VOL 2. PROPUESTAS Y CONCLUSIONES
VERSIÓN BORRADOR

PLAN MUNICIPAL DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE ASPE

VERSIÓN 1. SEPTIEMBRE DE 2018.

VOL 2. PROPUESTAS Y CONCLUSIONES
VERSIÓN BORRADOR

VOLUMEN 2. PROPUESTAS DE INTERVENCIÓN Y CONCLUSIONES

ÍNDICE

CAPÍTULO 1.
ESCENARIOS DE MOVILIDAD CONSIDERADOS

1. INTRODUCCIÓN
2. ESCENARIO TENDENCIAL O *DO NOTHING*
3. ESCENARIO CORREGIDO

CAPÍTULO 2.
PRINCIPALES PROPUESTAS PARA UN NUEVO MODELO DE MOVILIDAD

1. INTRODUCCIÓN: NUEVOS CONCEPTOS PARA UN NUEVO MODELO
2. ÁREA DE INTERVENCIÓN I: MOVILIDAD EN VEHÍCULO PRIVADO E INFRAESTRUCTURA VIARIA
3. ÁREA DE INTERVENCIÓN II: ESTACIONAMIENTO
4. ÁREA DE INTERVENCIÓN III: TRANSPORTE DE PASAJEROS Y MERCANCÍAS
5. ÁREA DE INTERVENCIÓN IV: MOVILIDAD PEATONAL
6. ÁREA DE INTERVENCIÓN V: MOVILIDAD CICLISTA
7. ÁREA DE INTERVENCIÓN VI: ESTRATEGIAS HORIZONTALES DE MOVILIDAD

CAPÍTULO 2.
PRINCIPALES PROPUESTAS PARA UN NUEVO MODELO DE MOVILIDAD
ANEXO 1. PLANOS

1. ÁREA DE INTERVENCIÓN I: MOVILIDAD EN VEHÍCULO PRIVADO E INFRAESTRUCTURA VIARIA
2. ÁREA DE INTERVENCIÓN II: ESTACIONAMIENTO
3. ÁREA DE INTERVENCIÓN IV: MOVILIDAD PEATONAL
4. ÁREA DE INTERVENCIÓN V: MOVILIDAD CICLISTA

VOL 2. PROPUESTAS Y CONCLUSIONES
VERSIÓN BORRADOR

CAPÍTULO 1.
ESCENARIOS DE MOVILIDAD CONSIDERADOS

1. INTRODUCCIÓN 2
2. ESCENARIO TENDENCIAL O *DO NOTHING* 3
3. ESCENARIO CORREGIDO 3

VOL 2. PROPUESTAS Y CONCLUSIONES
VERSIÓN BORRADOR

1. INTRODUCCIÓN

El Plan de Movilidad del municipio debe responder al reto de resolver la movilidad en escenarios futuros, avanzando hacia un modelo deseable en términos de accesibilidad y sostenibilidad.

La primera vez que se definió el concepto *desarrollo sostenible* en un documento oficial fue en 1987, cuando la Comisión Mundial sobre medio ambiente y desarrollo de las Naciones Unidas, publicó el informe *Nuestro futuro Común* (conocido como el informe *Brundtland*). En la actualidad, la definición de *desarrollo sostenible* es adoptada mundialmente como "*el desarrollo que asegura las necesidades del presente sin comprometer la capacidad de las futuras generaciones para enfrentarse a sus propias necesidades, insistiéndose en la relación existente entre el medio ambiente y el desarrollo económico y social*".

La movilidad urbana no puede verse como un simple desplazamiento ligado a un modo de transporte, sino que constituye un proceso más complejo que forma parte de las actividades económicas, sociales y produce diversos efectos ambientales, por lo que una movilidad sostenible incide en el logro de los objetivos de sostenibilidad en el ámbito urbano. En resumen, la movilidad urbana no puede verse como un simple desplazamiento ligado a un modo de transporte.

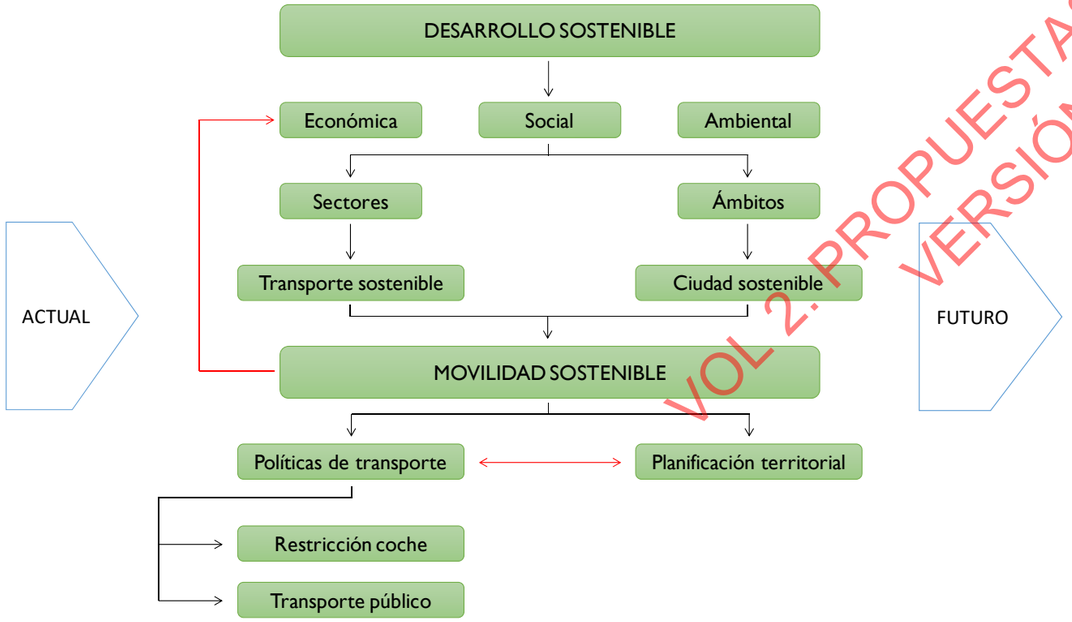


Figura 1. Proceso que conforma la movilidad sostenible (Fuente: PMUS Alicante, 2013).

Se han definido los siguientes escenarios de movilidad con el objetivo de evaluar el efecto de las distintas propuestas de actuación del Plan en Aspe. Para ello, se han tenido en consideración las distintas variables que intervienen en la evolución de la movilidad sin la aplicación del Plan, y con la aplicación de las Propuestas de Actuación capaces de dar respuesta a estas demandas de movilidad.

La definición de escenarios viene caracterizada por la evolución de un número de variables con respecto a una situación de partida. Estas variables pueden ser temporales (escenarios a corto, medio y largo plazo); socioeconómicas (evolución de la población, empleo, etc.); territoriales (desarrollos urbanísticos, etc.); y de oferta (nuevos viales previstos, actuaciones en peatonalización de calles, etc.):

- **Escenario tendencial o *do nothing*,** es la proyección o simulación de las tendencias según el modelo actual de movilidad determinado por un progresivo aumento de las demandas de movilidad, aumento de las distancias de desplazamiento y con modos motorizados en progresivo crecimiento en detrimento de los modos más sostenibles y respetuosos con el entorno urbano, sin que se implementen políticas activas para invertir la tendencia.

- **Escenario corregido,** para la caracterización de este escenario se considera la repercusión que tendrán las medidas y actuaciones propuestas en el Plan de Acción, enfocadas todas ellas a implementar medidas correctoras en el reparto modal a favor de los modos de transporte más sostenibles, no motorizados y transporte público, y penalizando los modos privados.

En este caso la modelización de los escenarios se basa en las proyecciones de población para los distintos escenarios, como factor común y variable determinante y constante para todos ellos.

Tabla 1. Proyección de la población de Aspe en los escenarios futuros (Fuente: Elaboración propia).

	Actual (2018)	**Corto plazo (2021)**	**Medio plazo (2023)**	**Largo plazo (2030)**
Población	20.425	20.501	20.539	20.673

La población se ha obtenido con una tendencia lineal considerando los últimos 7 años, que es la que mejor se ajusta a la evolución de la población, los datos han sido obtenidos del INE (Instituto Nacional de Estadística). Se ha tenido en cuenta la estabilización de la población tras la expansión económica en los primeros años del siglo XXI y las proyecciones de crecimiento para la provincia de Alicante realizadas por el INE. Se muestra a continuación la línea de tendencia obtenida con los datos existentes.

VOL 2. PROPUESTAS Y CONCLUSIONES
VERSIÓN BORRADOR

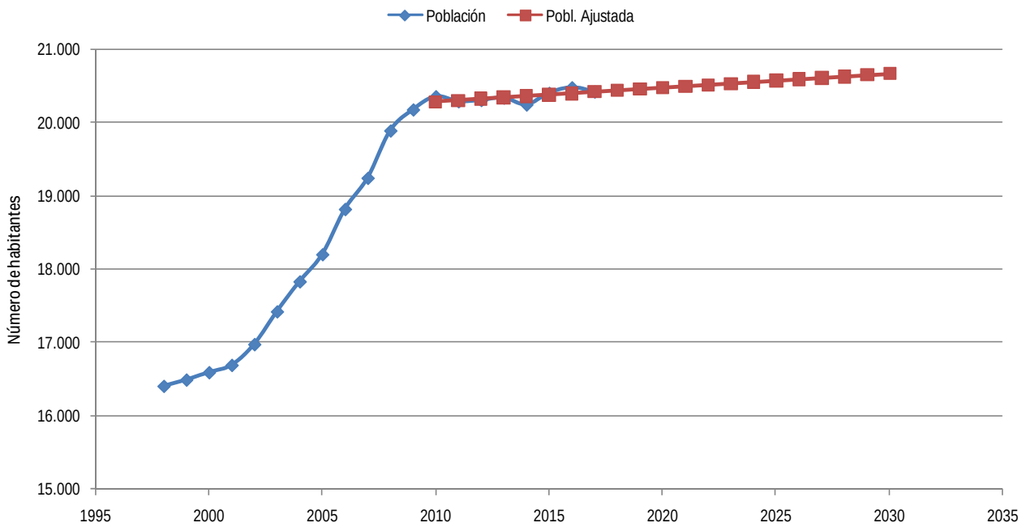


Figura 2. Evolución de la población en Aspe (Fuente: Elaboración propia).

2. ESCENARIO TENDENCIAL O *DO NOTHING*

En el caso de no aplicarse ninguna medida correcta o propuesta para paliar la posible evolución de la movilidad futura, este es el escenario en el que deriva la evolución de la movilidad. Éste se presenta considerando la evolución de las variables de movilidad tomando como referencia los nuevos desarrollos previstos en el PGOU vigente, sin considerar ninguna actuación en materia de transporte o desarrollo de infraestructuras viarias. Por tanto, para este escenario se pretende simular la situación futura en función de los parámetros actuales de la movilidad y suponiendo una continuidad de las tendencias actuales de distribución modal.

El escenario tendencial sería aquel en que la disminución del uso de los modos no motorizados y el aumento progresivo del número de viajes en automóvil, asociado a la cada vez mayor demanda de movilidad diaria, irán progresivamente aumentando sin que existan políticas activas para invertir esta tendencia.

La proyección de este escenario se realiza bajo las siguientes hipótesis:

- Para el escenario tendencial no se implantan ningún tipo de medidas para mejorar la accesibilidad en redes peatonales.
- La capacidad del viario automóvil y la oferta de aparcamiento en las áreas centrales del municipio no sufren variaciones significativas, en todo caso, como es la tendencia en los últimos años seguirá aumentando ligeramente la oferta de estacionamiento en edificación.
- No se desarrollan programas de gestión de movilidad sobre grupos concretos de usuarios, colectivos de trabajadores, grandes centros de actividad, escuelas, etc.
- La distribución de reparto modal no varía significativamente para los distintos años considerados, es decir, se estima que la población se desplaza igual que lo hace en la actualidad, solamente que las demandas de movilidad diaria aumentan anualmente. El incremento anual de viajes motorizados aumenta al poner en carga el aumento de población asociada a nuevos desarrollos urbanos. No obstante, se tienen en cuenta las actuales condiciones de la situación económica nacional.

3. ESCENARIO CORREGIDO

Se ha denominado escenario corregido o deseado al resultante de la aplicación y puesta en marcha sobre el escenario 0 o la situación actual, de las medidas y acciones propuestas en el Plan de Acción.

El escenario corregido o también **escenario objetivo del Plan Municipal de Movilidad Urbana Sostenible de Aspe** incide sobre medidas que corrijan las demandas crecientes de movilidad motorizada y fomenten claramente los sistemas de transporte basados en modos sostenibles, peatón y bicicletas (generando nuevas ofertas que fomenten y faciliten el uso diario de estos modos de transporte a través de la creación de itinerarios con facilidades para la movilidad a pie o en bicicleta). El escenario final del Plan incide sobre:

- Potenciar los modos *mediterráneos*, es decir, movilidad a pie y en bicicleta, mediante la creación de áreas ambientales, *zonas 30* y aplicación de corredores o itinerarios con facilidades para la movilidad peatonal o en bicicleta.
- Desarrollo de una política integral de aparcamientos, de tal forma que se regule en cierta manera la oferta que existe en el municipio y que de alguna forma facilita en exceso el empleo del vehículo privado a la vez que propicia tráfico de agitación en las zonas centrales del casco urbano. El espacio urbano que debe fomentar el empleo de los modos no contaminantes debe lógicamente ganarse a costa de los existentes en la calzada.

VOL 2. PROPUESTAS Y CONCLUSIONES
VERSIÓN BORRADOR

- Potenciar la gestión de la movilidad mediante medidas tendentes a cambiar los hábitos de los ciudadanos en sus viajes diarios de carácter obligado, trabajo y estudios, y no obligado ocio y compras.

VOL 2. PROPUESTAS Y CONCLUSIONES
VERSIÓN BORRADOR

CAPÍTULO 2.
PRINCIPALES PROPUESTAS PARA UN NUEVO MODELO DE MOVILIDAD

1. INTRODUCCIÓN: NUEVOS CONCEPTOS PARA UN NUEVO MODELO 2
2. ÁREA DE INTERVENCIÓN I: MOVILIDAD EN VEHÍCULO PRIVADO E INFRAESTRUCTURA VIARIA 2
3. ÁREA DE INTERVENCIÓN II: ESTACIONAMIENTO 6
4. ÁREA DE INTERVENCIÓN III: TRANSPORTE DE PASAJEROS Y MERCANCÍAS 10
5. ÁREA DE INTERVENCIÓN IV: MOVILIDAD PEATONAL 11
6. ÁREA DE INTERVENCIÓN V: MOVILIDAD CICLISTA 12
7. ÁREA DE INTERVENCIÓN VI: ESTRATEGIAS HORIZONTALES DE MOVILIDAD 16
7.1. GESTIÓN DE FLOTAS Y VEHÍCULOS LIMPIOS 16
7.2. GESTIÓN DE LA MOVILIDAD URBANA A LOS CENTROS DE TRABAJO 17
7.3. FOMENTO A NIVEL DE MOVILDAD URBANA GENERAL DEL CAR POOL (VEHÍCULOS CON ALTA OCUPACIÓN) 18
7.4. MEDIDAS ESPECÍFICAS PARA LA FORMACIÓN, DIVULGACIÓN, MARKÉTING Y EDUCACIÓN PARA EL FOMENTO DE PAUTAS DE MOVILIDAD MÁS SOSTENIBLES 19
7.5. FOMENTO DE LA CIUDADANÍA POR LA IMPLICACIÓN Y SEGUIMIENTO DE LA MOVILIDAD SOSTENIBLE EN ASPE 20
7.6. RECOMENDACIONES PARA LA URBANIZACIÓN SOSTENIBLE EN NUEVOS DESARROLLOS 20

VOL 2. PROPUESTAS Y CONCLUSIONES
VERSIÓN BORRADOR

1. INTRODUCCIÓN: NUEVOS CONCEPTOS PARA UN NUEVO MODELO

El reto supuesto por el desarrollo sostenible en las zonas urbanas es de enorme complejidad: reconciliar el desarrollo económico de nuestras poblaciones y su accesibilidad, por una parte, con la mejora de la calidad de vida y, por otra, con la protección del medio ambiente. Ante estas cuestiones con repercusiones numerosas y variadas, un esfuerzo bien dirigido y planificado permitirá fomentar la búsqueda de soluciones innovadoras y ambiciosas en materia de movilidad urbana con la intención de conseguir unas ciudades menos contaminantes y más accesibles.

Para ello debemos estudiar cómo conseguir una mejor movilidad urbana y suburbana, una movilidad más sostenible, facilitando al mismo tiempo que los agentes económicos desempeñen su papel en nuestras ciudades. Se ha de recordar que el componente económico también es fundamental dentro del criterio de sostenibilidad. Por ello, no hay que perder de vista que la movilidad urbana debe facilitar el desarrollo económico de nuestras ciudades, pero también la calidad de vida de sus habitantes y la protección de su medio ambiente.

El urbanismo español de la segunda mitad del siglo XX configuró un modelo urbano y territorial cada vez más abierto al automóvil, con mayores requerimientos de espacio de circulación y aparcamiento. Ese enfoque de la pareja urbanismo/movilidad ha tenido como efecto el incremento paulatino de la dependencia respecto a los medios motorizados para los desplazamientos cotidianos y, en particular, la dependencia respecto al automóvil privado. Prueba de ello es la enorme transformación del reparto modal (distribución de los desplazamientos entre los distintos medios de transporte) sufrido por las ciudades españolas en las dos últimas décadas. El aumento de las distancias urbanas ha magnificado además las ventajas individuales del uso del automóvil y penalizado las posibilidades de los denominados medios de transporte alternativos, el peatón, la bicicleta y el transporte colectivo en sus diversas variantes.

Este modelo de movilidad urbana ha presentado una gran inercia en los últimos años que ahora puede empezar a minimizarse aprovechando el contexto económico de los últimos años. La crisis económica y actual situación de recuperación, mucho más equilibrada que la experimentada en anteriores ciclos expansivos, ha provocado el efecto de generar una disminución de las necesidades de movilidad. Ello debe aprovecharse para conseguir que en el futuro se frene la dependencia respecto a los modos privados motorizados.

Sin embargo, en ausencia de una política decidida de transformación del patrón de movilidad, se seguirá produciendo un aumento de los parámetros básicos de motorización (uso de los vehículos privados, impactos ambientales y sociales con sus costes asociados).

Ese cambio de rumbo exige establecer una nueva cultura de la movilidad que se dirija a la consecución de una serie de objetivos interrelacionados entre los que deben destacar los siguientes:

- Reducir la dependencia respecto al automóvil, invirtiendo el peso porcentual del automóvil en el reparto modal.
- Incrementar las oportunidades de los medios de transporte alternativos potenciando las condiciones que permitan a los ciudadanos y ciudadanas poder caminar, pedalear o utilizar el transporte colectivo en condiciones adecuadas de comodidad y seguridad.
- Reducir los impactos de los desplazamientos motorizados, reduciendo sus consumos y emisiones locales y globales, conviviendo con los demás usuarios de las calles en condiciones de seguridad aceptables.
- Evitar la expansión de los espacios dependientes del automóvil, frenando la expansión del urbanismo dependiente de éste.
- Reconstruir la proximidad como valor urbano, con el fin de buscar en la vida cotidiana una tendencia a los desplazamientos de menor distancia siempre que sea posible.
- Recuperar el espacio público como lugar donde poder convivir. De lugar de paso y espacio del transporte, las calles han de pasar a ser también lugar de encuentro y espacio de convivencia multiforme.
- Aumentar la autonomía de los grupos sociales sin acceso al automóvil: niños y niñas, jóvenes, personas con movilidad reducida, personas mayores y personas que simplemente no desean depender del automóvil o de los vehículos motorizados.

En definitiva, el nuevo modelo de movilidad que se debe buscar tendrá que combinar objetivos de transformación física o infraestructural como también objetivos de transformación social y económica del territorio urbano, todo ello en sintonía con la definición amplia de sostenibilidad.

2. ÁREA DE INTERVENCIÓN I: MOVILIDAD EN VEHÍCULO PRIVADO E INFRAESTRUCTURA VIARIA

Desde un punto de vista operativo, actuaciones agrupadas en torno a la movilidad en vehículo privado e infraestructura viaria se organizan, esencialmente, en torno a actuaciones concretas y específicas sobre la estructura viaria estudiada y analizada en la fase de diagnóstico. Se trata, en esencia, de priorizar una serie de

VOL 2. PROPUESTAS Y CONCLUSIONES
VERSIÓN BORRADOR

actuaciones tendentes a mejorar el estado circulatorio general de la ciudad, incidiendo en aspectos tales como la calidad del viario, su funcionalidad, su estructuración en su capacidad de interconectar centros generadores de desplazamientos, la calidad señalética, etc.

En esencia, y de la mano de actuaciones englobadas en otras áreas de intervención (estacionamiento, transporte de mercancías, movilidad peatonal y ciclista), los objetivos básicos de estas actuaciones, siempre englobadas en el sustancial fin de fomentar pautas de movilidad más sostenible que tienen en la reducción del uso del vehículo privado su principal eje motriz, pueden sintetizarse en:

- Reducir las intensidades medias de tráfico en el viario de la ciudad.
- Eliminar los itinerarios de paso por el centro de la ciudad.
- Reducir la velocidad de paso en horas valle.
- Reducir los niveles de ruido y emisión de contaminante por el tráfico rodado.
- Reducir la siniestralidad.
- Incrementar y mejorar los niveles de accesibilidad entre todos los centros generadores de desplazamientos.

Las actuaciones propuestas son las siguientes:

PROPUESTA 1.1 - LIMITACIÓN DEL ACCESO DEL VEHÍCULO PRIVADO AL CENTRO URBANO DE ASPE

- **Modificando los flujos de entrada a la ciudad** más frecuentados, tales como **avenida de Orihuela** y la **calle Castelar** (continuas) y que éstas se conviertan en un flujo de entrada a la parte sur del casco urbano del municipio y de salida desde la **calle San Pedro,** considerando la movilidad pertinente que ello ocasiona al necesitar un semáforo de regulación debido a la falta de capacidad del vial para albergar dos sentidos de circulación.

- Considerar las **avenidas de Navarra** y **Constitución** como vía de acceso principal al centro urbano. Las **calles San José** y **San Pedro** son motivo de congestión de tráfico al disponer de doble sentido sin tener capacidad y son continuidad de las avenidas comentadas tanto en este punto como en el anterior. Ello ocasiona un aumento del número de vehículos que discurren por dicho itinerario que podría ser desplazado a otra vía de mayor capacidad. Por ejemplo, permitir únicamente la circulación en las calles San José y San Pedro desde la avenida Constitución y, en consecuencia, dirigir el tráfico proveniente de la avenida de Orihuela y la calle Castelar hacia la Ronda Sur, preferentemente para los que prefieran cruzar el casco urbano, o hacia la calle Barranco, para los usuarios que busquen los aparcamientos disuasorios o sean residentes de la zona. De esta forma se agiliza el tráfico proveniente de la avenida Constitución y se fomenta la utilización de la Ronda Sur cuando se accede al municipio por la avenida de Orihuela. Así, se disminuye la congestión de vehículos en la zona centro de la ciudad y se fomenta la utilización de las vías perimetrales. También sería conveniente estudiar la posibilidad de conectar la calle Rubén Darío con Luis Calatayud, para dar otra alternativa a los que se dirijan a la zona I desde la avenida de Orihuela, que reduciría todavía en más medida la congestión en el nudo de la calle Castelar con San Pedro. Para ello, habría que proceder a la creación de una calzada en el tramo que actualmente está sin urbanizar entre los dos viales.

- En la línea con actuaciones del área de intervención IV "Movilidad peatonal", se recomienda llevar a cabo una **peatonalización** de las calles más céntricas y de uso cotidiano en el trasiego entre las distintas zonas y los centros generadores de desplazamientos consignados, de acuerdo con las líneas de actuación del EDUSI: **calles San Pascual, Cruz, Virgen de las Nieves, Santa Bárbara y Virgen Desamparados.** Del mismo modo en el ámbito de las **calles Las Parras y San Juan.** Otra de las áreas susceptibles de peatonalización y limitación del acceso en vehículo privado es en el **parque Doctor Calatayud,** donde ya se han llevado a cabo cortes de tráfico durante los fines de semana a lo largo del año 2018 con una repercusión favorable, por lo que sería interesante ampliar la plataforma peatonal del parque en detrimento de algunas filas de aparcamiento y de los carriles de circulación, permitiendo únicamente la circulación y el aparcamiento en uno de sus lados, no en ambos como en la actualidad. Además, existe una gran cantidad de calles en el casco antiguo, que disponen de plataforma única que se han peatonalizado aunque que se permite la circulación y el estacionamiento de vehículos, en las que convendría dificultar la circulación de vehículos y que solamente sea útil para residentes y carga y descarga, así como suprimir el estacionamiento. Estas calles son: **Sacramento, Genaro Candela, Santo Tomás, Navas de Tolosa, La Concepción, San Vicente, Don Francisco Candela, Teodoro Alenda, La Coronela, San Rafael, San Jaime y Santa Cecilia.**

VOL 2. PROPUESTAS Y CONCLUSIONES
VERSIÓN BORRADOR

Figura 1. Ejemplo de recuperación funcional y urbana de espacios a través de la mejora de la movilidad urbana sostenible de la plaza Castelar del municipio de Elda en la que se ha ampliado el espacio peatonal a todo el ámbito, incluyendo la calzada perimetral que se ha dispuesto de plataforma única. Es una posibilidad para tomar como base de la actuación de peatonalización en el parque Dr. Calatayud.

Figura 2. Ejemplo de reparto equitativo del espacio público.

PROPUESTA 1.2 - REMODELACIÓN DEL TRÁFICO RODADO

Esta actuación volvería a resaltar la importancia de disuadir los flujos internos, modificando sentidos de circulación o eliminando el sentido bidireccional de algunas calles. Ello se propone en:

- Avenida de Orihuela (tramo calle Castelar - Gran Capitán).
- Avenida Tres de Agosto.
- Calle Rubén Darío.
- Calle Concepción (tramo calle Concepción - Ramón y Cajal).
- Calle San Miguel (cierre de la salida al parque Dr. Calatayud).

PROPUESTA 1.3 - ACTUACIONES DE MEJORA DEL ASFALTADO

Se pretende mejorar la pavimentación de algunas calles que no se encuentran en buena situación, además de mantener la red viaria del municipio en buen estado. También debe evaluarse la posibilidad de empleo de pavimento de rodadura fonoabsorbente en nuevas actuaciones de viario público, teniendo en cuenta las conclusiones obtenidas en el Plan Acústico del municipio.

PROPUESTA 1.4 - ACTUACIONES DE MEJORA-RENOVACIÓN DE LA SEÑALIZACIÓN VIARIA (TANTO HORIZONTAL COMO VERTICAL)

Se pretende mejorar o renovar la señalización de algunas intersecciones, añadiendo la información necesaria para el conductor de forma que se dirija el tráfico de tránsito por las vías perimetrales y se favorezca el estacionamiento disuasorio. Ello se propone en:

- Intersección avda. Constitución, calle Dr. Severo Ochoa y calle Pedro Galipienso.
- Intersección calles San Pedro, Castelar, Barranco y Ramón y Cajal.
- Intersección avda. Tres de Agosto, avda. de Orihuela, y calles Madre Elisea Oliver, Gabriel Miró, Pizarro, Castelar y Rubén Darío.
- Intersección avda. de Orihuela, calle Gran Capitán y calle Bajo Simón Orfila.
- Intersección avda. de Navarra, avda. Alcalde Ramón Berenguer y Travesía Navarra.
- Intersección avda. Juan Carlos I y Padre Ismael y calle Santa Faz.

VOL 2. PROPUESTAS Y CONCLUSIONES
VERSIÓN BORRADOR

PROPUESTA 1.5 - ESTUDIO DE LA REMODELACIÓN DE LA INTERSECCIÓN

Se pretende estudiar la remodelación o la implantación de algunas intersecciones. Ello se propone en:

- Intersección calles San Pedro, Castelar, Barranco y Ramón y Cajal, teniendo en cuenta que se suprime uno de los sentidos de circulación de la calle San Pedro, se pueda dar prioridad a otras maniobras que podrían darse con más asiduidad. En dicha intersección existen también unas viviendas deshabitadas que se encuentran fuera de ordenación, por lo que sería conveniente su demolición a la hora de proceder a la remodelación de la intersección, permitiendo llevar a cabo una actuación en la que se permita la circulación de vehículos y, además, se destine espacio a los modos sostenibles.

- Del mismo modo que el punto anterior, en la intersección avda. Tres de Agosto, avda. de Orihuela, y calles Madre Elisea Oliver, Gabriel Miró, Pizarro, Castelar y Rubén Darío.

- Intersección avdas. de Orihuela y de Elche con la finalización de la Ronda Sur.

PROPUESTA 1.6 - FINALIZACIÓN DE LA RONDA SUR

Desde el Excelentísimo Ayuntamiento de **Aspe** se ha de continuar y agilizar todo tipo de gestiones conducentes a la definitiva finalización de la citada Ronda Sur de Aspe, completando el trazado existente en la actualidad con su prolongación desde la avenida de Santa Pola hasta la avenida de Elche y de Orihuela. Ya se han realizado consultas a la *Conselleria d'Habitatge, Obres Públiques i Vertebració del Territori* y al Ministerio de Fomento por la posible afección a la glorieta de acceso a Aspe, y en consecuencia a los viales de acceso, de la intersección de este nuevo vial que conecta con la avenida de Orihuela. Se ha realizado un estudio de tráfico en el que se recoge cómo afectaría la conexión de la futura finalización de la Ronda Sur con la avenida de Orihuela en otra glorieta y en el que se definen las diferentes alternativas para la misma.

Figura 3. Fotografía de la terminación actual de la Ronda Sur y por donde discurriría el último tramo.

La ejecución de este tramo final de la Ronda Sur descongestionaría notablemente el tráfico rodado y la circulación viaria en la avenida de Orihuela, calle Gran Capitán y avenida Carlos Soria, ya que los flujos procedentes del acceso suroeste que se dirijan a la parte sur o este del casco urbano harían uso de esta nueva infraestructura en sus desplazamientos, así como los flujos sin destino **Aspe** desde que se dirijan hacia Monforte o Alicante. Así mismo, este nuevo trazado alternativo permitiría cruzar el municipio de punta a punta de forma perimetral, favoreciendo la disminución de las intensidades en las vías centrales y descongestionando el tramo regulado semafóricamente entre las calles San Pedro y San José.

Figura 4. Fotografía del punto de la futura intersección de la Ronda Sur y con la avenida de Elche.

Figura 5. Fotografía del punto de la futura intersección de la Ronda Sur y con la avenida de Orihuela.

Como posibilidades para la solución de la intersección sin que se afecte al tránsito de la CV-84, podría ejecutarse una glorieta regulada por semáforos en la que estos se pondrían en funcionamiento en las horas puntas de tráfico dando prioridad de paso al acceso desde la CV-84. Otra opción a considerar, aunque de mayor coste, sería la realización de una glorieta junto con un paso inferior de la avenida de Orihuela bajo

VOL 2. PROPUESTAS Y CONCLUSIONES
VERSIÓN BORRADOR

ella, de esta forma la glorieta soportaría un tráfico menor y favorecería la entrada de los vehículos procedentes desde la CV-84.

3. ÁREA DE INTERVENCIÓN II: ESTACIONAMIENTO

Mediante una adecuada estrategia de intervención sobre el estacionamiento de los vehículos privados en la vía pública, se puede conseguir una reducción de la circulación de automóviles, del uso que éstos hacen de la vía y, por consiguiente, una recuperación del espacio público para el disfrute de la ciudadanía y para desarrollar sobre el mismo actuaciones tendentes a mejorar la movilidad peatonal y ciclista.

Las intervenciones en materia de estacionamiento en **Aspe** deben tratar de armonizar la siguiente problemática:

- La relación existente entre ámbitos con deficitaria oferta de estacionamiento para residentes y visitantes con otros en los que ésta es excesiva en relación con la tipología de la vía y zona urbana en la que se localizan.

- Disminuir los niveles de ilegalidad en el estacionamiento, la cual reduce la capacidad vial y, entre otros aspectos, la accesibilidad peatonal a los principales centros generadores de desplazamientos.

- La reserva de espacio público en superficie destinado a vehículo privado estacionado en detrimento de otros usos urbanísticos de mayor calidad.

En este sentido, es crucial establecer estrategias de actuación dirigidas a los distintos usuarios, tanto de la vía pública como del vehículo privado. La política de estacionamiento es concebida por el presente documento, por tanto, como parte fundamental en la gestión de la movilidad de:

- Los **residentes,** acostumbrados a estacionar en las inmediaciones de su vivienda, siendo éstos los usuarios a los que se puede atribuir un mayor derecho de estacionamiento, siempre y cuando éste sea compatible con la ordenación viaria y los niveles mínimos exigibles de calidad ambiental y urbanística de toda la zona urbana. Los residentes de **Aspe** presentan, por término medio, gran oferta de estacionamiento en las cercanías de su vivienda-centro laboral, lo cual fomenta, directa e indirectamente, al uso del vehículo privado en todo tipo de desplazamientos, incluso los que apenas superan el centenar de metros. Los residentes constituyen un colectivo con derecho preferencial para el estacionamiento en un lugar accesible desde su vivienda, sin que ello sea óbice para el diseño de actuaciones tendentes a la recuperación de parte del espacio actualmente diseñado para el estacionamiento en la mejora de la movilidad peatonal y ciclista. En este sentido, la política de movilidad sostenible propuesta para este colectivo, en lo que afecta o atañe al área de intervención del estacionamiento, va más orientada a la eliminación de determinadas zonas de estacionamiento con claro superávit del mismo, aumentando el acerado y mejorando las condiciones de accesibilidad peatonal de dichos entornos.

- **Usuarios ocasionales por motivo compras, turismo u ocio.** Se trata de un colectivo que no se desplaza diariamente a una determinada zona de la ciudad en vehículo privado, pero necesita dotarse de un nivel mínimo de accesibilidad a fin de realizar, eficaz y satisfactoriamente, sus actividades. Indudablemente, en el seno de este colectivo existen diferencias, pues desplazamientos para compras abundantes y de primera necesidad (comida fundamentalmente), necesitan de un estacionamiento más accesible que aquellos motivados por ocio, visitas, etc. El criterio seguido por el presente Plan de Movilidad es el de admitir un nivel suficiente de plazas, en las cercanías de estos ámbitos.

- **Visitantes por motivos ocio.** Flujos de visitantes exteriores de tipo ocasional. Este colectivo constituye una particularidad para el sistema de estacionamiento en **Aspe,** ya que utiliza masivamente el automóvil y desconoce, en gran medida, las rutas de tránsito por la ciudad y el sistema y zonas de aparcamiento. Se ha de contemplar un adecuado sistema de información turística, recomendando al visitante el estacionamiento en determinados enclaves en los que éste es notablemente satisfactorio, promoviendo la visita al casco urbano de forma peatonal (habida cuenta de las reducidas distancias) y mediante la explotación de una red de itinerarios peatonales con suficiente índice de calidad del paseo urbano *por mor* de intervenciones tendentes a ampliar acerados en detrimento de zonas de estacionamiento.

- Finalmente, son de destacar los usuarios que, por circunstancias laborales y por desplazamientos, entre otros, escolares, se ven obligados a acceder en su vehículo privado a zonas muy densificadas de la ciudad (centro, zonas industriales, comerciales y escolares), más si cabe si dichos desplazamientos son en horas punta. Las actuaciones en este sentido han de gravitar en limitar este tipo de estacionamiento, fomentando modalidades peatonales y en bicicleta (siempre teniendo muy en cuenta lo reducido de las distancias medias a recorrer).

Con carácter general, la fase de análisis ha detectado una más que adecuada oferta de estacionamiento para todos los colectivos enunciados, salvo en las zonas centrales 1 y 4, por lo que serán actuaciones en puntos muy concretos las que irían orientadas al aumento de oferta de estacionamiento; mientras que, por otro lado, van a ser más prolijas todas aquellas que, en combinación con actuaciones del área de intervención sobre la movilidad peatonal y ciclista, tenderán a eliminar plazas a favor de la mejora de los recorridos peatonales y la creación de carriles bici a lo largo de la totalidad de la trama urbana del municipio de **Aspe.**

VOL 2. PROPUESTAS Y CONCLUSIONES
VERSIÓN BORRADOR

A todos los efectos, únicamente se detectan necesidades de establecer políticas-actuaciones de regulación horaria, en base a su tarificación, del estacionamiento en superficie en **Aspe** en las zonas centrales comentadas (zonas 1 y 4). En ellas ya existe la regulación de algunas de las plazas mediante una limitación de la duración del estacionamiento en 1 hora de lunes a sábado desde las 9:00 hasta las 14:00.

Finalmente, aspecto esencial es la lucha contra el estacionamiento ilegal-inadecuado, cuyos efectos perniciosos no sólo afectan al propio tráfico, sino al adecuado devenir cotidiano de viandantes y usuarios de todo tipo de modos de transporte. Sus efectos perniciosos esenciales son:

- **En calzada normal:** reducción de la capacidad del viario, incremento de las incidencias en transporte de pasajeros y mercancías, así como el riesgo de accidentes.
- **En zonas de carga y descarga:** incremento de los gastos de distribución.
- **En rotondas, intersecciones y esquinas:** reducción de su capacidad viaria, pérdida de visibilidad e incremento del riesgo de accidentes.
- **En pasos de peatones:** molestias y barreras infranqueables para personas con movilidad reducida, así como el incremento del riesgo de accidentes.
- **En zonas reservadas para otros usos:** paradas de bus, taxis, rampas y aparcamientos para personas con movilidad reducida, etc.; molestias a los usos para los que se reserva dicho espacio, con posibilidad de imposibilitar su eficaz y eficiente desarrollo, con merma en su rentabilidad; notables molestias a las personas con movilidad reducida.

En función a lo comentado, las principales actuaciones proyectadas en materia de estacionamiento en **Aspe** son:

PROPUESTA 2.1 - ELIMINACIÓN DE BANDAS LATERALES DE ESTACIONAMIENTO MEDIANTE LA AMPLIACIÓN DE ACERADOS/CARRIL BICI

En las zonas sin conflicto de estacionamiento para potenciar la mejora de acerados o incorporar la bici:

- Avenida de Navarra.
- Calle Lepanto.
- Calle León Felipe.
- Avenida Alcalde Ramón Berenguer.
- Avenida Padre Ismael.
- Avenida Nía-Coca.
- Avenida Pintor Pastor Calpena
- Calle Sagunto.
- Calle Juan Austria.
- Calle Castelar.
- Avenida Barítono Luís Almodova.
- Calle Ramón y Cajal.
- Calle Colón.
- Calle Gran Capitán.
- Calle Jaime I.
- Calle Miguel Hernández.
- Calle Antonio Ayala.
- Parque Dr. Calatayud.
- Avenida de Orihuela.
- Avenida de Elche.
- Calle Virgen de la Esperanza.
- Calle La Vereda.
- Calle Nía.
- Avenida Carlos Soria.
- Calle Sol.
- Calle Santa Faz.

Figura 6. Ejemplo de supresión de banda lateral de estacionamiento para ampliación de acerado e incorporación de carril bici, en definitiva, aumento del espacio destinado al peatón.

PROPUESTA 2.2 - LLEVAR A CABO UNA ADECUADA SEÑALIZACIÓN DE LAS ZONAS DE ESTACIONAMIENTO PÚBLICO DISUASORIO EXISTENTES EN EL MUNICIPIO, ASÍ COMO SU PUESTA EN VALOR Y ACONDICIONAMIENTO

Tanto de las zonas de aparcamiento disuasorio existentes como en la habilitación de nuevos espacios en algunas zonas que carecen de ello, especialmente en la zona 6, en la que en pocos años va a albergar tres

VOL 2. PROPUESTAS Y CONCLUSIONES
VERSIÓN BORRADOR

nuevos centros de atracción y generación de viajes como son un colegio, un centro de salud y una biblioteca. Actualmente tiene una ocupación media-alta por lo que existe posibilidad real de que esto provoque un aumento de la ocupación hasta niveles máximos que habrá que solucionar, sin que ello suponga una restricción del fomento de los modos sostenibles de desplazamiento.

Como medida complementaria a la actuación anterior, al eliminar bandas de aparcamiento se hace necesaria la creación de aparcamientos disuasorios en las zonas perimetrales del municipio en parcelas disponibles por parte del Ayuntamiento. Sería interesante ampliar el aparcamiento de la calle Luis Calatayud y Lepanto. Habilitar la zona en la que actualmente se encuentra el centro de salud en la avenida Padre Ismael, así como en la avenida de Orihuela, donde se tiene previsto la creación una superficie destinada al aparcamiento.

Según trabajos similares realizados, el ratio entre la superficie del solar y el número de plazas es de aproximadamente 30 m²/plaza, por lo tanto, se puede hacer una estimación de las plazas totales que podrían habilitarse en los aparcamientos disuasorios, de las cuales parte de las del aparcamiento de las calles Luis Calatayud y Lepanto ya están disponibles:

- Calle Luis Calatayud: 155 plazas (4.700 m²).
- Calle Lepanto: 51 plazas (1.520 m²).
- Avenida Padre Ismael: 133 plazas (3.990 m²).
- Avenida Juan Carlos I: 133 plazas (4.000 m²).
- Avenida de Orihuela: 109 plazas (3.270 m²)

PROPUESTA 2.3 - ANÁLISIS Y ESTUDIO DE LA DISTRIBUCIÓN DE PLAZAS RESERVADAS A PERSONAS CON MOVILIDAD REDUCIDA EN TODOS LOS CENTROS GENERADORES DE DESPLAZAMIENTOS, TANTO PÚBLICOS COMO PRIVADOS

Es necesario aplicar una política que fomente la creación de plazas de estacionamiento para personas con movilidad reducida en todas las zonas de la ciudad, tanto residenciales, como comerciales e industriales. Estas se reservarían permanentemente, y tan cerca como sea posible, de los accesos peatonales y de los edificios de interés, así como de los centros generadores desplazamientos definidos en el presente documento. El número de plazas reservadas será, al menos, **de una por cada 50 o fracción, es decir un 2% de la totalidad de plazas ofertadas,** teniendo especial cuidado de aumentar este número en zonas de especial demanda tales como centros de atención sanitaria y/o asistencial, farmacias, zonas comerciales, etc.

Teniendo en cuenta la totalidad de las plazas localizadas en la actualidad de la ciudad, **se estima necesario reconsiderar la demanda actual y cierta previsión por si fuese necesario aumentar dicha dotación.**

Así mismo, se propone implantar siempre **2 plazas por cada solicitud recibida por un residente, o trabajador,** siempre en un área de influencia que no supere los 100 metros a la citada solicitud.

El acceso a dichos estacionamientos debe realizarse mediante un itinerario peatonal adaptado o practicable, según la Ley de Accesibilidad de la Comunidad Valenciana. Las plazas de estacionamiento se señalizarán con el símbolo internacional de accesibilidad en el suelo y una señal vertical en un lugar visible que no represente obstáculo, compuesta por el símbolo de accesibilidad y la inscripción "*reservado o personas con movilidad reducida*". Las dimensiones mínimas de las plazas organizadas en batería serán de 5,00 x 3,00 metros, mientras que las organizadas en línea serán de 5,00 x 2,20 metros.

El estacionamiento en línea, en los casos en que el lado quede hacia la calzada, se preverá una franja libre de obstáculos y de circulación continua; de 1,50 metros de anchura la primera parte de la franja que servirá de acceso a la calzada, de forma que el recorrido para incorporarse a la acera sea mínimo; el resto transcurrirá en la calzada, paralela al aparcamiento de ancho 1,20 metros; debiendo estar convenientemente señalizadas. La diferencia de cota entre el aparcamiento y la acera se resolverá mediante un vado que cumpla las especificaciones del articulado legal aplicable al efecto.

Los estacionamientos en batería deberán tener un espacio de aproximación al vehículo, que puede ser compartido con otra plaza, de 1,50 metros de ancho. El espacio de acercamiento estará comunicado con la acera, y la diferencia de nivel entre las superficies de aparcamiento y de acerado se salvará por un vado con pendientes menores del 10%.

Para dar cumplimiento a todo lo mencionado anteriormente, se propone:

- Realizar un inventario de todas las plazas reservadas para personas con movilidad reducida de **todo** el término municipal, incluyendo urbanizaciones, zonas industriales, comerciales, etc.
- Revisar las plazas consignadas; interviniendo, actuando y redimensionando las adecuadas y/o deterioradas.
- Revisión de los estándares de plazas de aparcamiento existentes para personas con movilidad reducida en parkings, espacios públicos y centros de atracción comercial, de ocio, zonas empresariales, administraciones y centros docentes.

VOL 2. PROPUESTAS Y CONCLUSIONES
VERSIÓN BORRADOR

Figura 7. Señalética de las plazas de estacionamiento reservadas para personas con movilidad reducida.

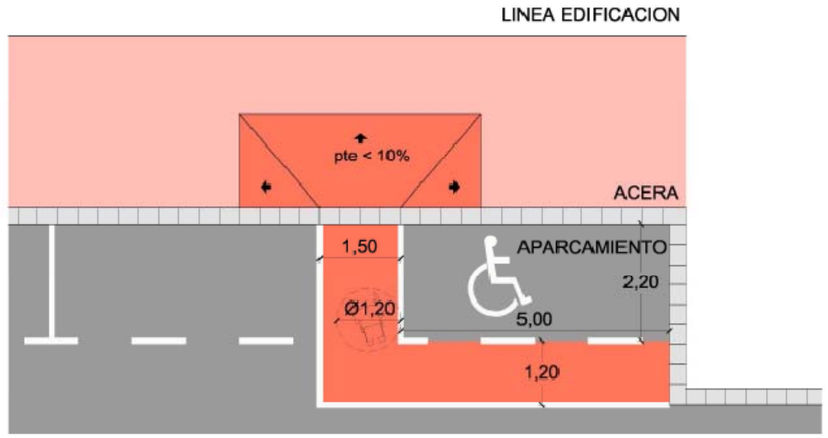


Figura 8. Dimensiones y características de los estacionamientos en línea para personas con movilidad reducida.

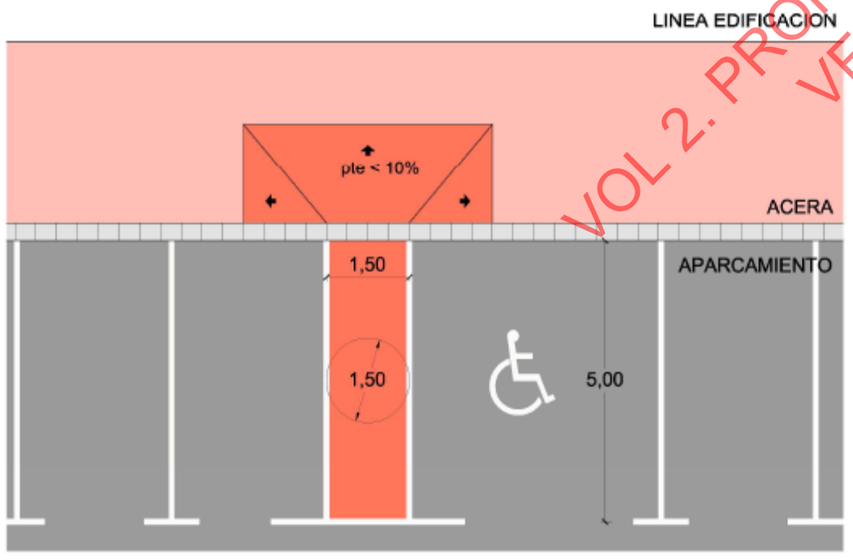


Figura 9. Dimensiones y características de los estacionamientos en batería para personas con movilidad reducida.

PROPUESTA 2.4 - APLICAR MEDIDAS URBANÍSTICAS QUE IMPIDAN EL ESTACIONAMIENTO IRREGULAR-ILEGAL DE VEHÍCULOS EN LAS ACERAS O ZONAS NO HABILITADAS

Existen determinados centros generadores de desplazamientos que, así mismo, coinciden con intersecciones y zonas de acerado insuficiente, hecho el cual implica, en no pocas ocasiones, la invasión de aceras e intersecciones por vehículos estacionados temporalmente, con todos los problemas de seguridad y alteración de itinerarios peatonales que ello supone. Para evitar dicha problemática, se propone, como medida de intervención, la instalación de **bolardos** o la construcción de **orejas** en las esquinas de las aceras.

Este hecho sucede prácticamente en la totalidad del municipio, pero es de especial importancia en las calles del centro urbano.

PROPUESTA 2.5 - EVITAR EL ESTACIONAMIENTO DE VEHÍCULOS EN LAS ZONAS DE PREFERENCIA PEATONAL Y HABILITAR OTRAS ALTERNATIVAS (NO HAY QUE APARCAR EN LA PUERTA

Tanto por motivos de seguridad, como en aras de fomentar una actuación integral de la zona de la que prevalezca un uso público (ocio y recreo) del suelo en detrimento del estacionamiento.

Figura 10. Estacionamientos ilegales de vehículos en zonas peatonales que deben ser evitados mediante elementos de mobiliario urbano e, incluso, sanciones.

PROPUESTA 2.6 - MEJORA DEL SISTEMA DE CARGA Y DESCARGA, EN LO RELATIVO A PLAZAS RESERVADAS, EXISTENTES EN EL CASCO URBANO Y ZONAS INDUSTRIALES DEL MUNICIPIO DE ASPE, CONTROL DE TIEMPOS

Una vez estudiada la ocupación y rotación de las zonas del viario reservadas a la carga y descarga, recogido en el volumen 1 del presente Plan de Movilidad, convendría realizar un inventariado y un seguimiento

VOL 2. PROPUESTAS Y CONCLUSIONES
VERSIÓN BORRADOR

detallado del funcionamiento actual de las mismas, observando si resulta necesario hacer alguna restructuración, bien sea ampliando la oferta de plazas, modificando horarios, reubicándolas en otros espacios, aplicando sanciones, etc., ya que se ha visto que se cometen ciertas ilegalidades respecto a la utilización de las mismas.

PROPUESTA 2.7 - REGULACIÓN DEL ESTACIONAMIENTO EN EL CENTRO DEL MUNICIPIO DE ASPE

A partir de los resultados obtenidos de los aforos de ocupación y rotación del estacionamiento, se ha podido observar que las zonas con mayor demanda del estacionamiento son la 1 y la 4. Aunque ya existe una regulación moderada (plazas azules en las que se limita la duración del estacionamiento durante las mañanas aceptando la buena voluntad de los usuarios), se propone una restructuración de la regulación de las plazas de estacionamiento en esta zona, ampliándolo también durante las horas de la tarde, de forma que el usuario tenga limitación en la duración del estacionamiento y no tarifario, pero sí con la elaboración de una ordenanza para que se lleve a cabo un control del cumplimiento de las normas de estacionamiento de estas plazas y se repercuta con una sanción al usuario que no cumpla, con el objetivo de buscar una mejor alternativa para ofrecer la mejor y más favorable oferta de estacionamiento. En definitiva, debe realizarse una ordenanza municipal reguladora que sea efectiva, así como una adecuada vigilancia y supervisión. Hay que tener en cuenta que se trata de un ámbito en el que se encuentran prácticamente todos los usuarios descritos anteriormente y se debe satisfacer a todos ellos en la medida de lo posible, de forma que permita solucionar problemas concretos (especialmente, comercial).

4. ÁREA DE INTERVENCIÓN III: TRANSPORTE DE PASAJEROS Y MERCANCÍAS

Como es sabido a partir del diagnostico realizado los desplazamientos externos son prácticamente en su totalidad realizados con vehículo privado (96,67%), existiendo un mínimo porcentaje de utilización del autobús (1,33%). El reto fundamental del transporte público interurbano de la provincia de Alicante es el fomento de su utilización en detrimento del uso del vehículo privado. Para ello, además de implementarse **medidas** conjuntas de **limitación al uso del vehículo privado,** se debe incidir en **mejorar las características operacionales** (velocidad, frecuencia, tiempo de viaje) y **mejorar la calidad del servicio** de transporte público en términos de comodidad, accesibilidad, información, facilidad de compra de billetes, etc.

Por lo que respecta a la distribución urbana de mercancías es un aspecto fundamental para el desarrollo económico de la ciudad, así como uno de los principales causantes de la congestión del tráfico que interfiere con los peatones en lo que se refiere al uso del espacio público. El estudio, la localización y la tipificación de las operaciones de distribución urbana de mercancías dentro de la ciudad es cada vez más importante, ya que la fricción entre las operaciones de carga y descarga que éstas provocan y el tráfico de la zona es significativa en muchos casos.

PROPUESTA 3.1 - MEJORAR LA FRECUENCIA DE LAS SIGUIENTES LÍNEAS DE TRANSPORTE DE PASAJEROS EN AUTOCAR DE LÍNEAS INTERURBANAS

La mejora de la frecuencia de las líneas Aspe-Alicante y Aspe-Elche principalmente. Aspecto que beneficiaría también al resto de poblaciones de las comarcas del Vinalopó, ya que son líneas que recorren las poblaciones más importantes del interior de la provincia.

PROPUESTA 3.2 - ESTUDIAR LA NECESIDAD DE INSTAURAR UNA LÍNEA DISCRECIONAL ENTRE ASPE Y LA UNIVERSIDAD MIGUEL HERNÁNDEZ (CAMPUS DE ELCHE)

Se trata de ofrecer un servicio que traslade a los estudiantes desde Aspe a la UMH Campus de Elche y, además, a los principales institutos de Elche que dispongan ciclos de formación.

PROPUESTA 3.3 - ACONDICIONAMIENTO DE LA PARADA DE AUTOBÚS EN LA CALLE LEPANTO, ASÍ COMO LAS PARADAS DEL AUTOBÚS ESCOLAR, EMPLAZAMIENTO DE UNA NUEVA PARADA PARA CUBRIR OTRO SECTOR DEL MUNICIPIO (ENTORNO AVDA. PADRE ISMAEL)

La mejora de las condiciones de las paradas de autobús, tanto en comodidad como en seguridad, favorecerá a la utilización de este modo de transporte sostenible. Permitirá también mejorar la calidad del servicio, lo que fomentará su uso tanto para el transporte escolar como para el interurbano.

También se considera positivo para favorecer al servicio la creación de una nueva parada de autobús para las líneas de transporte interurbano en el ámbito de las avenidas Padre Ismael y Juan Carlos I. En la actualidad, la densidad de población por esta zona es mayor que en el resto.

PROPUESTA 3.4 - PERMISO EXCLUSIVO DE CIRCULACIÓN DE LOS VEHÍCULOS DE CARGA Y DESCARGA POR DETERMINADAS ZONAS PEATONALES DEL CENTRO URBANO

VOL 2. PROPUESTAS Y CONCLUSIONES
VERSIÓN BORRADOR

5. ÁREA DE INTERVENCIÓN IV: MOVILIDAD PEATONAL

PROPUESTA 4.1 - CREACIÓN DE ITINERARIOS ESCOLARES PEATONALES, PUESTA EN MARCHA DE LOS CORREDORES ESCOLARES SEGUROS Y PROGRESIVA CONSOLIDACIÓN

Los itinerarios escolares peatonales son trayectos urbanos especialmente acondicionados para el tránsito peatonal desde las zonas residenciales hasta los centros escolares. Para ello, se ha de realizar, a partir del estudio específico de las pautas de movilidad escolar mediante el trabajo de encuestación directa a los padres y alumnos, el establecimiento de las pautas de movilidad, centros generadores, itinerarios, problemática detectada y motivaciones del uso del vehículo privado en la movilidad actual en detrimento del desplazamiento peatonal. Sobre la base de esta información, se ha de llevar a cabo el acondicionamiento de los itinerarios peatonales determinados en la fase de encuestación-análisis, mejorando las anchuras y calidad del acerado, la señalética y dando prioridad peatonal, en horas punta, a dicha movilidad en todas las intersecciones.

De esta forma también se debe limitar el acceso en vehículo privado a estas áreas escolares en favor de los modos sostenibles, de forma que se tienda a utilizar cada vez menos el vehículo para realizar el desplazamiento por motivo de estudios dentro del mismo municipio.

PROPUESTA 4.2 - CREACIÓN DE *ÁREAS 20-30* EN LAS CALLES DE MAYOR INTENSIDAD PEATONAL Y QUE SE COMBINAN TAMBIÉN EN ALGUNOS CASOS CON CICLO-CALLES, MAYOR PROTAGONISMO AL PEATÓN Y REDUCCIÓN DE LA VELOCIDAD DEL VEHÍCULO PRIVADO

Se propone la adecuación mediante su renovación a plataforma única para crear *áreas 20-30* y ciclo calles de las siguientes calles:

- Calle Conde.
- Calle Juan El Cano.
- Calle San Luis.
- Calle San Francisco.
- Calle Velázquez.
- Calle Granada.
- Calle Cruz.
- Calle Dos de mayo.
- Calle Juan Calpena.
- Calle Quevedo.
- Calle María Botella.
- Calle Alicante.
- Calle Teruel.
- Calle Santader.
- Calle Zaragoza.
- Calle Norte.
- Calle Camino Franco.
- Calle Honda.
- Calle San Juan.
- Calle Murcia.
- Calle Sevilla.
- Calle Córdoba.
- Calle Alfonso X El Sabio.
- Calle Vicente Calatayud.
- Calle Las Parras.

PROPUESTA 4.3 - ELABORACIÓN DE UN PLAN DE ACTUACIONES DE MEJORA DE LA ACCESIBILIDAD EN EL MEDIO URBANO QUE PRIORICE LAS INTERVENCIONES SOBRE LOS ITINERARIOS PEATONALES DE MAYOR IMPORTANCIA CONTEMPLANDO SU ADECUACIÓN PARA GARANTIZAR UNA MEJORA DEL ESPACIO OTORGADO AL PEATÓN Y BAJO MEJORA DE ACCESIBILIDAD PARA LAS PERSONAS CON MOVILIDAD REDUCIDA, MAYORES Y CARRITOS

PROPUESTA 4.4 - ACTUACIONES DE MEJORA DE LA MOVILIDAD PEATONAL RECREATIVA EN EL CAMINO VIEJO A HONDÓN

Dicho ámbito constituye uno de los itinerarios peatonales más sobresalientes para la movilidad peatonal municipal, orientada, esencialmente, al ocio. En función a ello, y dada su actual configuración, totalmente orientada al tráfico rodado, sin existencia de arcenes, aceras o cualquier otro elemento que pueda ser utilizado para la movilidad peatonal, es importante estudiar la posibilidad de desarrollar una actuación orientada a la creación de una banda de acerado, con la suficiente amplitud, para facilitar, de forma segura, la movilidad peatonal. Todo ello combinado con una adecuada iluminación y zonas de descanso para los peatones durante dicho itinerario.

PROPUESTA 4.5 - CREACIÓN DE ACERAS PARA PEATONES EN EL TRAMO URBANO DE LA ANTIGUA CARRETERA DE MONFORTE ASÍ COMO UNA PASARELA PEATONAL SOBRE EL RÍO TARAFA

Junto al río Tarafa, existe un tramo de la antigua carretera de Monforte que actualmente no dispone de aceras ni espacio para el tránsito de peatones. Teniendo en cuenta que el tráfico peatonal es considerable,

VOL 2. PROPUESTAS Y CONCLUSIONES
VERSIÓN BORRADOR

especialmente a las horas puntas de entrada y salida del trabajo, puesto que se trata de un itinerario de paso hacia diferentes naves y fábricas, es conveniente la ejecución de un acerado y un acondicionamiento para mejorar el confort y la seguridad de los viandantes.

Además, en el *Programa de calidad de vida para la integración urbanística y social de dos barrios urbanos, conectándolos mediante una pasarela peatonal sobre el río Tarafa de Aspe* que dispone el Ayuntamiento de Aspe, se establece la viabilidad para la construcción de una pasarela peatonal que conecta los dos márgenes del río Tarafa, en el ámbito de la calle Lepanto a la altura de la calle Sta. María Magdalena. Con esta actuación también se fomentaría y se daría otra alternativa, más segura respecto al tráfico motorizado, a la movilidad peatonal.

6. ÁREA DE INTERVENCIÓN V: MOVILIDAD CICLISTA

PROPUESTA 5.1 - CREACIÓN E INSTAURACIÓN DE UNA RED DE CARRILES BICI EN ASPE

Como mínimo, deberá establecer la siguiente estructura:

- Principales zonas residenciales - centro urbano - centros educativos - centros asistenciales - polígonos industriales - instalaciones deportivas.

Se proponen, para ello, las siguientes actuaciones:

- Creación de **aceras-bici.** Son vías ciclistas segregadas de la calzada pero yuxtapuestas al espacio de circulación peatonal. No deben realizarse a expensas del espacio de los viandantes, sino como complemento añadido a éste. El agravio comparativo respecto al tránsito peatonal suele generar irrupciones cruzadas, incidentes y mal funcionamiento de la infraestructura. Se recomienda emplear este tipo de sección únicamente cuando las aceras tengan una anchura suficiente para albergar una banda de circulación peatonal de 3 metros, además de los 2 metros recomendables para la vía ciclista unidireccional a los 2,5-3,0 metros para la bidireccional. Esos criterios son, por tanto, válidos para plataformas de acera superiores a los 5 metros, sin contar las franjas de arbolado y mobiliario urbano; así como las de separación de calzada y fachada.

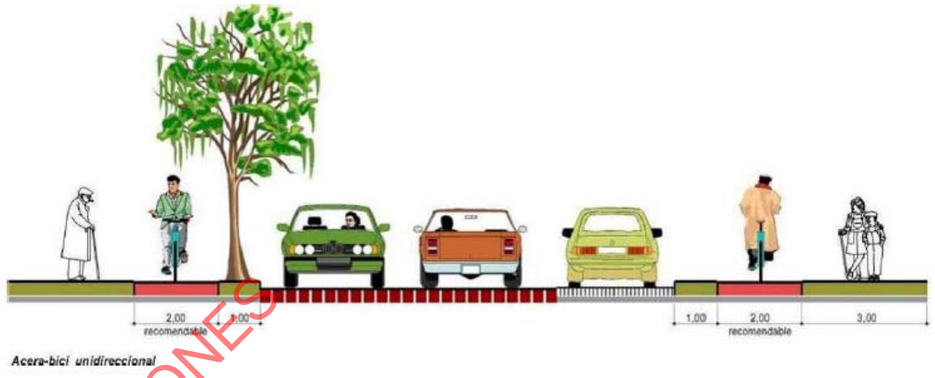


Figura 11. Ejemplo de acera-bici (Fuente: Ministerio de Fomento).

Ello se propone en las siguientes calles: avenida Barítono Luis Almodova, Parque Dr. Calatayud y calles Lepanto, Juan Austria, Sagunto, Castelar, Virgen de la Esperanza, Colón, Nía, Jaime I, Sol, Miguel Hernández, Santa Faz, León Felipe y Gran Capitán.

Figura 12. Calle Lepanto adecuada para acera-bici.

- Creación de **pistas-bici.** Son vías ciclistas independientes del tráfico peatonal y del rodado. La segregación entre los tres tipos de circulaciones puede establecerse mediante el mobiliario urbano, la vegetación, la pavimentación, el aparcamiento, los bordillos o la diferencia de altura en la banda de circulación. Si la pista-bici es unidireccional, es recomendable que la anchura no sea inferior a 2,00 m, mientras que para pistas bidireccionales al mínimo recomendable es de 3,00 m.

VOL 2 PROPUESTAS Y CONCLUSIONES
VERSIÓN BORRADOR

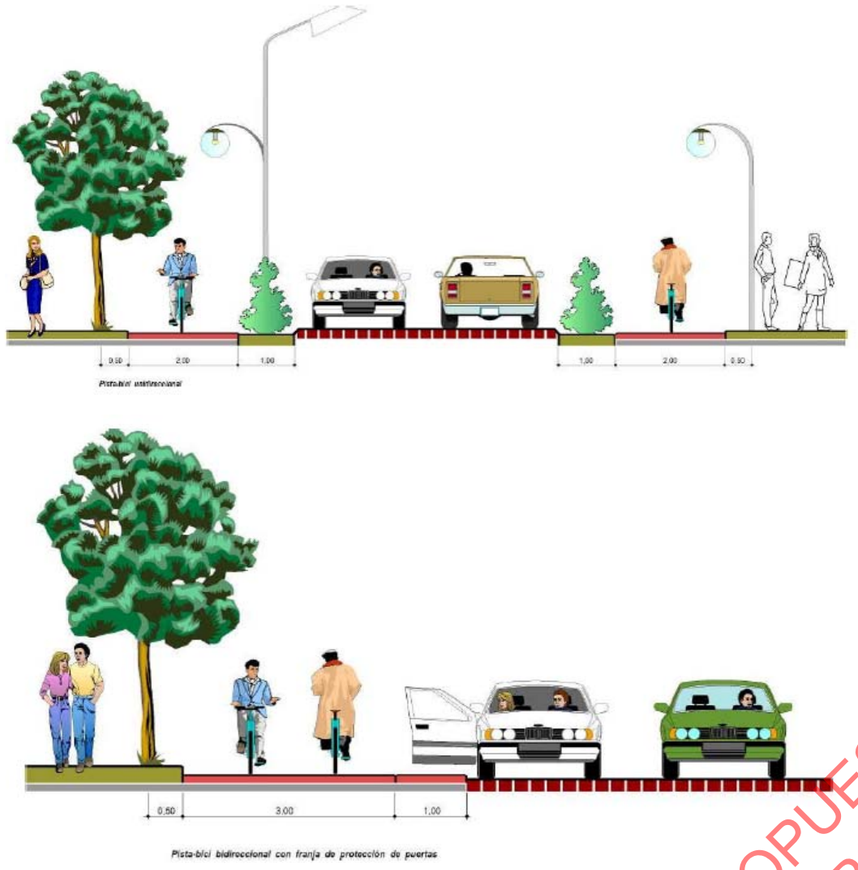


Figura 13. Ejemplo de pista-bici (Fuente: Ministerio de Fomento).

Ello se propone en las siguientes calles: avenidas Padre Ismael y de Orihuela.

Figura 14. Avenida Padre Ismael adecuada para pista-bici.

- Creación de **carriles-bici** y **arcenes-bici.** Son vías ciclistas que aprovechan una parte de la calzada general como espacio reservado para la circulación de bicicletas. Para elegir esta opción se deben considerar las características de la sección y de los tráficos que acoge, con el fin de prever los nuevos comportamientos, tanto de los ciclistas como de los conductores de otros vehículos, que la vía ciclista propicia. Una sección demasiado amplia puede facilitar velocidades excesivas, tanto de los vehículos motorizados como de los ciclistas, mientras que secciones demasiado ajustadas pueden conducir a maniobras arriesgadas bajo el supuesto que cada uno tiene su dominio propio y libre de interferencias. Esta opción es muy atractiva para la mayoría de los usuarios en entornos urbanos o interurbanos en que la vía transcurra paralela a carreteras con IMD muy alta. La determinación de las dimensiones del carril-bici ha de tener en cuenta, además de los requerimientos del ciclismo, las dimensiones de los carriles de la circulación motorizada y la presencia de bandas de aparcamiento. Simplificando todos esos criterios, se recomiendan anchuras de entre 1,5 y 2,0 metros, con una franja de resguardo mínima de 0,8 metros y aconsejable de 1 metro respecto a los vehículos aparcados. En el caso de que el carril-bici transcurra junto a cunetas o bordillos, la mencionada dimensión mínima se refiere a la franja útil para la circulación de bicicletas, sin contar, por tanto, la sección no transitable (con resaltes, rejillas o mal pavimentada) que suele quedar en los bordes de las calzadas.

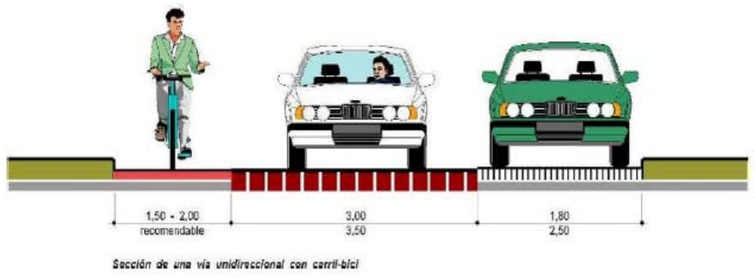


Figura 15. Ejemplo de carril-bici (Fuente: Ministerio de Fomento).

Ello se propone en las siguientes calles: avenidas de Navarra, Alcalde Ramón Berenguer, de Elche, Pintor Pastor Calpena, de Santa Pola, Juan Carlos I, Nía-Coca y Carlos Soria, así como en la calle Antonio Ayala.

VOL 2. PROPUESTAS Y CONCLUSIONES
VERSIÓN BORRADOR

Figura 16. Avenida Pintor Pastor Calpena adecuada para carriles-bici y arcenes-bici.

- Creación de **vías mixtas compartidas con tráfico motorizado (ciclo-calles).** Se trata de un carril señalizado. La segregación de las bicicletas en vías especializadas para su circulación no es el único modo de facilitar el paso de los ciclistas en condiciones adecuadas de comodidad y seguridad. Es posible también integrar la bicicleta en el tráfico general siempre que se den combinaciones adecuadas de velocidad e intensidad de los vehículos motorizados. Este es el caso de las vías incluidas en las denominadas *áreas 30* o en las llamadas *calles, vías o áreas de coexistencia de tráficos.* Cuando la vía es de un único sentido de circulación, es posible establecer una calzada muy ajustada de entre 2,25 y 2,60 metros, que impide el adelantamiento de los ciclistas. Por encima de esas cifras hay peligro de adelantamientos arriesgados de automóviles a bicicletas. Los tramos han de tener una longitud moderada para que los retrasos máximos no sean excesivos; por ejemplo, para recorrer un trayecto de 250 metros la diferencia de un ciclista a 15 km/h y un automóvil a 30 km/h es de medio minuto. La sección mínima sólo puede aplicarse donde existan vías alternativas para los vehículos pesados. Cuando la vía es de doble sentido de circulación, para velocidades máximas de 30 km/h la anchura de calzada puede ser de 4,30 metros, siempre también que el tramo sea corto y no exista un importante tráfico de vehículos pesados en ambas direcciones, en cuyo caso la anchura de la calzada debe implementarse hasta 6 metros. Se recomienda que esa sección se acompañe de medidas complementarias de moderación de la velocidad de los vehículos.

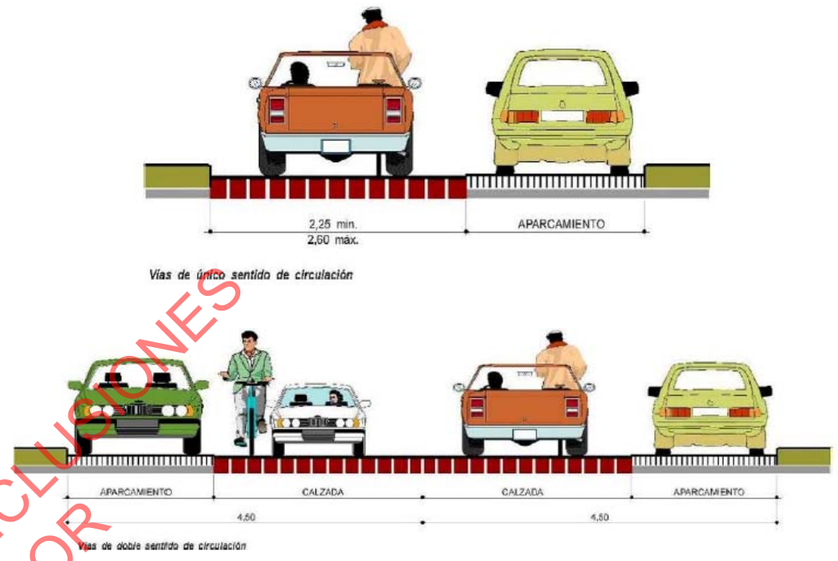


Figura 17. Ejemplo de vías mixtas compartidas (Fuente: Ministerio de Fomento).

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

Figura 18. Ejemplo de trazado y señalética horizontal en vías compartidas.

VOL 2. PROPUESTAS Y CONCLUSIONES
VERSION BORRADOR

Figura 19. Señales verticales recomendadas para las ciclo-calles o vías mixtas compartidas, tanto en coexistencia con *áreas 20* como en calle normal.

Figura 20. Señalética vertical (de izquierda a derecha): calles peatonales, se indica la coexistencia con ciclistas, siendo preferente el tránsito de peatones; calles semi-peatonales, se indica la coexistencia de peatones, bicicletas y vehículos motorizados; y, finalmente, vías convencionales, se indica la coexistencia de ciclistas y vehículos motorizados.

Ello se propone en las siguientes calles: calles Sacramento, Teodoro Alenda, Concepción, Ramón y Cajal y La Vereda.

Figura 21. Calle Sacramento adecuada para ciclo-calles.

PROPUESTA 5.2 - DE FORMA ESPECÍFICA, SERÍA FUNDAMENTAL FOMENTAR LA CONECTIVIDAD CICLISTA ENTRE EL CASCO URBANO Y EL POLÍGONO INDUSTRIAL TRES HERMANAS

Para ello se propone la creación de una **acera-bici** y **carril-bici** (uni o bidireccional) que, de forma paralela a la CV-8401 y a la avda. de Elche, fomente la movilidad ciclista, bajo lógica seguridad vial, entre el casco urbano y dicho centro generador de desplazamientos. Para ello es evidente la ejecución de un proyecto específico y el consenso total con el titular de la citada vía. Así mismo, dicho recorrido podría integrarse con otros itinerarios ciclistas que, a través de la CV-8401, dieran accesibilidad con este modo de transporte a la urbanización Montesol.

Figura 22. Ejemplos de intervención en el trazado del carril-bici con destino al polígono industrial Tres Hermanas utilizando el discurrir de la avenida de Elche y la CV-8401.

VOL 2. PROPUESTAS Y CONCLUSIONES
VERSIÓN BORRADOR

Figura 23. Vía pecuaria propuesta en el Programa de Paisaje que conecta el casco urbano con el polígono industrial Tres Hermanas.

También existe un Programa de Paisaje que se pretende desarrollar en el municipio de Aspe y se centra principalmente en la recuperación funcional, ambiental y dotacional de un tramo del trazado de la vía pecuaria denominada Colada de El Rabosero a Monforte y su puesta en uso como zona de uso polivalente. En él se propone un tramo de vía pecuaria 1.350 m y una anchura de 10 m, que conectaría el casco urbano de Aspe con el polígono industrial Tres Hermanas, que puede ser utilizado para desplazamientos a pie o en bicicleta como alternativa a hacerlo en vehículo privado.

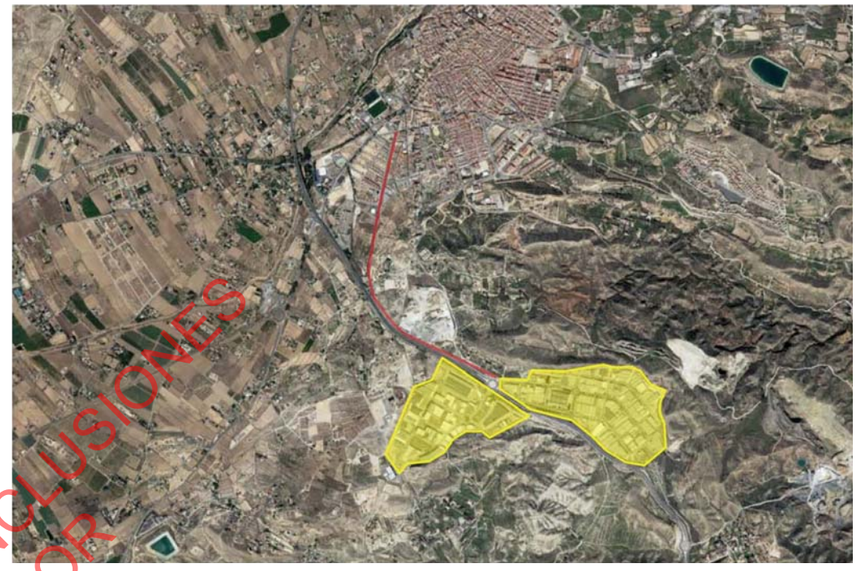


Figura 24. Trazado de carril bici hacia el polígono industrial Tres Hermanas.

PROPUESTA 5.3 - ESTABLECIMIENTO DE UNA RED DE ITINERARIOS CICLO-TURISTAS

El interés esencial de ello es, mediante señalética apropiada, unir los principales puntos de interés turístico y de ocio sitos en el medio municipal, con especial interés de los espacios naturales, aula de naturaleza, montes, microrreservas de flora, vías pecuarias, etc. Para ello, sería importante fomentar un análisis específico sobre los flujos y potencialidad ocio-turística derivada en el medio rural de **Aspe,** determinando la naturaleza y casuística de la citada red y, a dichos efectos, la tipología de intervención. El fomento de la cultura de bici para conseguir un potencial trasvase de usuarios desde el motivo ocio a otros motivos de desplazamiento.

7. ÁREA DE INTERVENCIÓN VI: ESTRATEGIAS HORIZONTALES DE MOVILIDAD

A parte de todas las propuestas específicas de las áreas de intervención anteriores, a continuación se muestran otras propuestas de carácter general con el objetivo de fomentar una movilidad más sostenible.

7.1. GESTIÓN DE FLOTAS Y VEHÍCULOS LIMPIOS

La presente subárea de intervención recoge, de manera específica, el conjunto de actuaciones concretas dirigidas a controlar los niveles de emisión de contaminantes y consumo de energía eficiente a través de la

VOL 2. PROPUESTAS Y CONCLUSIONES
VERSIÓN BORRADOR

adquisición y uso de vehículos considerados *limpios,* fomentando la adquisición de éstos (mediante medidas directas e indirectas) tanto por la ciudadanía, como por las actividades mercantiles y la administración local.

Así mismo, el fomento en la renovación del parque de turismos y, fundamentalmente, vehículos industriales, puede contribuir, en gran medida, a una movilidad urbana sostenible en lo concerniente a la disminución del total de emisiones contaminantes por la mayor eficiencia energética de los vehículos actuales.

Actualmente destaca, en dicho sentido, el **Plan MOVALT Vehículos** y el **Plan MOVALT Infraestructuras,** auspiciado por el Instituto para la Diversificación y Ahorro de Energía del Ministerio de Industria, Energía y Turismo del Gobierno de España. Todo ello en el seno del **Plan Nacional de Acción de Eficiencia Energética 2017-2020** del Gobierno de España, merced al cual, mediante actuaciones diversas en sectores tales como el transporte, la industria, la agricultura, la pesca, la transformación de la energía, el medio urbano y el uso y consumo energético en los edificios y administraciones públicas, se busca una reducción de un 20% en el consumo energético actual medido en España.

De este marco operativo general se desprenden multitud de planes que devienen en ayudas públicas a las distintas administraciones locales, empresas y particulares para el fomento y aplicación de estrategias tendentes a la reducción del consumo energético de sus actividades y, por ende, del sector transporte como uno de los más demandantes de fuentes de energía contaminantes. En dicho sentido, el **Instituto Valenciano de Competitividad Empresarial,** que ha pasado a asumir el ámbito de la **Agencia Valenciana de la Energía (AVEN),** integrado en el sector público instrumental de la *Generalitat Valenciana*, auspicia, entre otros, **programas de energías renovables y biocarburantes** que, aún teniendo presente la delicada coyuntura económica actual que azota a la administración pública, pueden presentar importantes posibilidades para municipios de tamaño medio como el de **Aspe.**

Figura 25. Distintivos ambientales creados en función del impacto medioambiental de los vehículos (Fuente: DGT).

También es importante mencionar la existencia de los distintivos ambientales para categorizar el impacto medioambiental de los vehículos que tiene su origen en el Plan nacional de calidad del aire y protección de la atmósfera 2013-2016 (Plan Aire). En él se afirma que tanto las partículas como el dióxido de nitrógeno tienen en el tráfico rodado la principal fuente de emisión en las grandes ciudades y propone la clasificación de los vehículos en función de los niveles de contaminación que emiten. La clasificación del parque tiene como objetivo discriminar positivamente a los vehículos más respetuosos con el medio ambiente y ser un instrumento eficaz al servicio de las políticas municipales, tanto restrictivas de tráfico en episodios de alta contaminación, como de promoción de nuevas tecnologías a través de beneficios fiscales o relativos a la movilidad y el medio ambiente.

Así, en función de ello, las acciones propuestas en el seno de esta medida general, pueden sintetizarse en:

PROPUESTA 6.1 - ADQUISICIÓN DE *VEHÍCULOS LIMPIOS* POR LA CORPORACIÓN MUNICIPAL

PROPUESTA 6.2 - VENTAJAS IMPOSITIVAS LOCALES A LOS PROPIETARIOS DE VEHÍCULOS HÍBRIDOS-ELÉCTRICOS Y CON DISTINTIVOS AMBIENTALES FAVORABLES

PROPUESTA 6.3 - FACILITAR PUNTOS DE RECARGA DE VEHÍCULOS ELÉCTRICOS EN EL MUNICIPIO, POTENCIAR APARCAMIENTOS DISUASORIOS CON ESTA MEDIDA

Las *electrolineras,* concebidas como puntos de suministro de energía eléctrica para vehículos eléctricos, son apuesta de futuro y punta de lanza en la movilidad sostenible motorizada. Carece de sentido priorizar y potenciar la venta y uso de este tipo de vehículos sin la existencia de puntos de suministro específicos para ellos. En función a ello, es importante que, a medio-largo plazo, el Excmo. Ayuntamiento de **Aspe** priorice y facilite, mediante incentivos municipales, el paulatino asentamiento de este tipo de instalaciones.

7.2. GESTIÓN DE LA MOVILIDAD URBANA A LOS CENTROS DE TRABAJO

Los objetivos fundamentales que se pretenden conseguir con la aplicación de actuaciones en torno a la gestión general de la movilidad a los centros de trabajo son:

- La reducción de la movilidad motorizada, consiguiendo satisfacer el mismo nivel de necesidades de desplazamiento a los centros generadores y receptores, en modos ambientalmente más sostenibles.
- Disminuir el consumo energético empleado en los desplazamientos a áreas de actividad.
- Aminorar los impactos ambientales producidos en la escena urbana y municipal por el transporte, principalmente por la profusión del vehículo privado.
- Rebajar el nivel de congestión circulatoria.

VOL 2. PROPUESTAS Y CONCLUSIONES
VERSIÓN BORRADOR

Tal y como se indicó en la fase de diagnóstico, la movilidad laboral se realiza, principalmente, en vehículo privado. La ineficiencia social y enérgica de estos desplazamientos (donde predomina el vehículo privado con un solo ocupante) exige y recomienda la aplicación de medidas que reduzcan esa preponderancia.

Para ello se han de llevar a cabo planes que permitan reducir la movilidad motorizada y buscar alternativas sostenibles para el acceso a los centros laborales más importantes del municipio, destacando, en dicho sentido, las áreas de actividad industrial existentes, especialmente el polígono industrial Tres Hermanas. Así mismo, desde el Ayuntamiento de **Aspe** se han de impulsar, igualmente, planes específicos en el ámbito de la empresa, nivel este en el que mejor se puede intervenir para modificar el comportamiento modal de los trabajadores. Así, los objetivos fundamentales de este tipo de actuaciones gravitan en torno a:

- Lograr satisfacer las necesidades de movilidad de los trabajadores de forma más racional, pero a la vez eficaz y eficiente, que con el mero uso de vehículo privado.
- Disminuir el consumo energético del desplazamiento al centro de trabajo.
- Aminorar los impactos ambientales producidos por el transporte al trabajo (emisiones de contaminantes, ruido, ocupación de espacio, congestión horaria, etc.).
- Mejorar la salud de los trabajadores, haciendo disminuir la siniestralidad en los recorridos laborales y los niveles de estrés inherentes a este tipo de desplazamientos.

Para la consecución de ello habrá que trabajar, esencialmente, en reducir la utilización del vehículo privado potenciando medios de transporte alternativos que sean realmente eficaces (mejores infraestructuras para ir caminando, en bicicleta y/o actuaciones sobre el transporte público colectivo) y aumentar el grado de ocupación de los vehículos privados que comparten desplazamientos de forma diaria y recurrente. Para ello, se proponen, como medidas básicas de incentivación desde la corporación municipal, las siguientes:

PROPUESTA 6.4 - INFORMAR Y PROMOVER LA REALIZACIÓN DE PLANES DE MOVILIDAD DE EMPRESAS E INSTITUCIONES QUE SUPONGAN IMPORTANTES PUNTOS DE ATRACIÓN MUNICIPAL (POLÍGONOS), BUSCAR REDUCCIÓN DE VIAJES MOTORIZADOS

Desde el Ayuntamiento de **Aspe** se ha de incentivar, fiscalmente, a todas las empresas e instituciones, fundamentalmente a las ubicadas en polígonos industriales y cooperativas sitas fuera del casco urbano, a que realicen **Planes de Movilidad Laboral** y demuestren que se llevan a cabo medidas para reducir el uso del vehículo privado en los desplazamientos laborales de sus trabajadores. Para ello, el Ayuntamiento de **Aspe** habrá de elaborar un documento técnico en el que se incluyan las características, contenidos mínimos y exigencias de los citados documentos de movilidad, estableciendo y normativizando las bases de los citados programas y planes de movilidad laboral.

El Ayuntamiento de **Aspe** realizará un Plan de Movilidad específico que analice las pautas de desplazamiento de todos sus trabajadores, determinando rutas, horarios y tendencias con la finalidad de, junto a otros programas-actuaciones-medidas, fomentar el uso compartido de vehículos, la movilidad peatonal, ciclista y, en esencia, el incremento de la movilidad sostenible en el seno de todos los empleados y trabajadores públicos adscritos a la corporación municipal.

PROPUESTA 6.5 - INCREMENTAR Y FORMALIZAR EL USO COMPARTIDO DEL VEHÍCULO PRIVADO PARA LOS DESPLAZAMIENTOS DE TRABAJO

Se ha de sistematizar, en el ámbito laboral, el uso compartido del vehículo privado para dichos desplazamientos por los trabajadores. Para ello, desde el ámbito de la empresa privada, se ha de establecer un plan de actuación zonal que contemple:

- Zonalidad de los desplazamientos. Lugar de origen de los mismos, agrupando, rotatitavemente, a todos los trabajadores con distinto itinerario para lograr máxima ocupación de los vehículos (4-5).
- Optimizar los horarios de entrada y de salida de las plantillas para rentabilizar el uso compartido del vehículo.

7.3. FOMENTO A NIVEL DE MOVILDAD URBANA GENERAL DEL CAR POOL (VEHÍCULOS CON ALTA OCUPACIÓN)

La movilidad motorizada en vehículo privado está protagonizada, casi en su totalidad, por la mono o du-ocupación del citado vehículo, ya sea en desplazamientos laborales, como para otro tipo de necesidades o intereses. Ello es, desde un punto de vista ambiental y territorial, y atendiendo a la movilidad sostenible, auténtico problema estructural.

Objetivo esencial para revertir dicho proceso es promover, mediante campañas de comunicación y organización de un sistema de información, la alta ocupación de vehículos en todo tipo de desplazamientos. Se trata, en esencia, y como ya se ha comentado en reiteradas ocasiones, de aprovechar el parque de vehículos de las personas que diariamente se desplazan, logrando una mayor eficiencia en estos desplazamientos al reducir el índice de circulación y estacionamiento general.

VOL 2. PROPUESTAS Y CONCLUSIONES
VERSIÓN BORRADOR

En este sentido, se propone, como actuaciones concretas, incentivar:

PROPUESTA 6.6 - ESTABLECIMIENTO DE UN SISTEMA DE INFORMACIÓN (A TRAVÉS DE APLICACIÓN MÓVIL O WEB) QUE PONGA EN CONTACTO DIVERSOS USUARIOS PARA QUE REALICEN DE FORMA MÁS EFICIENTE LOS DESPLAZAMIENTOS A CENTROS DE TRABAJO, SANITARIOS, EDUCATIVOS O DEPORTIVOS, INERLOCUCIÓN MUNICIPAL CON CENTROS IMPLICADOS

Son varias las experiencias existentes al efecto, siendo de cercana referencia la utilizada, a través de su entorno web, por la Universidad de Alicante para favorecer el uso compartido de los vehículos privados en los desplazamientos hacia el citado centro de estudios superiores. Para ello se deberá definir un entorno web de fácil acceso, ubicado, a ser posible, en la página web del propio Ayuntamiento de Aspe, y una aplicación móvil, en el cual los usuarios potenciales podrán registrarse y, mediante un sencillo formulario, indicar sus desplazamientos. El sistema cruzará todos los datos y mandará informes a todos aquellos usuarios cuyas pautas de movilidad sean coincidentes, facilitando su contacto.

7.4. MEDIDAS ESPECÍFICAS PARA LA FORMACIÓN, DIVULGACIÓN, MARKÉTING Y EDUCACIÓN PARA EL FOMENTO DE PAUTAS DE MOVILIDAD MÁS SOSTENIBLES

Promover, desde la administración local, la elaboración específica de planes y programas formativos sobre movilidad urbana sostenible tales como:

PROPUESTA 6.7 - PROGRAMAS DE FORMACIÓN EN CENTROS EDUCATIVOS ASÍ COMO PARA OTROS COLECTIVOS

Con carácter anual, el Ayuntamiento de **Aspe** organizará una serie de charlas, coloquios y/o cursos objetivados en las técnicas de conducción eficiente, fomentando, en la medida de lo posible, el ahorro de energía en todos los desplazamientos con vehículo privado realizados por la ciudadanía. Estas acciones pueden incrementar su efectividad si son acompañadas de folletos explicativos puestos a disposición de la ciudadanía en puntos estratégicos o, incluso, enviados por correo (o *buzoneados*) a todas las direcciones censales del municipio. Para ello se puede aprovechar la Semana Europea de la Movilidad que tiene lugar cada a año normalmente durante el mes de septiembre.

PROPUESTA 6.8 - CREACIÓN DE UN PLAN DE COMUNICACIÓN CIUDADANA DE LA MOVILIDAD SOSTENIBLE EN ASPE Y POTENCIALIZACIÓN DE JORNADAS O TALLERES ESPECÍFICOS (CICLODÍAS)

Para el éxito de todo Plan de Movilidad Sostenible, es necesario el establecimiento de medidas de comunicación y difusión de éste y de sus programas, con el objetivo de llegar al mayor número de ciudadanos e incidir positivamente en una reflexión colectiva sobre la movilidad sostenible que éste profesa. Para ello, y en el seno de dicha estrategia comunicativa, se proponen:

- Actividades lúdicas y educacionales en los espacios cerrados al tráfico y/o en las escuelas. Desarrollo de contenidos en materia de movilidad con los escolares; emisión de vídeos didácticos sobre la movilidad sostenible, realización de mosaicos florales y murales gigantes con motivos alusivos a la campaña de la Semana Europea de la Movilidad Sostenible, imposición de multas simbólicas a las infracciones cometidas tanto por conductores como por peatones del municipio, concursos fotográficos y de redacción para escolares de la ESO en torno a la movilidad, etc.

- Actuaciones específicas de educación vial. Reparto de un decálogo con las principales normas viales y la prevención de riesgos entre el alumnado de Educación Primaria y Secundaria, talleres y circuitos de educación vial en colaboración con el RACC, la Policía Municipal y otras entidades, dirigidos al ámbito infantil, a los peatones y a los conductores. Así mismo, también se pueden realizar talleres de accesibilidad, poniéndose en el lugar de personas con discapacidades sensoriales y motrices; talleres de obstáculos en colaboración con la ONCE y desplazamientos en sillas de ruedas para conocer las barreras arquitectónicas del municipio; recorridos de ruta urbana con escolares, dibujando las distancias entre los diferentes puntos y señalando con carteles las carencias y las dificultades en relación a la movilidad y accesibilidad, etc.

- Charlas y exposiciones específicas sobre la movilidad urbana sostenible.

- Actividades enfocadas a los conductores. Reparto de hojas informativas en los vehículos solicitando el compromiso de no emplear el vehículo privado en *el día sin mi coche*; reparto de material divulgativo a conductores sobre el uso responsable y eficiente del vehículo privado, información sobre la puesta en marcha de medidas disuasorias en el uso del vehículo privado (*car sharing, car pooling,* etc.); imposición de multas simbólicas a los vehículos mal aparcados, estudio de los hábitos de movilidad de los empleados en colaboración con las empresas del municipio con el fin de hacer reflexionar sobre las consecuencias del uso irracional del vehículo privado, etc.

VOL 2. PROPUESTAS Y CONCLUSIONES
VERSIÓN BORRADOR

PROPUESTA 6.9 - FORMACIÓN EN MATERIA DE MOVILIDAD SOSTENIBLE DE PERSONAL DEL AYUNTAMIENTO, CORPORACIÓN MUNICIPAL Y POLICÍA LOCAL

Con el objetivo de fomentar la movilidad sostenible el Ayuntamiento debe promover jornadas de formación en esta materia dirigidas a su personal, corporación municipal, Policía Local, etc., ya que son los encargados de llevar a cabo las medidas propuestas por el presente Plan, conseguir que sean cumplidas e intentar concienciar a la población de que es un bien común para todos en el que toda la población debe implicarse.

7.5. FOMENTO DE LA CIUDADANÍA POR LA IMPLICACIÓN Y SEGUIMIENTO DE LA MOVILIDAD SOSTENIBLE EN ASPE

Se tiene que conseguir la implicación máxima posible de la ciudanía en la movilidad sostenible aprovechando el presente Plan de Movilidad mediante la participación permanente tanto en su seguimiento como en su gestión. Para ello, se pueden establecer plataformas como:

PROPUESTA 6.10 - CREACIÓN DEL FORO POR LA MOVILIDAD SOSTENIBLE EN ASPE

El foro ciudadano de la movilidad ha de erigirse como la plataforma de participación permanente para el seguimiento y gestión del presente Plan de Movilidad. Este foro ha de recoger actividades de participación, consulta pública y procesos de información pública, pero también organización de debates y un detallado y participativo seguimiento de todas las actuaciones planteadas. Asimismo, puede integrar actuaciones tendentes a la consecución de fondos públicos para estrategias concretas, hermanamiento entre ciudades para el fomento de la movilidad sostenible y un amplísimo etcétera de acciones concurrentes a dichos fines.

Dicho foro debe abordarse desde dos perspectivas operativas ampliamente imbricadas:

- Como una organización permanente con representación institucional y de grupos ciudadanos, de interés económico y técnicos que puedan debatir y reflexionar sobre los contenidos del Plan, actualizándolo y retroalimentándolo continuamente.

- Como un punto de encuentro y participación directa de la ciudadanía en todos los aspectos concernientes a la movilidad municipal, donde sea posible encontrar respuesta a cualquier problemática derivada y, así mismo, poner en conocimiento de la administración todos y cada uno de los aspectos que, en dicho sentido, sean de relevante comunicación.

7.6. RECOMENDACIONES PARA LA URBANIZACIÓN SOSTENIBLE EN NUEVOS DESARROLLOS

Se debe disponer en todo nuevo desarrollo de las recomendaciones generales sobre movilidad sostenible en planes urbanísticos y estudios sobre la movilidad. En base a dichas actuaciones, se han de establecer recomendaciones técnicas con carácter normativo referentes a:

PROPUESTA 6.11 - DETERMINAR CRITERIOS DE URBANIZACIÓN Y REURBANIZACIÓN QUE CONTEMPLEN ESTÁNDARES ADECUADOS PARA LA MOVILIDAD PEATONAL Y CICLISTA

Todas las actuaciones urbanísticas han de contemplar, en la medida de lo posible, estándares de acerados adecuados para fomentar la movilidad peatonal, con anchuras suficientes para que, en ningún caso, ésta se vea menoscabada en cualquier nuevo desarrollo y/o intervención urbanística. Los mismos principios se han de cumplir en lo referente a la movilidad ciclista, priorizando todos aquellos proyectos y actuaciones que contemplen el desarrollo de carriles bici y su interconexión con los preexistentes.

VOL 2. PROPUESTAS Y CONCLUSIONES
VERSIÓN BORRADOR

CAPÍTULO 2.
PRINCIPALES PROPUESTAS PARA UN NUEVO MODELO DE MOVILIDAD
ANEXO 1. PLANOS

1. ÁREA DE INTERVENCIÓN I: MOVILIDAD EN VEHÍCULO PRIVADO E INFRAESTRUCTURA VIARIA

REMODELACIÓN DE SENTIDOS DEL TRÁFICO RODADO (HOJA 1 DE 1)

2. ÁREA DE INTERVENCIÓN II: ESTACIONAMIENTO

ZONAS DESTINADAS A APARCAMIENTOS DISUASORIOS (HOJA 1 DE 1)
ÁMBITO DE ESTUDIO PARA LA REGULACIÓN DEL ESTACIONAMIENTO (HOJA 1 DE 1)

3. ÁREA DE INTERENCIÓN IV: MOVILIDAD PEATONAL

ITINERARIOS ESCOLARES PEATOANLES (HOJA 1 DE 1)
ÁREAS 20/30 Y/O CICLO-CALLES (HOJA 1 DE 1)

4. ÁREA DE INTERVENCIÓN V: MOVILIDAD CICLISTA

RED DE CARRILES BICI (HOJA 1 DE 1)

VOL 2. PROPUESTAS Y CONCLUSIONES
VERSIÓN BORRADOR

VOL 2. PROPUESTAS Y CONCLUSIONES
VERSIÓN BORRADOR

N

El Castillo

HORNO

Sentido de circulación

AYUNTAMIENTO DE ASPE	ANTONIO J. MARCO AVENDAÑO INGENIERO DE CAMINOS, CANALES Y PUERTOS	ESCALA 1:8.000 ESCALA GRÁFICA 40 m 0 80 m	REF. ARCHIVO - FECHA SEPT 2018	PLAN MUNICIPAL DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE ASPE	DESIGNACIÓN ÁREA DE INTERVENCIÓN I: MOVILIDAD EN VEHÍCULO PRIVADO E INFRAESTRUCTURA VIARIA REMODELACIÓN DE SENTIDOS DEL TRÁFICO RODADO	PLANO Nº I-1 HOJA 1 de 1

VOL 2. PROPUESTAS Y CONCLUSIONES
VERSIÓN BORRADOR

Aparcamiento disuasorio

AYUNTAMIENTO DE ASPE

ANTONIO J. MARCO AVENDAÑO
INGENIERO DE CAMINOS, CANALES Y PUERTOS

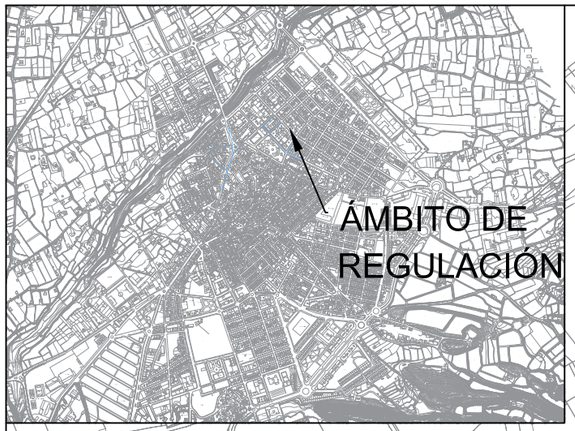
ESCALA 1:8.000
ESCALA GRÁFICA 40 m 0 80 m

REF. ARCHIVO -
FECHA SEPT 2018

PLAN MUNICIPAL DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE ASPE

DESIGNACIÓN
ÁREA DE INTERVENCIÓN II: ESTACIONAMIENTO
ZONAS DESTINADAS A APARCAMIENTOS DISUASORIOS

PLANO Nº II-1
HOJA 1 de 1



VOL 2. PROPUESTAS Y CONCLUSIONES
VERSIÓN BORRADOR

Ámbito de regulación

AYUNTAMIENTO DE ASPE

ANTONIO J. MARCO AVENDAÑO

INGENIERO DE CAMINOS, CANALES Y PUERTOS

ESCALA	1:3.000
ESCALA GRÁFICA	15 m 0 30 m
REF. ARCHIVO	-
FECHA	SEPT 2018

PLAN MUNICIPAL DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE ASPE

DESIGNACIÓN

ÁREA DE INTERVENCIÓN II: ESTACIONAMIENTO
ÁMBITO DE ESTUDIO PARA LA REGULACIÓN DEL ESTACIONAMIENTO

PLANO Nº	II-2
HOJA	1 de 1

AYUNTAMIENTO DE ASPE

ANTONIO J. MARCO AVENDAÑO
INGENIERO DE CAMINOS, CANALES Y PUERTOS

ESCALA 1:8.000
ESCALA GRÁFICA 40 m 0 80 m

REF. ARCHIVO -
FECHA SEPT 2018

PLAN MUNICIPAL DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE ASPE

DESIGNACIÓN
ÁREA DE INTERVENCIÓN IV: MOVILIDAD PEATONAL
ITINERARIOS ESCOLARES PEATONALES

PLANO Nº IV-1
HOJA 1 de 1

VOL 2. PROPUESTAS Y CONCLUSIONES
VERSIÓN BORRADOR

AYUNTAMIENTO DE ASPE

ANTONIO J. MARCO AVENDAÑO
INGENIERO DE CAMINOS, CANALES Y PUERTOS

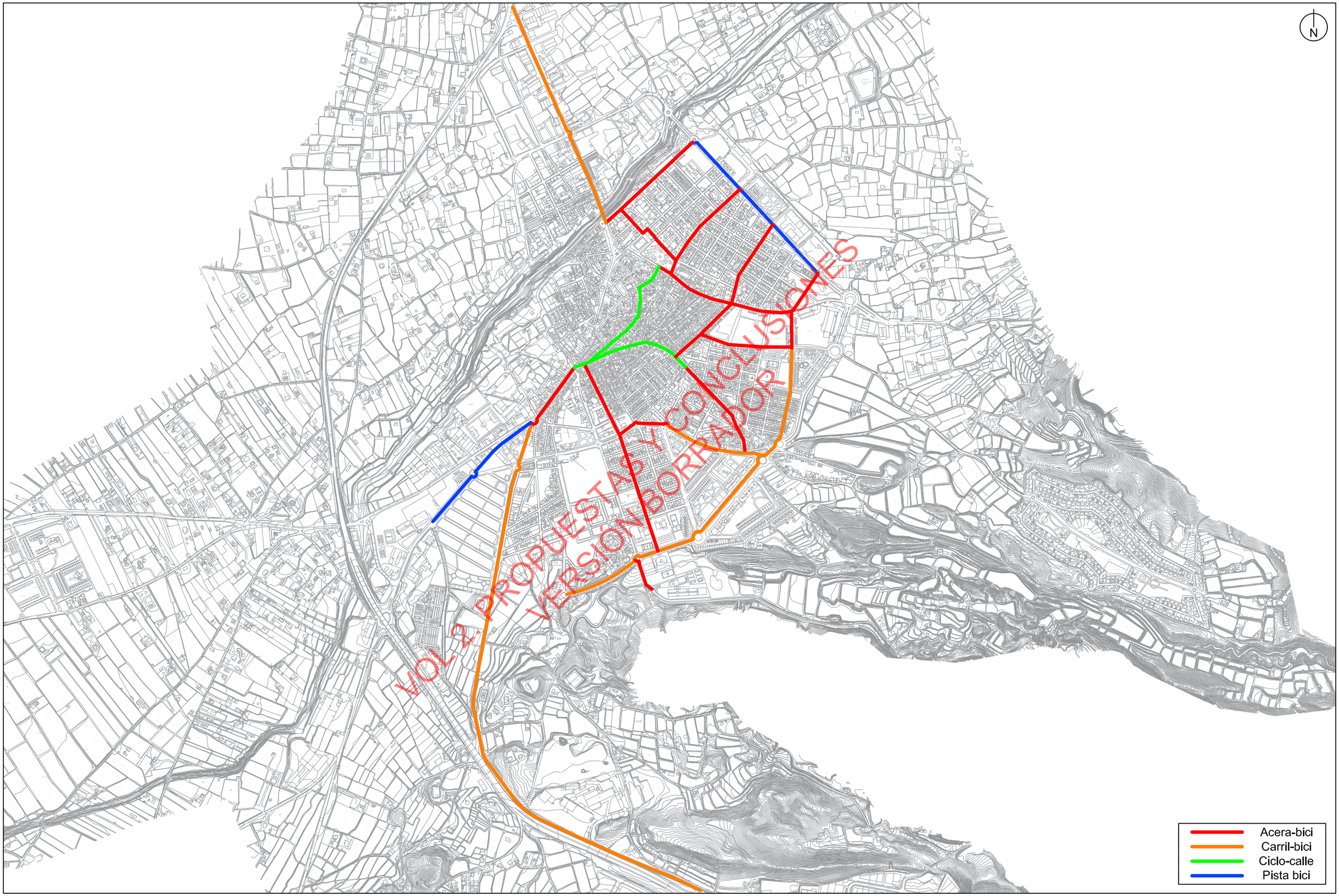
ESCALA 1:8.000
ESCALA GRÁFICA 40 m 0 80 m

REF. ARCHIVO -
FECHA SEPT 2018

PLAN MUNICIPAL DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE ASPE

DESIGNACIÓN
ÁREA DE INTERVENCIÓN IV: MOVILIDAD PEATONAL
ÁREAS 20-30 Y/O CICLO-CALLES

PLANO Nº IV-2
HOJA 1 de 1



AYUNTAMIENTO DE ASPE

ANTONIO J. MARCO AVENDAÑO

INGENIERO DE CAMINOS, CANALES Y PUERTOS

ESCALA 1:12.000

ESCALA GRÁFICA 60 m 0 120 m

REF. ARCHIVO -

FECHA SEPT 2018

PLAN MUNICIPAL DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE ASPE

DESIGNACIÓN

ÁREA DE INTERVENCIÓN V: MOVILIDAD CICLISTA
RED DE CARRILES BICI

PLANO Nº V-1

HOJA 1 de 1