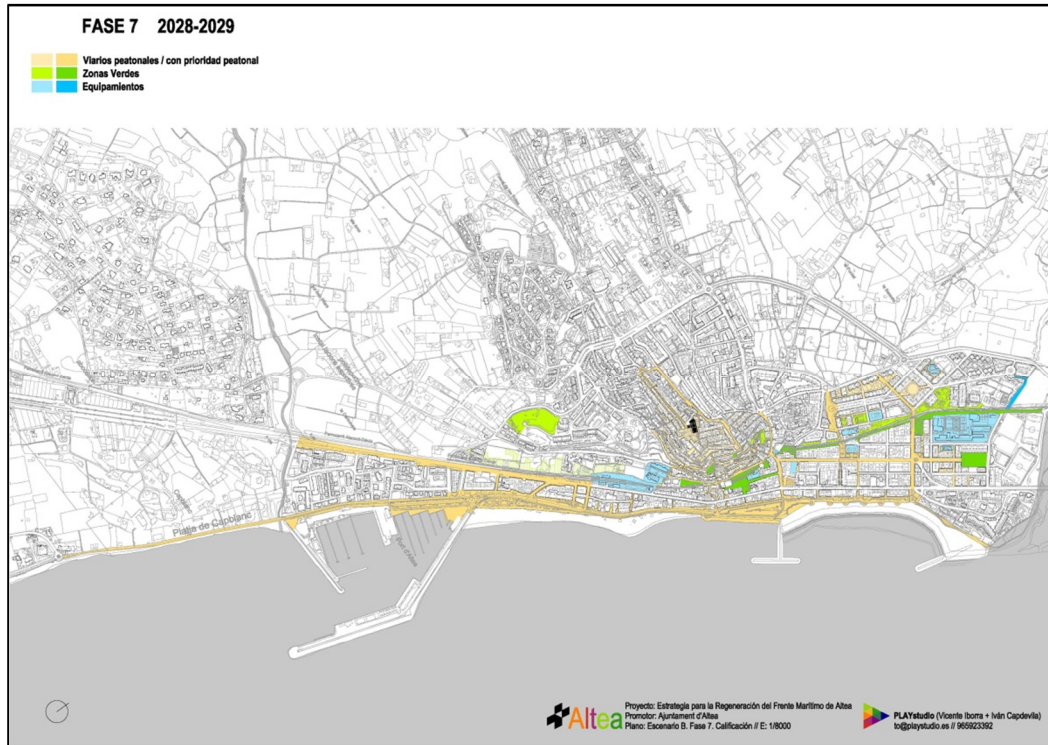


Imagen 12. Calificación actuaciones. Fuente: elaboración propia.

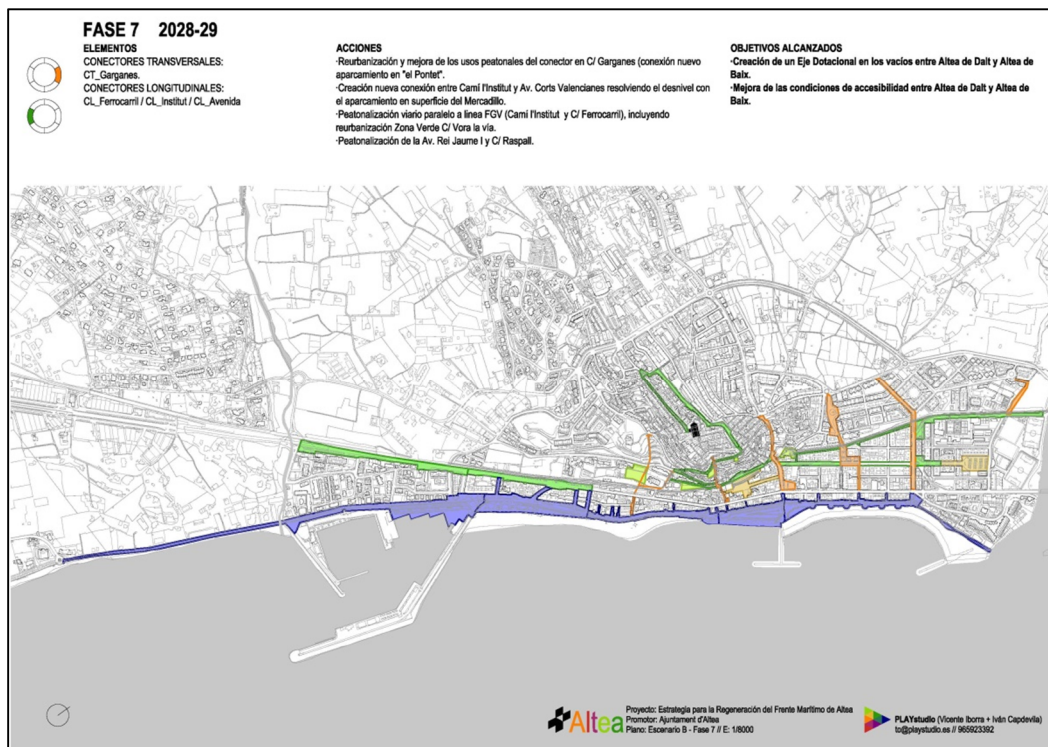


Imagen 13. Elementos. Fuente: elaboración propia

4.2.1 FASES

Se desarrollan este Escenario en un total de 8 fases, coincidiendo las 3 primeras con las del escenario A. Las fases previstas se muestran en la tabla siguiente:

FASE 1	·Ejecución de nuevo paseo marítimo peatonal entre C/ Illeta y Tr. Sant Pere.
	·Aparcamiento en superficie en parcela Foieta.
	·Reurbanización y mejora de los usos peatonales del conector entre el frente litoral, el Camí Vell d'Alcant y los diferentes aparcamientos en superficie.
FASE 2	Ejecución de nuevo paseo marítimo con prioridad peatonal, entre Tr. del Port y C/ Illeta, incluyendo un aparcamiento subterráneo con accesos desde C/ Illeta y rotonda acceso puerto deportivo.
FASE 3	·Reurbanización y mejora de los usos peatonales de los conectores en C/ Pont de Montcau y C/ de l'Empedrat.
	·Eliminación aparcamiento en superficie de "El Charco"
	·Ejecución de nuevo paseo marítimo peatonal, regeneración de frente marítimo y playa accesible entre C/ Pont de Montcau - Tr. Sant Pere
FASE 4	·Construcción de espacio público en superficie en Plaça Filharmónica (+ Equipamientos?) .
	·Peatonalización y tráfico restringido en C/ Alacant e itinerario Pl. Filharmónica - Pl. de l'Esglesia.
	·4 nuevas zonas verdes subida Pl. de l'Església.
	·Activación del aparcamiento del mercadillo por la ejecución de la conexión Norte de la ronda.
	·Construcción de una nueva conexión entre la Av. de les Corts Valencianes y C/ L'institut, que conectará el aparcamiento del mercadillo con la zona dotacional del Norte del casco pasando bajo el talud de la línea ferroviaria.
FASE 5	·Nuevo espacio público y peatonalización de tramo C/ Raspall y construcción de aparcamiento subterráneo de 2 plantas en Plaça dels Esports.
	·Ejecución de nuevo paseo marítimo peatonal, entre C/ Pont de Montcau y río Algar (homogeneización de urbanización).
	·Reurbanización y mejora de los usos peatonales en el conector entre el aparcamiento temporal de El Pontet y el frente marítimo.
FASE 6	·Ejecución de nuevo paseo marítimo peatonal en ambos frentes (Tr. del Port - Paseo del Albir y C/ Pont de Montcau - Río Algar).
	·Reurbanización y mejora de los usos peatonales del Carrer La Mar en su tramo Sur.
FASE 7	·Reurbanización y mejora de los usos peatonales del conector en C/ Garganes (conexión nuevo aparcamiento en "el Pontet".
	·Peatonalización viario paralelo a línea FGV (Camí l'Institut y C/ Ferrocarril), incluyendo reurbanización Zona Verde C/ Vora la vía.
FASE 8	·Ejecución de nuevas zonas verdes, espacios libres y equipamientos previstos en las fichas de planeamiento y gestión.

4.2.2 TRÁFICO Y MOVILIDAD

Entre las actuaciones de este escenario destaca el desvío del tráfico de paso que circula en la actualidad por la N-332. El desvío se lleva a cabo por la Ronda de Altea, la cual se encontraría conectada adecuadamente con la N-332 en su extremo norte tal y como se observa en el esquema siguiente.

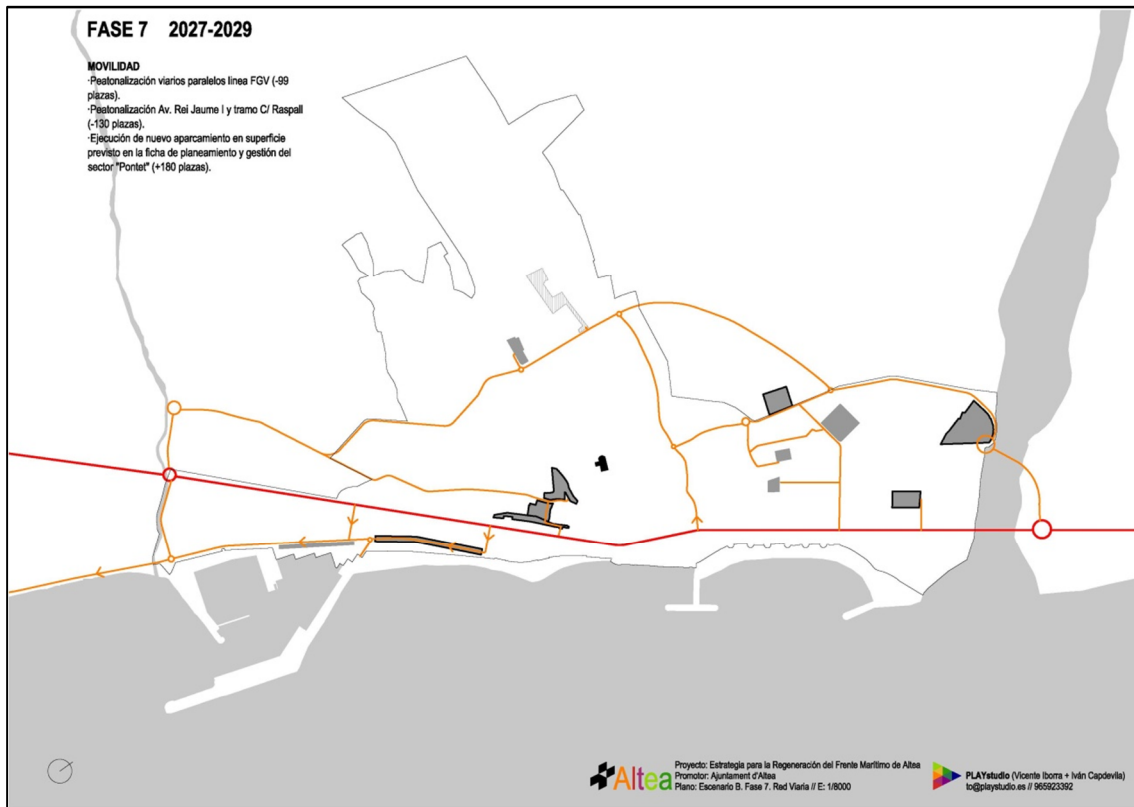


Imagen 14. Situación de tráfico. Fuente: elaboración propia.

En este escenario se completa la Ronda de Altea, lo que se traducirá en un itinerario alternativo a la travesía de la N-332, actualmente con un nivel de servicio E (elevada congestión). Hoy día, la Ronda casi con exclusividad es utilizada por los residentes en Altea, los únicos que conocen como acceder desde su punto norte, donde conecta con la N-332. Por tanto, la ejecución de las conexiones norte y sur implicará transferir a este viario parte del tráfico interno que ahora circula por la N-332, con lo que se reducirá su alto nivel de congestión actual.

En cuanto a las actuaciones en el casco urbano, son similares a las propuestas en el Escenario A.

4.2.3 ESTACIONAMIENTO

En este Escenario, al igual que en el Escenario A, se plantea la sustitución de plazas en superficie por aparcamientos perimetrales de nueva creación. Se asume la posibilidad de reordenar el espacio rodado sin una urbanización uniforme como actualmente ocurre en el acceso sur a la localidad por la N-332, para crear exclusivamente en esta zona plazas de aparcamiento en superficie de nueva creación.

ESCENARIO B

	Existente		Proyectado		Sum Fases
	Sup.	Subsuelo	Sup.	Subsuelo	
FASE 1 - FM_Illeta-Sant Pere / EV_Parcelsa Foietà / CT_La Mar-Camí Vell d'Alacant	-80		80		0
FASE 2 - FM_Tr. Port-Illeta (aparcamiento subterráneo)	-130			216	86
FASE 3 - FM_Sant Pere-Montcau / CT_Pont de Montcau / CT_L'Empedrat	-170				-84
FASE 4 - AP_Filharmonica / CL_Carrer Alacant / CL_Subida Iglesia / CT_Mercadillo (activación aparcamiento Mercadillo)	-50		350		216
FASE 5 - FM_Montcau-Algar / AP_Esports (aparcamiento subterráneo) / CT_Pl. J.M. Planelles	-160			180	236
FASE 6 - FM_Paseo Albir-Tr. Port / CL_La Mar 1 (C/ Les Llimeres-Tr. Del Port)	-343		160		53
FASE 7 - CL_Ferrocarril / CL_Institut / CL_Avenida / CT_Garganes (aparcamiento Pontet)	-229		180		4
FASE 8 - FD_Cap Blanc / FD_Carbonera / FD_Foietà / FD_Pontet					

BALANCE TOTAL = +4 plazas

En la siguiente imagen se muestran los estacionamientos previstos:

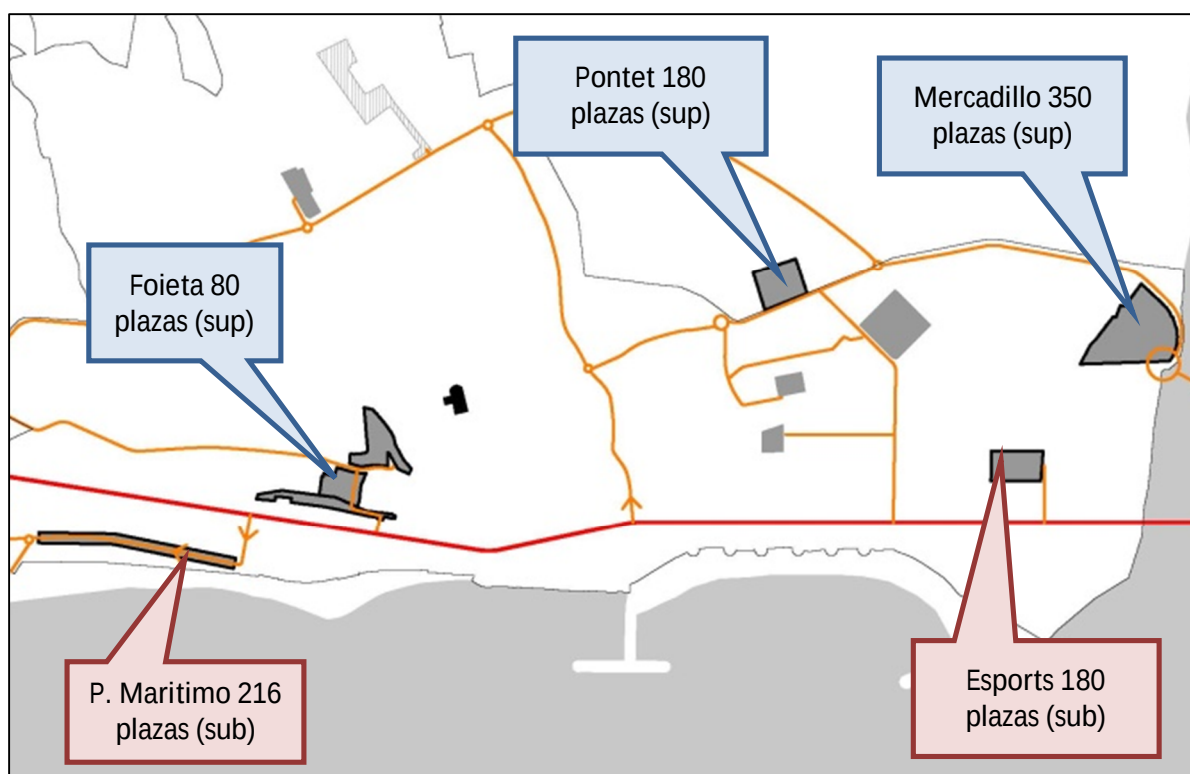


Imagen 15. Ubicación de estacionamientos. Fuente: elaboración propia.

4.3 ESCENARIO C

En las actuaciones de este Escenario se considera que el tráfico de paso es desviado por la AP-7, la cual se encuentra liberalizada, y la Ronda de Altea cuenta con las conexiones Sur (CV-7651) y Norte (N-332).

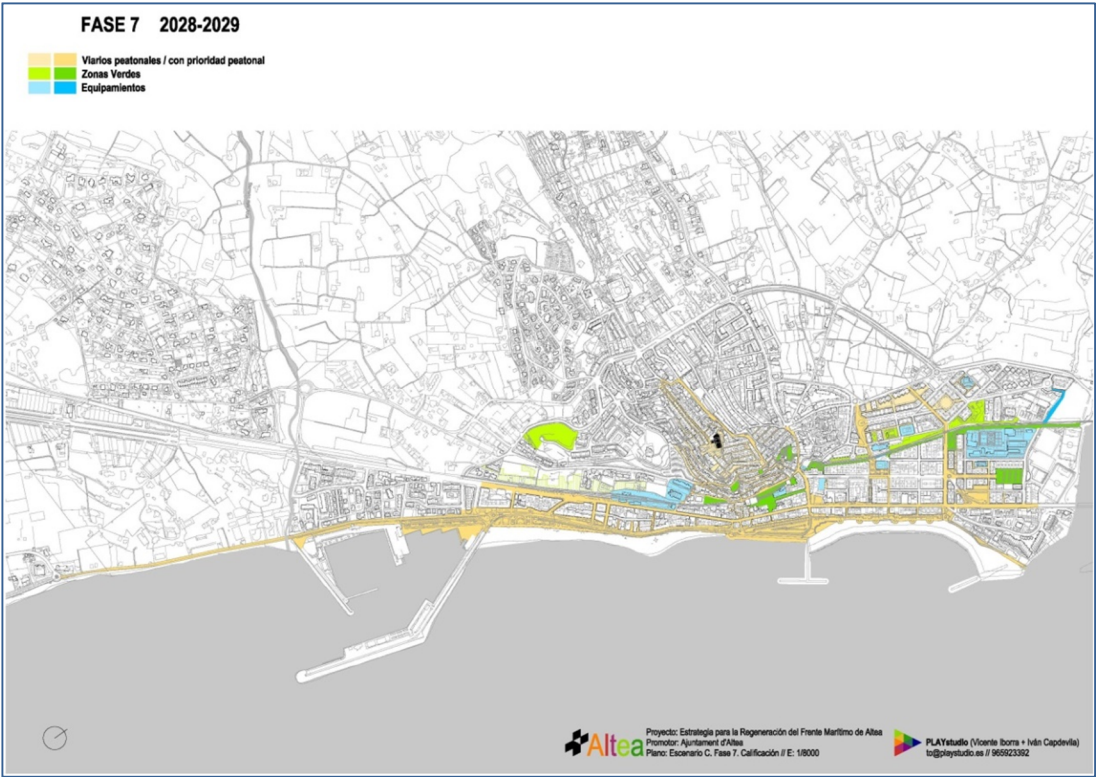


Imagen 16. Calificación actuaciones. Fuente: Elaboración propia.

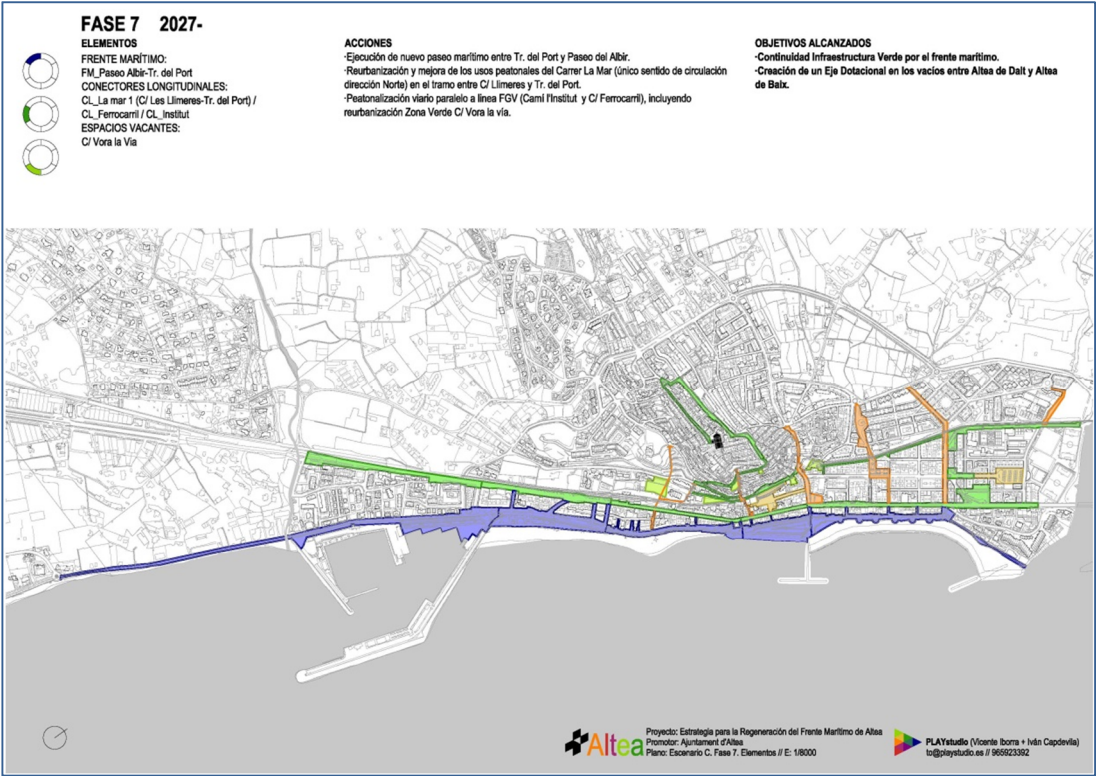


Imagen 17. Elementos. Fuente: elaboración propia

Puesto que el tráfico de paso ya no circularía ni por la Ronda de Altea ni por la N-332, la Ronda solo tendría que soportar el tráfico local y comarcal, reduciéndose enormemente los problemas de congestión. Con esta nueva ordenación de la circulación se convertiría en factible una actuación urbanística de alcance en la travesía de la N-332 a su paso por Altea.

4.3.1 FASES

En este Escenario, las fases 1-4 coinciden con las del B, desarrollándose la estrategia nuevamente en el horizonte temporal 2017-2028:

FASE 1	·Ejecución de nuevo paseo marítimo peatonal entre C/ Illeta y Tr. Sant Pere.
	·Aparcamiento en superficie en parcela Foieta.
	·Reurbanización y mejora de los usos peatonales del conector entre el frente litoral, el Camí Vell d'Alcant y los diferentes aparcamientos en superficie.
FASE 2	Ejecución de nuevo paseo marítimo con prioridad peatonal, entre Tr. del Port y C/ Illeta, incluyendo un aparcamiento subterráneo con accesos desde C/ Illeta y rotonda acceso puerto deportivo.
FASE 3	·Reurbanización y mejora de los usos peatonales de los conectores en C/ Pont de Montcau y C/ de l'Empedrat.
	·Eliminación aparcamiento en superficie de "El Charco"
	·Ejecución de nuevo paseo marítimo peatonal, regeneración de frente marítimo y playa accesible entre C/ Pont de Montcau - Tr. Sant Pere
FASE 4	·Construcción de espacio público en superficie en Plaça Filharmónica.
	·Peatonalización y tráfico restringido en C/ Alacant e itinerario Pl. Filharmónica - Pl. de l'Esglesia.
	·4 nuevas zonas verdes subida Pl. de l'Església.
	·Activación del aparcamiento del mercadillo por la ejecución de la conexión Norte de la ronda.
	·Construcción de una nueva conexión entre la Av. de les Corts Valencianes y C/ L'institut, que conectará el aparcamiento del mercadillo con la zona dotacional del Norte del casco pasando bajo el talud de la línea ferroviaria.
FASE 5	·Ejecución de nuevo paseo marítimo peatonal, entre C/ Pont de Montcau y río Algar (homogeneización de urbanización).
	·Peatonalización del Carrer la Mar en el tramo desde C/ Illeta hasta C/ Pont de Montcau.
	·Reurbanización y mejora de los usos peatonales en el conector entre el aparcamiento temporal de El Pontet y el frente marítimo.
FASE 6	·Reurbanización y mejora de los usos peatonales del conector en C/ Garganes (conexión nuevo aparcamiento en "el Pontet").
	·Reurbanización y mejora de los usos peatonales del conector en C/ Garganes (conexión nuevo aparcamiento en "el Pontet").
	·Nuevo espacio público y peatonalización de tramo C/ Raspall y construcción de aparcamiento subterráneo de 2 plantas en Plaça dels Esports.
FASE 7	·Ejecución de nuevo paseo marítimo entre Tr. del Port y Paseo del Albir.

	·Reurbanización y mejora de los usos peatonales del Carrer La Mar (único sentido de circulación dirección Norte) en el tramo entre C/ Llimeres y Tr. del Port. ·Peatonalización viario paralelo a línea FGV (Camí l'Institut y C/ Ferrocarril), incluyendo reurbanización Zona Verde C/ Vora la vía.
FASE 8	·Ejecución de nuevas zonas verdes, espacios libres y equipamientos previstos en las fichas de planeamiento y gestión.

4.3.2 TRÁFICO Y MOVILIDAD

Como se ha adelantado y a diferencia del Escenario B, las actuaciones en la travesía N-332 son viables gracias a que la AP-7 absorbería gran parte del tráfico de paso actual, tanto de la travesía como de la Ronda de Altea. De esta forma, la Ronda de Altea restringiría su tráfico al local e intracomarcal, para lo cual dispondría de suficiente capacidad.

En este escenario, además de las acciones ya descritas en el A y B de eliminación del vehículo privado en la escena urbana, se propone suprimir el tráfico rodado de la zona central del municipio, en concreto en la zona que conecta el casco urbano de Altea y el frente marítimo. De este modo, se potencia una de las principales acciones de esta estrategia: volver a conectar la dos partes del municipio (Altea de d'Alt y Altea de Baix).

Así pues, se propone que el tráfico local de Altea discurra por la Ronda, posibilitando los accesos al casco desde ella, a lo que sumarían acciones paralelas para mejorar la movilidad blanda y peatonal en el resto del trazado de la travesía de la N-332.

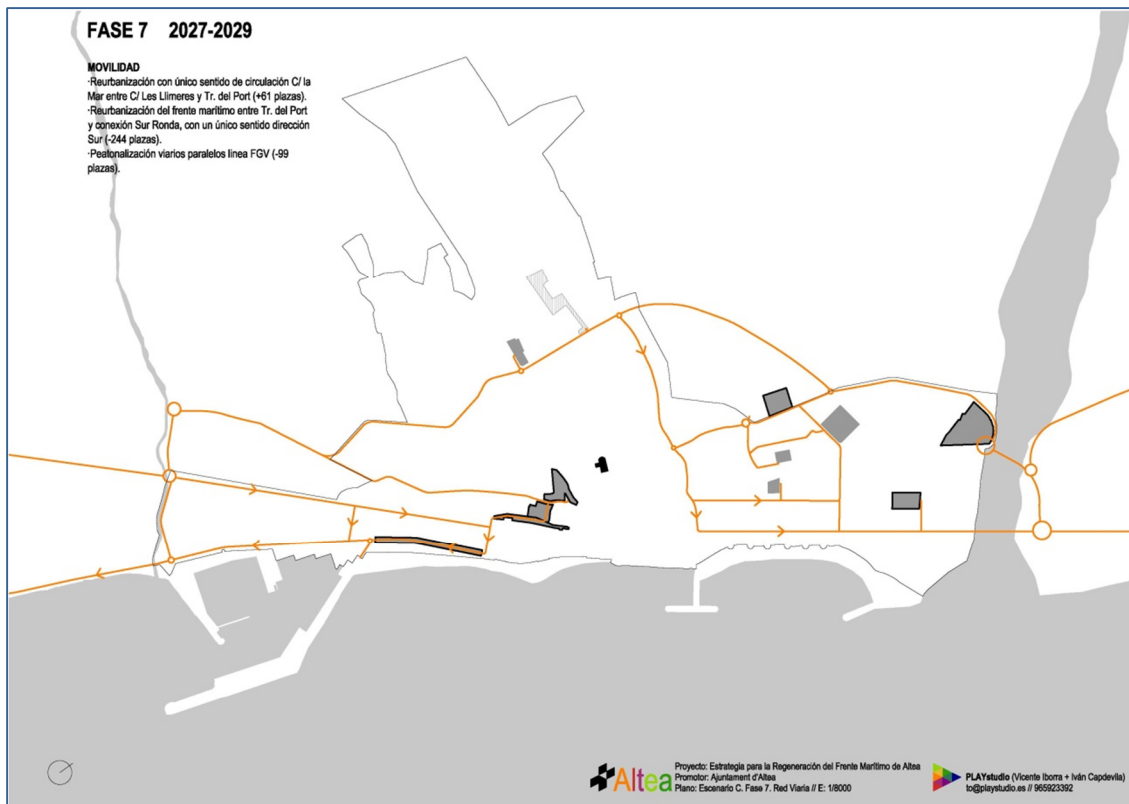


Imagen 18. Situación de tráfico. Fuente: elaboración propia.

4.3.3 ESTACIONAMIENTO

En este Escenario C es en el que se crean un mayor número de plazas de estacionamiento, 884 en superficie y situadas estas perimetralmente al casco urbano, que se unen a las 396 en estacionamientos subterráneos, si bien se elimina un número relevante de plazas en otros lugares del municipio, como es el caso de las situadas en el frente marítimo de la localidad.

ESCENARIO C

	Existente		Proyectado		Sum Fases
	Sup.	Subsuelo	Sup.	Subsuelo	
FASE 1 - FM_Illeta-Sant Pere / EV_Parcelsa Foietà / CT_La Mar-Camí Vell d'Alacant	-80		80		0
FASE 2 - FM_Tr. Port-Illeta (aparcamiento subterráneo)	-130			216	86
FASE 3 - FM_Sant Pere-Montcau / CT_Pont de Montcau / CT_L'Empedrat	-170				-84
FASE 4 - AP_Filarmònica / CL_Carrer Alacant / CL_Subida Iglesia / CT_Mercadillo (activación aparcamiento Mercadillo)	-50		350		216
FASE 5 - CL_La Mar 3 (Tr. Sant Pere-C/ Pont de Montcau) / FM_Montcau-Algar / CT_Pl. J.M. Planelles					216
FASE 6 - CL_La Mar 2 (Tr. Del Port-C/ Illeta) / CL_La Mar 4 (C/ Pont de Montcau-Palau dels Esports) / CL_Avenida (C/ Raspall) / CT_Garganes (aparcamiento Pontet) / AP_Esports	-351		294	180	339
FASE 7 - FM_Paseo Albir-Tr. Port / CL_La Mar 1 (C/ Les Llimeres-Tr. Del Port) / CL_Ferrocarril / CL_Institut	-442		160		57
FASE 8 - FD_Cap Blanc / FD_Carbonera / FD_Foietà / FD_Pontet					

BALANCE TOTAL = +57 plazas

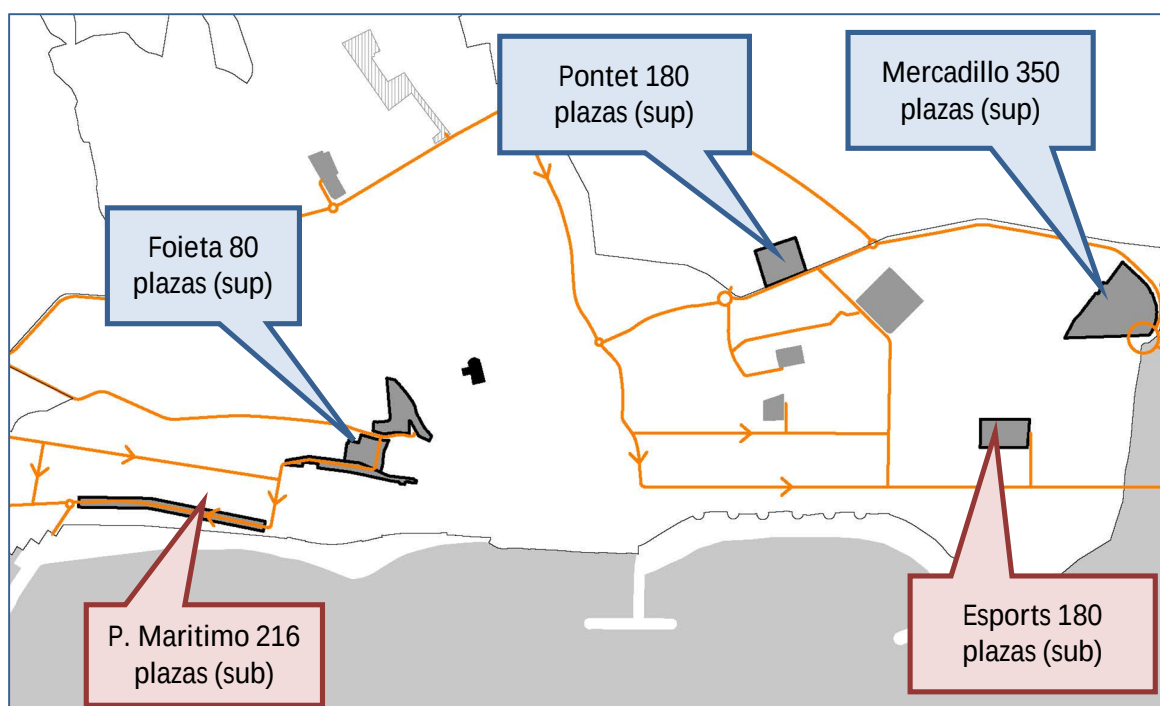


Imagen 19. Ubicación de aparcamientos. Fuente: elaboración propia.

5 DIAGNÓSTICO – DESARROLLO ESTRATEGIA

5.1 MOVILIDAD

Los epígrafes previos ponen de manifiesto la necesidad de abordar con una mayor profundidad las cuestiones relativas a la movilidad urbana y, especialmente, el estacionamiento. En este sentido, para poder dotar de mayor espacio a los modos blandos (peatón y ciclista), es necesario llevar a cabo una reducción del espacio que actualmente posee el vehículo privado, filosofía que se persigue como uno de los principales objetivos de este trabajo.

El estado actual del espacio público presenta un gran déficit de espacio para el peatón, excepto en el casco antiguo, lo que se explica mucho más por la imposibilidad física de circulación del vehículo privado que por intervenciones en favor del peatón.



Imagen 20. Calle peatonal. Fuente: elaboración propia.

Por otra parte, los usuarios de bicicletas no poseen en la actualidad una red adecuada de itinerarios pues los tramos existentes no se encuentran debidamente conectados. Es de destacar en este punto, que para atraer a los ciudadanos a que utilicen este modo de transporte, debe establecerse una red mallada de carriles bici que una los principales puntos de interés del municipio, cuestión no resuelta en la actualidad como se ha comentado.



Imagen 21. Corredor verde-carril bici. Fuente: Estudio de tráfico y movilidad PGOU

En el Estudio de tráfico y movilidad del PGOU se realiza una propuesta de carriles bici, la cual debe ser estudiada y consensuada con la población local para que sus resultados puedan ser satisfactorios. Seguidamente se muestra una imagen de esta propuesta.



Imagen 22. Corredor verde-carril bici. Fuente: Estudio de tráfico y movilidad PGOU

En este trabajo se proponen actuaciones que permiten la creación de itinerarios peatonales, apareciendo los mayores beneficios en este sentido en el Escenario C puesto que se actúa sobre la travesía de la N-332. Esta actuación es de vital importancia por el notable efecto barrera que genera un viario con un tráfico diario de más de 15.000 vehículos por lo que las actuaciones que favorezcan la permeabilidad

entre el frente litoral y el casco histórico pondrían en valor el conjunto de valores turísticos de Altea (Imagen 21).

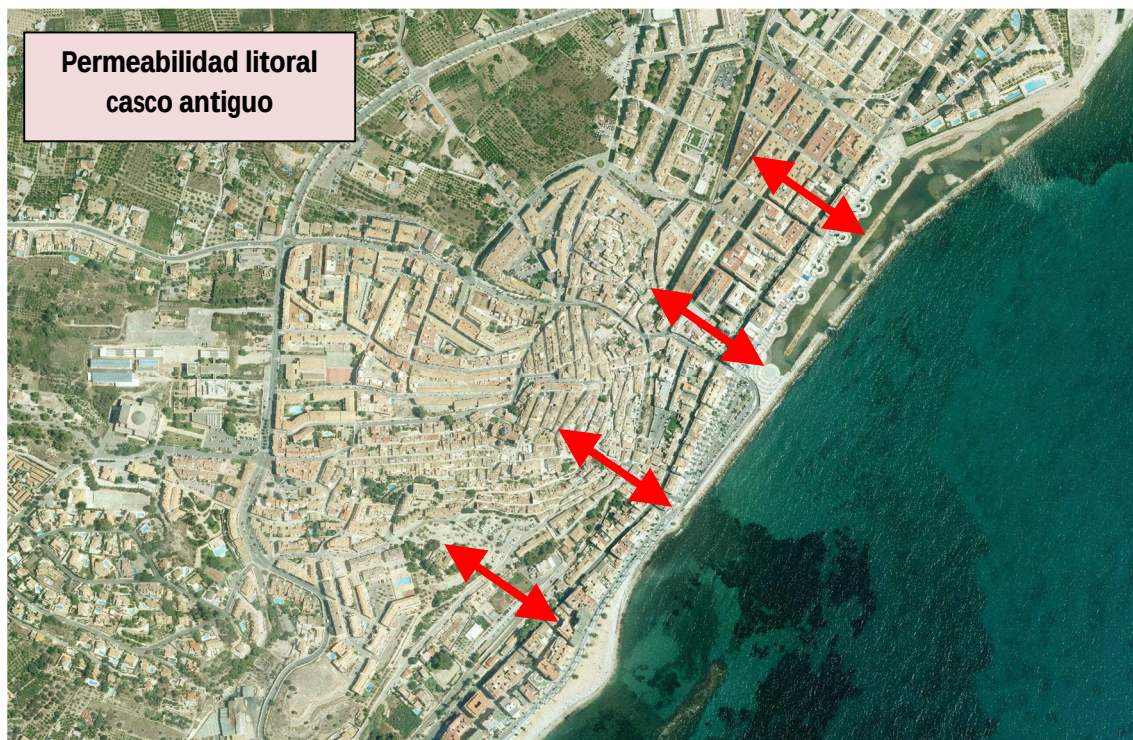


Imagen 23. Permeabilidad. Fuente: elaboración propia.

Además de la creación de zonas peatonales, de modo paralelo deberá elaborarse una ordenanza del uso de la bicicleta con objeto de que queden regulados explícitamente los espacios compartidos y exclusivos de cada modo de transporte para evitar conflictos de en la utilización de este espacio. El caso de Benidorm es paradigmático en ese sentido.

5.2 ESTACIONAMIENTO

Actualmente no se dispone en Altea de un Plan de Estacionamiento municipal, aunque son visibles los problemas principalmente en época estival por la llegada masiva de turistas. Tal como se ha indicado, el casco urbano dispone de 239 plazas de zona O.R.A. y de plazas en estacionamientos subterráneos.

Si se realiza una comparativa de plazas por habitante con el municipio de Benidorm, durante el verano (debido a que hay plazas activas solo esta época del año) Benidorm alcanza una ratio de 0,038 plazas por habitante, mientras Altea 0,011, netamente inferior y no perdiendo de vista el hecho de que la componente turística de Benidorm tiene una muy elevada demanda ligada al turismo hotelero cuyos huéspedes no suelen demandar estacionamientos en la vía pública.

Como se ha indicado, en Benidorm existe zona O.R.A. con una parte que funciona únicamente en verano y afecta a las principales zonas turísticas. Esta opción podría ser estudiada para la implantación en el municipio de Altea.

Por otro lado, respecto de los costes por estacionamiento, en el siguiente gráfico se observan las tarifas por franjas horarias en las zonas O.R.A. de distintos municipios.

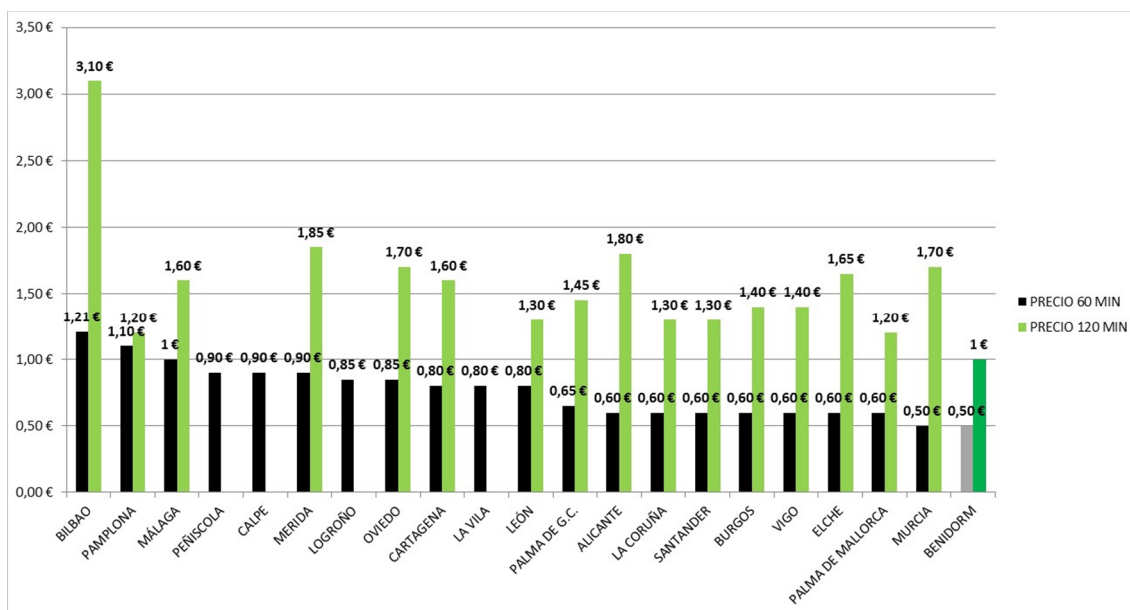


Imagen 24. Tarifas zonas O.R.A. Fuente: PES Benidorm.

Hoy día, el sistema O.R.A. determina una tarifa de 1,20 € para 2 horas de estacionamiento, lo cual la hace situarse como una zona relativamente barata para el estacionamiento. Este hecho provoca que apenas exista rotación en las plazas, lo que impide el objetivo para el que se implementó.

En la presente estrategia, con las actuaciones previstas se propone la eliminación de una gran cantidad de plazas de estacionamiento en superficie y gratuitas. Para minimizar ese impacto, se crean otros estacionamientos en superficie y algunos subterráneos. Es lógico que algunos vehículos migren a los aparcamientos subterráneos, pero debido a la no gratuidad de los mismos, los usuarios decidirán buscar aparcamientos alternativos gratuitos en la periferia, lo que a su vez favorecería un menor tráfico en el casco urbano.

Se podría pensar en una reducción de visitantes debido al coste por estacionar, pero está ampliamente demostrado que, cuando el espacio público es de calidad, como se persigue con las actuaciones propuestas, el número de turistas aumenta porque la mejora en la experiencia turística excede el coste del estacionamiento.

Por todo ello, antes del inicio de las actuaciones propuestas se considera necesario desarrollar un “Plan de Estacionamiento” en el que se analicen los siguientes puntos:

- Demanda de estacionamiento por zonas y distintas épocas del año.
- Funcionamiento actual de la zona O.R.A, rotación y demanda. En el Estudio de Tráfico y Movilidad del PGOU, existe una propuesta para la ampliación en tres fases (Imágenes 23 y 24) no siempre compatible con las actuaciones propuestas en esta Estrategia.



Imagen 25. Ampliación zona O.R.A, fase1. Fuente: Estudio de Tráfico y Movilidad PGOU.



Imagen 26. Ampliación zona O.R.A, fase2 y 3. Fuente: Estudio de Tráfico y Movilidad PGOU.

- Posibilidad de implantar zona O.R.A. en verano y establecimiento de protección al residente.
- En este estudio, se corroborará la viabilidad o no de la propuesta de estacionamientos subterráneos en esta Estrategia, para asegurar la rentabilidad económica y social.

CONCLUSIONES

Una vez realizado un análisis de los 3 Escenarios planteados en la Estrategia, se puede indicar que, desde el punto de vista del tráfico y movilidad, el Escenario C es el que presenta unos mayores beneficios para la ciudadanía de Altea. La liberalización -o reducción significativa del peaje- de la AP-7 conllevaría la práctica eliminación del tráfico de paso por la N-332 y la Ronda de Altea que, por tanto, podría soportar el tráfico local e intracomarcal, lo que posibilitaría una actuación urbanística en la travesía de la N-332 eliminando el actual efecto barrera que existe entre el casco urbano y la línea de costa. Esta actuación urbanística, permitiría llevar a cabo actuaciones de reurbanización de la travesía cediendo un mayor protagonismo a los modos blandos como el desplazamiento a pie o en bicicleta.

En cuanto al estacionamiento, en todos los escenarios se plantea la eliminación de plazas de estacionamiento en las cercanías de la primera línea de costa compensando esa supresión por otros en la periferia del casco histórico en la práctica mayoría de las situaciones mediante plazas en superficie y

subterráneas, con el consiguiente coste para el usuario por estacionar frente a una situación de gratuidad actual. Esto implica que el análisis de estacionamiento debe llevarse a cabo con mayor profundidad para determinar las acciones concretas y su gestión que deberían implementarse de manera simultánea a las actuaciones planteadas con un carácter más urbanístico en el frente litoral del casco urbano de Altea.

En el indicado estudio de estacionamiento, se deberán analizar las variables concretas del estacionamiento que no han sido previamente consideradas tales como: la estacionalidad en la ocupación, costes para el usuario por estacionar, sistemas de gestión (directa o indirecta), otros programas de estacionamiento (zona azul), etc. En todo caso, de nuevo el Escenario C sería el que presentaría un balance más positivo, aumentando en 57 plazas la situación actual.

Con lo comentado anteriormente, es el Escenario C es el que arrojaría unos mayores beneficios el municipio de Altea pero sin olvidar que queda supeditada a la política de explotación que se aplique en la AP-7 a partir de 2020 y que excede su competencia. Además, las políticas de oferta y gestión del estacionamiento deberían analizarse y plantearse con mucha más profundidad de manera que acompañen a las urbanísticas y se garantice un correcto funcionamiento del tejido urbano desde los ámbitos económico, social y ambiental.

En Altea, mayo de 2017.



Fdo: Armando Ortuño Padilla
Dr. Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos
Profesor de Territorio y Transporte, Instituto del Agua y
Ciencias Ambientales, Universidad de Alicante
Licenciado en Economía
Colegiado ICCP nº: 20.650



Fdo: Vicente Mateu Valero
Ing. Téc. Obras Públicas
Colegiado nº 23.812

ANEJO 1: TABLAS DE PLAZAS DE ESTACIONAMIENTO

ESCENARIO A

	Existente		Proyectado		Equilibrio Fase Sup	Equilibrio Fase	Sum Fases Sup	Sum Fase Sub	Sum Fases
	Superficie	Subsuelo	Superficie	Subsuelo					
FASE 1 - FM_Illeta-Sant Pere / EV_Parcelsa Foietà / CT_La Mar-Camí Vell d'Alacant	-80		80		0	0	0	0	0
FASE 2 - FM_Tr. Port-Illeta (aparcamiento subterráneo)	-130			216	-130	86	-130	216	86
FASE 3 - FM_Sant Pere-Montcau / CT_Pont de Montcau / CT_L'Empedrat	-170				-170	-170	-300	216	-84
FASE 4 - AP_Filharmonica (aparcamiento subterráneo) / CL_Carrer Alacant / CL_Subida Iglesia / CT_Mercadillo (activación aparcamiento Mercadillo)	-50		350	100	300	400	0	316	316
FASE 5 - FM_Montcau-Algar / AP_Esports (aparcamiento subterráneo)	-160			180	-160	20	-160	496	336
FASE 6 - FM_Paseo Albir-Tr. Port / CL_Avenida / CT_Garganes (aparcamiento Pontet)	-374		180		-194	-194	-354	496	142
FASE 7 - CL_Ferrocarril / CL_Institut / CT_Mercadillo (activación aparcamiento Mercadillo)	-99				-99	-99	-453	496	43
FASE 8 - FD_Cap Blanc / FD_Carbonera / FD_Foietà / FD_Pontet									

Total eliminadas Superficie	-1063
Total eliminadas Subsuelo	0
Total propuestas Superficie	610
Total propuestas Subsuelo	496
Resultante Superficie	-453
Resultante Subsuelo	496
Resultante total	43

Equilibrio Fase Sup: Nº plazas en superficie resultantes de cada una de las fases de forma aislada

Equilibrio Fase: Nº plazas resultantes de cada una de las fases de forma aislada

Sum Fases Sup: Acumulado de Nº plazas en superficie en el desarrollo de las fases

Sum Fases Sub: Acumulado de Nº plazas en subsuelo en el desarrollo de las fases

Sum Fases: Acumulado de Nº plazas en el desarrollo de las fases

ESCENARIO B

	Existente		Proyectado		Equilibrio Fase Sup	Equilibrio Fase	Sum Fases Sup	Sum Fase Sub	Sum Fases
	Superficie	Subsuelo	Superficie	Subsuelo					
FASE 1 - FM_Illeta-Sant Pere / EV_Parcelsa Foietà / CT_La Mar-Camí Vell d'Alacant	-80		80		0	0	0	0	0
FASE 2 - FM_Tr. Port-Illeta (aparcamiento subterráneo)	-130			216	-130	86	-130	216	86
FASE 3 - FM_Sant Pere-Montcau / CT_Pont de Montcau / CT_L'Empedrat	-170				-170	-170	-300	216	-84
FASE 4 - AP_Filharmonica / CL_Carrer Alacant / CL_Subida Iglesia / CT_Mercadillo (activación aparcamiento Mercadillo)	-50		350		300	300	0	216	216
FASE 5 - FM_Montcau-Algar / AP_Esports (aparcamiento subterráneo) / CT_Pl. J.M. Planelles	-160			180	-160	20	-160	396	236
FASE 6 - FM_Paseo Albir-Tr. Port / CL_La Mar 1 (C/ Les Llimeres-Tr. Del Port)	-343		160		-183	-183	-343	396	53
FASE 7 - CL_Ferrocarril / CL_Institut / CL_Avenida / CT_Garganes (aparcamiento Pontet)	-229		180		-49	-49	-392	396	4
FASE 8 - FD_Cap Blanc / FD_Carbonera / FD_Foietà / FD_Pontet									

Total eliminadas Sup	-1162
Total eliminadas Sub	0
Total propuestas Sup	770
Total propuestas Sub	396
Resultante Pub	-392
Resultante Priv	396
Resultante total	4

Equilibrio Fase Sup: Nº plazas en superficie resultantes de cada una de las fases de forma aislada

Equilibrio Fase: Nº plazas resultantes de cada una de las fases de forma aislada

Sum Fases Sup: Acumulado de Nº plazas en superficie en el desarrollo de las fases

Sum Fases Sub: Acumulado de Nº plazas en subsuelo en el desarrollo de las fases

Sum Fases: Acumulado de Nº plazas en el desarrollo de las fases

ESCENARIO C

	Existente		Proyectado		Equilibrio Fase Sup	Equilibrio Fase	Sum Fases Sup	Sum Fase Sub	Sum Fases
	Superficie	Subsuelo	Superficie	Subsuelo					
FASE 1 - FM_Illeta-Sant Pere / EV_Parcelsa Foietà / CT_La Mar-Camí Vell d'Alacant	-80		80		0	0	0	0	0
FASE 2 - FM_Tr. Port-Illeta (aparcamiento subterráneo)	-130			216	-130	86	-130	216	86
FASE 3 - FM_Sant Pere-Montcau / CT_Pont de Montcau / CT_L'Empedrat	-170				-170	-170	-300	216	-84
FASE 4 - AP_Filharmonica / CL_Carrer Alacant / CL_Subida Iglesia / CT_Mercadillo (activación aparcamiento Mercadillo)	-50		350		300	300	0	216	216
FASE 5 - CL_La Mar 3 (Tr. Sant Pere-C/ Pont de Montcau) / FM_Montcau-Algar / CT_Pl. J.M. Planelles					0	0	0	216	216
FASE 6 - CL_La Mar 2 (Tr. Del Port-C/ Illeta) / CL_La Mar 4 (C/ Pont de Montcau-Palau dels Esports) / CL_Avenida (C/ Raspall) / CT_Garganes (aparcamiento Pontet) / AP_Esports	-351		294	180	-57	123	-57	396	339
FASE 7 - FM_Paseo Albir-Tr. Port / CL_La Mar 1 (C/ Les Llimeres-Tr. Del Port) / CL_Ferrocarril / CL_Institut	-442		160		-282	-282	-339	396	57
FASE 8 - FD_Cap Blanc / FD_Carbonera / FD_Foietà / FD_Pontet									
Total eliminadas Sup	-1223								
Total eliminadas Sub	0								
Total propuestas Sup	884								
Total propuestas Sub	396								
Resultante Sup	-339								
Resultante Sub	396								
Resultante total	57								

Equilibrio Fase Sup: Nº plazas en superficie resultantes de cada una de las fases de forma aislada

Equilibrio Fase: Nº plazas resultantes de cada una de las fases de forma aislada

Sum Fases Sup: Acumulado de Nº plazas en superficie en el desarrollo de las fases

Sum Fases Sub: Acumulado de Nº plazas en subsuelo en el desarrollo de las fases

Sum Fases: Acumulado de Nº plazas en el desarrollo de las fases

ANEXO 2. VALORACIÓN ECONÓMICA

ÍNDICE

1	INTRODUCCIÓN.....	2
2	ESCENARIO A	2
3	ESCENARIO B	4
4	ESCENARIO C	6
5	CONCLUSIONES.....	8

1 INTRODUCCIÓN

La definición de los escenarios y la toma de decisiones derivada precias de una estimación del coste de las actuaciones a desarrollar en cada fase. Para ello, de forma preliminar, los presupuestos que se presentan se han basado fundamentalmente en los costes de otras obras similares.

Hay que resaltar que no se ha realizado la valoración de la fase 8 (ejecución de nuevas zonas verdes, espacios libres y equipamientos previstos en las fichas de planeamiento y gestión), coincidente en todos los escenarios, puesto que está incluida en el PGOU de Altea.

2 ESCENARIO A

A continuación se expone la valoración de cada fase.

ESCENARIO A AP-7 sin liberalizar. Ronda de Altea con trazado actual y conexiones Sur (CV-7651) y Norte (N-332) sin ejecutar. Tráfico de paso por trazado actual de N-332.			
FASE 1	Unidades	€/unidad	€ (IVA incluido)
·Ejecución de nuevo paseo marítimo peatonal entre C/ Illeta y Tr. Sant Pere.	9.800 m ²	225	2.205.000
·Aparcamiento en superficie en parcela Foieta.	2.946 m ²	60	176.760
·Reurbanización y mejora de los usos peatonales del conector entre el frente litoral, el Camí Vell d'Alcant y los diferentes aparcamientos en superficie.	8.750 m ²	150	1.312.500
TOTAL (€)			3.694.260
FASE 2			
·Ejecución de nuevo paseo marítimo con prioridad peatonal, entre Tr. del Port y C/ Illeta, incluyendo un aparcamiento subterráneo con accesos desde C/ Illeta y rotonda acceso puerto deportivo.	18.622 m ²	650	12.104.300
TOTAL (€)			12.104.300
FASE 3			
·Reurbanización y mejora de los usos peatonales de los conectores en C/ Pont de Montcau y C/ de l'Empedrat.	4.236 m ²	150	635.400
·Eliminación aparcamiento en superficie de "El Charco"	7.125 m ²	52	370.500
·Ejecución de nuevo paseo marítimo peatonal, regeneración de frente marítimo y playa accesible entre C/ Pont de Montcau - Tr. Sant Pere	13.626 m ²	215	2.929.590
TOTAL (€)			3.935.490

FASE 4

· Construcción de aparcamiento subterráneo de 2 plantas y espacio público en superficie en Plaça Filharmónica.	4.549 m ²	1.500	6.823.500
· Peatonalización y tráfico restringido en C/ Alacant e itinerario Pl. Filharmónica - Pl. de l'Església.	10.057 m ²	150	1.508.550
· 4 nuevas zonas verdes subida Pl. de l'Església.	1.942 m ²	120	233.040
· Construcción de una nueva conexión entre la Av. de les Corts Valencianes y C/ L'institut, que conectará el aparcamiento del mercadillo con la zona dotacional del Norte del casco pasando bajo el talud de la línea ferroviaria.	1 ud	1.500.000	1.500.000
TOTAL (€)			10.065.090

FASE 5

· Nuevo espacio público y peatonalización de tramo C/ Raspall y construcción de aparcamiento subterráneo de 2 plantas en Plaça dels Esports.	3.923 m ²	1.600	6.276.800
· Ejecución de nuevo paseo marítimo peatonal, entre C/ Pont de Montcau y río Algar (homogeneización de urbanización).	13.611 m ²	220	2.994.420
· Reurbanización y mejora de los usos peatonales en el conector entre el aparcamiento temporal de El Pontet y el frente marítimo.	6.574 m ²	150	986.100
TOTAL (€)			10.257.320

FASE 6

· Ejecución de nuevo paseo marítimo entre Tr. del Port y Paseo del Albir.	31.154 m ²	210	6.542.340
· Peatonalización de la Av. Rei Jaume I y C/ Raspall.	7.061 m ²	150	1.059.150
· Reurbanización y mejora de los usos peatonales del conector en C/ Garganes (conexión nuevo aparcamiento en "el Pontet").	5.399 m ²	150	809.850
TOTAL (€)			8.411.340

FASE 7

· Peatonalización viario paralelo a línea FGV (Camí l'Institut y C/ Ferrocarril), incluyendo reurbanización Zona Verde C/ Vora la vía.	9.390 m ²	150	1.408.500
TOTAL (€)			1.408.500

TOTAL ESCENARIO (€)	49.876.300
----------------------------	-------------------

3 ESCENARIO B

En la siguiente tabla se lleva a cabo la valoración económica de cada fase del presente escenario.

ESCENARIO B AP-7 sin liberalizar. Ronda de Altea con trazado modificado y conexiones Sur (CV-7651) y Norte (N-332) ejecutadas. Tráfico de paso por trazado actual de N-332.			
FASE 1	Unidades	€/unidad	Euros
·Ejecución de nuevo paseo marítimo peatonal entre C/ Illeta y Tr. Sant Pere.	9.800 m ²	225	2.205.000
·Aparcamiento en superficie en parcela Foieta.	2.946 m ²	60	176.760
·Reurbanización y mejora de los usos peatonales del conector entre el frente litoral, el Camí Vell d'Alcant y los diferentes aparcamientos en superficie.	8.750 m ²	150	1.312.500
TOTAL (€)			3.694.260
FASE 2			
·Ejecución de nuevo paseo marítimo con prioridad peatonal, entre Tr. del Port y C/ Illeta, incluyendo un aparcamiento subterráneo con accesos desde C/ Illeta y rotonda acceso puerto deportivo.	18.622 m ²	650	12.104.300
TOTAL (€)			12.104.300
FASE 3			
·Reurbanización y mejora de los usos peatonales de los conectores en C/ Pont de Montcau y C/ de l'Empedrat.	4.236 m ²	150	635.400
·Eliminación aparcamiento en superficie de "El Charco"	7.125 m ²	52	370.500
·Ejecución de nuevo paseo marítimo peatonal, regeneración de frente marítimo y playa accesible entre C/ Pont de Montcau - Tr. Sant Pere	13.626 m ²	215	2.929.590
TOTAL (€)			3.935.490
FASE 4			
·Construcción de espacio público en superficie en Plaça Filharmónica.	4.549 m ²	150	682.350
·Peatonalización y tráfico restringido en C/ Alacant e itinerario Pl. Filharmónica - Pl. de l'Esglesia.	10.057 m ²	150	1.508.550
·4 nuevas zonas verdes subida Pl. de l'Església.	1.942 m ²	120	233.040
·Señalización del aparcamiento del mercadillo por la ejecución de la conexión Norte de la ronda.	1 ud	1.500	1.500
·Construcción de una nueva conexión entre la Av. de les Corts Valencianes y C/ L'institut, que conectará el aparcamiento del mercadillo con la zona dotacional del Norte del casco pasando bajo el talud de la línea ferroviaria.	1 ud	1.500.000	1.500.000
TOTAL (€)			3.925.440

FASE 5

·Nuevo espacio público y peatonalización de tramo C/ Raspall y construcción de aparcamiento subterráneo de 2 plantas en Plaça dels Esports.	3.923 m ²	1.600	6.276.800
·Ejecución de nuevo paseo marítimo peatonal, entre C/ Pont de Montcau y rio Algar (homogeneización de urbanización).	13.611 m ²	220	2.994.420
·Reurbanización y mejora de los usos peatonales en el conector entre el aparcamiento temporal de El Pontet y el frente marítimo.	6.574 m ²	150	986.100
TOTAL (€)			10.257.320

FASE 6

·Ejecución de nuevo paseo marítimo peatonal en ambos frentes (Tr. del Port - Paseo del Albir y C/ Pont de Montcau - Rio Algar).	31.154 m ²	210	6.542.340
·Reurbanización y mejora de los usos peatonales del Carrer La Mar en su tramo Sur.	18.829 m ²	150	2.824.350
TOTAL (€)			9.366.690

FASE 7

·Reurbanización y mejora de los usos peatonales del conector en C/ Garganes (conexión nuevo aparcamiento en "el Pontet	5.399 m ²	150	809.850
·Patonalización viario paralelo a linea FGV (Camí l'Institut y C/ Ferrocarril), incluyendo reurbanización Zona Verde C/ Vora la vía.	9.390 m ²	150	1.408.500
TOTAL (€)			2.218.350

TOTAL ESCENARIO (€)	45.501.850
----------------------------	-------------------

4 ESCENARIO C

Se lleva a cabo la valoración de las actuaciones para cada una de las fases que componen el escenario.

ESCENARIO C Tráfico de paso por AP-7 liberalizada. Ronda de Altea con trazado modificado y conexiones Sur (CV-7651) y Norte (N-332) ejecutadas.			
FASE 1	Unidades	€/unidad	Euros
·Ejecución de nuevo paseo marítimo peatonal entre C/ Illeta y Tr. Sant Pere.	9.800 m ²	225	2.205.000
·Aparcamiento en superficie en parcela Foieta.	2.946 m ²	60	176.760
·Reurbanización y mejora de los usos peatonales del conector entre el frente litoral, el Camí Vell d'Alcant y los diferentes aparcamientos en superficie.	8.750 m ²	150	1.312.500
TOTAL (€)			3.694.260
FASE 2			
·Ejecución de nuevo paseo marítimo con prioridad peatonal, entre Tr. del Port y C/ Illeta, incluyendo un aparcamiento subterráneo con accesos desde C/ Illeta y rotonda acceso puerto deportivo.	18.622 m ²	650	12.104.300
TOTAL (€)			12.104.300
FASE 3			
·Reurbanización y mejora de los usos peatonales de los conectores en C/ Pont de Montcau y C/ de l'Empedrat.	4.236 m ²	150	635.400
·Eliminación aparcamiento en superficie de "El Charco"	7.125 m ²	52	370.500
·Ejecución de nuevo paseo marítimo peatonal, regeneración de frente marítimo y playa accesible entre C/ Pont de Montcau - Tr. Sant Pere	13.626 m ²	215	2.929.590
TOTAL (€)			3.935.490
FASE 4			
·Construcción de espacio público en superficie en Plaça Filharmónica.	4.549 m ²	150	682.350
·Peatonalización y tráfico restringido en C/ Alacant e itinerario Pl. Filharmónica - Pl. de l'Església.	10.057 m ²	150	1.508.550
·4 nuevas zonas verdes subida Pl. de l'Església.	1.942 m ²	120	233.040
·Activación del aparcamiento del mercadillo por la ejecución de la conexión Norte de la ronda.	1 ud	1.500	1.500
·Construcción de una nueva conexión entre la Av. de les Corts Valencianes y C/ L'institut, que conectará el aparcamiento del mercadillo con la zona dotacional del Norte del casco pasando bajo el talud de la línea ferroviaria.	1 ud	1.500.000	1.500.000
TOTAL (€)			3.925.440

FASE 5

·Ejecución de nuevo paseo marítimo peatonal, entre C/ Pont de Montcau y río Algar (homogeneización de urbanización).	13.611 m ²	220	2.994.420
·Peatonalización del Carrer la Mar en el tramo desde C/ Illeta hasta C/ Pont de Montcau.	6.451 m ²	150	967.650
·Reurbanización y mejora de los usos peatonales en el conector entre el aparcamiento temporal de El Pontet y el frente marítimo.	6.474 m ²	150	971.100
TOTAL (€)			4.933.170

FASE 6

·Reurbanización del Carrer La Mar en los dos tramos desde C/ Les Llimeres hasta C/ Illeta y desde C/Pont de Montcau hasta Palau dels Esports.	22.800 m ²	150	3.420.000
·Reurbanización y mejora de los usos peatonales del conector en C/ Garganes (conexión nuevo aparcamiento en "el Pontet".	5.399 m ²	150	809.850
·Nuevo espacio público y peatonalización del C/ Raspall y Plaça dels Esports.	3.923 m ²	1.600	6.276.800
TOTAL (€)			10.506.650

FASE 7

·Ejecución de nuevo paseo marítimo entre Tr. del Port y Paseo del Albir.	31.154 m ²	210	6.542.340
·Reurbanización y mejora de los usos peatonales del Carrer La Mar (único sentido de circulación dirección Norte) en el tramo entre C/ Llimeres y Tr. del Port.	10.968 m ²	150	1.645.200
·Peatonalización viario paralelo a línea FGV (Camí l'Institut y C/ Ferrocarril), incluyendo reurbanización Zona Verde C/ Vora la vía.	9.390 m ²	150	1.408.500
TOTAL (€)			9.596.040

TOTAL ESCENARIO (€)	48.695.350
----------------------------	-------------------

5 CONCLUSIONES

La síntesis de las valoraciones anteriores se resume en la tabla siguiente, en la que se aprecia que el escenario A requeriría una mayor inversión debido a la ejecución de un mayor número de estacionamientos subterráneos. Por el contrario, los escenarios B y C presentan unos costes sensiblemente inferiores, siendo el escenario B el más económico.

RESUMEN DE INVERSION			
	ESCENARIO A	ESCENARIO B	ESCENARIO C
FASE 1	3.694.260 €	3.694.260 €	3.694.260 €
FASE 2	12.104.300 €	12.104.300 €	12.104.300 €
FASE 3	3.935.490 €	3.935.490 €	3.935.490 €
FASE 4	10.065.090 €	3.925.440 €	3.925.440 €
FASE 5	10.257.320 €	10.257.320 €	4.933.170 €
FASE 6	8.411.340 €	9.366.690 €	10.506.650 €
FASE 7	1.408.500 €	2.218.350 €	9.596.040 €
TOTAL	49.876.300 €	45.501.850 €	48.695.350 €

Tabla 1. Valoración escenarios. Fuente: elaboración propia.

En Altea, mayo de 2017.



Fdo: Armando Ortuño Padilla
Dr. Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos
Licenciado en Economía
Profesor de Territorio y Transporte, Instituto del Agua y
Ciencias Ambientales, Universidad de Alicante
Colegiado ICCP nº: 20.650



Fdo: Vicente Mateu Valero
Ing. Téc. Obras Públicas
Colegiado nº 23.812