



## 02- PLAN DE ACCIÓN



PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DEL ALCOY  
PLAN DE ACCIÓN

ÍNDICE

1.	INTRODUCCIÓN .....	5
2.	OBJETO Y PRESENTACIÓN DEL DOCUMENTO .....	5
3.	DESCRIPCIÓN GENERAL DEL PLAN DE ACCIÓN .....	6
	3.1. OBJETIVOS .....	6
	3.2. ESTRUCTURA.....	7
4.	LÍNEAS ESTRATÉGICAS.....	10
	4.1. LÍNEA ESTRATÉGICA I. MOVILIDAD PEATONAL Y CICLISTA.....	10
	4.1.1. I.1. FOMENTO DE ITINERARIOS Y ZONAS PEATONALES .....	11
	ACCIÓN I.1.1. PEATONALIZACIÓN CENTRO HISTÓRICO.....	11
	ACCIÓN I.1.2. RED DE ITINERARIOS PEATONALES (MEJORA Y AMPLIACIÓN) .....	14
	ACCIÓN I.1.3. INTEGRACIÓN DEL ÁMBITO HISTÓRICO INDUSTRIAL DEL MOLINAR .....	16
	ACCIÓN I.1.4. ADECUACIÓN DE CAUCES Y ACCESO A LOS MISMOS .....	17
	4.1.2. I.2. FOMENTO Y CONCIENCIACIÓN DE LA MEJORA DE LA ACCESIBILIDAD .....	19
	ACCIÓN I.2.1. PLAN DE ACCESIBILIDAD AL MEDIO URBANO .....	19
	4.1.3. I.3. FOMENTO DE LA MOVILIDAD EN BICICLETA .....	20
	ACCIÓN I.3.1. RED DE ITINERARIOS CICLISTAS (CARRILES BICI Y CICLO – VÍAS).....	20
	ACCIÓN I.3.2. SISTEMA MUNICIPAL DE PRÉSTAMO DE BICICLETAS .....	21
	ACCIÓN I.3.3. ZONAS DESTINADAS AL ESTACIONAMIENTO DE BICICLETAS .....	23
	ACCIÓN I.3.4. PLAN DE SEÑALIZACIÓN, CONSERVACIÓN Y MANTENIMIENTO .....	25
	ACCIÓN I.3.5. FOMENTAR EL TRANSPORTE PÚBLICO ENTRE LOS CICLISTAS .....	26
	4.1.1. I.4. FOMENTO DE LA MOVILIDAD MIXTA.....	27
	ACCIÓN I.4.1. ESTABLECIMIENTO DE ZONAS 30 .....	27
	4.2. LÍNEA ESTRATÉGICA II. TRANSPORTE PÚBLICO COLECTIVO.....	28
	4.2.1. FOMENTO DEL TRANSPORTE COLECTIVO URBANO .....	29
	ACCIÓN II.1.1. ESTUDIO Y REMODELACIÓN DE LÍNEAS DE AUTOBUSES URBANOS.....	29
	ACCIÓN II.1.2. ESTABLECIMIENTO DE NUEVOS CARRILES BUS - TAXI .....	32
	ACCIÓN II.1.3. APLICACIÓN DE NUEVAS TECNOLOGÍAS .....	33
	ACCIÓN II.1.4. IMPLANTAR NUEVOS MODELOS EN EL SISTEMA TARIFARIO.....	35
	ACCIÓN II.1.5. INCREMENTAR LA ACCESIBILIDAD EN LAS PARADAS (BUS-TAXI).....	36
	ACCIÓN II.1.6. LÍNEAS ESPECÍFICAS A CENTROS ATRACTORES DE LA PERIFERIA .....	37
	ACCIÓN II.1.7. REGULACIÓN Y CONTROL DE LAS INTERSECCIONES Y CARRIL BUS - TAXI.....	38
	4.2.2. II.2. GESTIÓN DE LA INTERMODALIDAD .....	39
	ACCIÓN II.2.1. COORDINACIÓN CON APARCAMIENTOS DISUASORIOS .....	39
	4.2.3. II.3. FOMENTO DEL TRANSPORTE COLECTIVO INTERURBANO.....	39
	ACCIÓN II.3.1. INCENTIVAR EL USO DEL TRANSPORTE INTERURBANO .....	39
	4.3. LÍNEA ESTRATÉGICA III. TRÁFICO MOTORIZADO/VEHÍCULO PRIVADO.....	40
	4.3.1. III.1. REFORMA DE LA RED VIARIA .....	41
	ACCIÓN III.1.1. ESTABLECER UNA ADECUADA JERARQUIZACIÓN VIARIA.....	41
	ACCIÓN III.1.2. ACTUACIONES DE REORDENACIÓN VIARIA DEL CASCO URBANO.....	42
	ACCIÓN III.1.3. ACTUACIONES VIARIAS EXTERIORES AL CASCO URBANO .....	45
	4.3.2. III.2. SEÑALIZACIÓN DE CENTROS ATRACTORES E ITINERARIOS .....	48
	ACCIÓN III.2.1. SEÑALIZACIÓN DE ITINERARIOS Y CENTROS ATRACTORES.....	48



4.3.3. III.3. LIMITAR EL ACCESO DEL VEHÍCULO PRIVADO MOTORIZADO.....	49
ACCIÓN III.3.1. LIMITAR EL ACCESO MOTORIZADO AL CENTRO HISTÓRICO .....	49
4.4. LÍNEA ESTRATÉGICA IV. GESTIÓN DE APARCAMIENTOS .....	50
4.4.1. IV.1. PLANIFICACIÓN Y GESTIÓN DE APARCAMIENTOS .....	51
ACCIÓN IV.1.1. ESTABLECER ZONIFICACIÓN TARIFARIA (SERVICIO ORA).....	51
ACCIÓN IV.1.2. PLAN DE APARCAMIENTOS PÚBLICOS EN SUPERFICIE Y SUBTERRÁNEOS .....	52
4.4.2. IV.2. FOMENTO DE LA INTERMODALIDAD .....	55
ACCIÓN IV.2.1. NUEVOS APARCAMIENTOS DISUASORIOS.....	55
4.4.1. IV.3. REGULACIÓN Y SEÑALIZACIÓN DE APARCAMIENTOS .....	56
ACCIÓN IV.3.1. ORDENANZA REGULADORA DE APARCAMIENTOS .....	56
ACCIÓN IV.3.2. SEÑALIZACIÓN DE APARCAMIENTOS Y PLAZAS.....	57
4.5. LÍNEA ESTRATÉGICA V. PLANIFICACIÓN Y GESTIÓN DE LA MOVILIDAD.....	58
4.5.1. V.1. GESTIÓN DE LA MOVILIDAD .....	59
ACCIÓN V.1.1. ÓRGANO MUNICIPAL DE SEGUIMIENTO Y GESTIÓN DEL PMUS.....	59
ACCIÓN V.1.2. CREACIÓN DE LA OFICINA DEL PEATÓN Y DE LA BICICLETA .....	61
ACCIÓN V.1.3. PÁGINA WEB DE LA MOVILIDAD .....	62
ACCIÓN V.1.4. GESTIÓN DE INGRESOS POR SANCIONES O IMPUESTOS DE LA MOVILIDAD .....	63
ACCIÓN V.1.5. ORDENANZA DE CIRCULACIÓN Y MOVILIDAD.....	64
ACCIÓN V.1.6. CENTRO DE GESTIÓN INTEGRAL DE LA MOVILIDAD.....	65
ACCIÓN V.1.7. ESTACIONES DE AFORO EN LA RED VIARIA .....	67
ACCIÓN V.1.8. INCENTIVAR EL TELETRABAJO Y LA MODIFICACIÓN DE HORARIOS .....	68
ACCIÓN V.1.9. PROMOVER ACTUACIONES ESPECÍFICAS EN LOS CENTROS EDUCATIVOS.....	69
4.5.2. V.2. PLANIFICACIÓN DE LA MOVILIDAD.....	70
ACCIÓN V.2.1. PLANES DE MOVILIDAD A CENTROS ATRACTORES.....	70
4.5.3. V.3. FORMACIÓN, DIVULGACIÓN Y PARTICIPACIÓN.....	71
ACCIÓN V.3.1. PROGRAMA DE COMUNICACIÓN Y SENSIBILIZACIÓN DE LA MUS .....	71
ACCIÓN V.3.2. FORMACIÓN Y DIVULGACIÓN A LOS COLECTIVOS VULNERABLES .....	73
ACCIÓN V.3.3. CAMPUS DE LA MOVILIDAD .....	75
4.6. LÍNEA ESTRATÉGICA VI. MOVILIDAD DE MERCANCÍAS.....	76
4.6.1. VI.1. REGULACIÓN Y GESTIÓN DE LA CARGA Y DESCARGA.....	77
ACCIÓN VI.1.1. ORDENANZA REGULADORA DE LAS OPERACIONES DE CARGA Y DESCARGA.....	77
ACCIÓN VI.1.2. PROMOVER VEHÍCULOS LIMPIOS PARA LA CARGA Y DESCARGA.....	79
ACCIÓN VI.1.3. APARCAMIENTOS DE VEHICULOS PESADOS EN EXTERIOR DE LA CIUDAD .....	80
4.7. LÍNEA ESTRATÉGICA VII. MOVILIDAD EN LOS INSTRUMENTOS URBANÍSTICOS .....	81
4.7.1. VII.1. INTEGRACIÓN DE LA MOVILIDAD EN LAS POLÍTICAS URBANÍSTICAS.....	82
ACCIÓN VII.1.1. PLANEAMIENTO ADAPTADO A LA MOVILIDAD SOSTENIBLE .....	82
ACCIÓN VII.1.2. PLANIFICACIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO EN LOS NUEVOS DESARROLLOS URBANÍSTICOS .....	83
ACCIÓN VII.1.3. MANUAL DE RECOMENDACIONES DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE .....	84
4.8. LÍNEA ESTRATÉGICA VIII. MEDIO AMBIENTE Y SEGURIDAD VIAL.....	85
4.8.1. VIII.1. REDUCCIÓN DE LAS EMISIONES CONTAMINANTES .....	86
ACCIÓN VIII.1.1. RENOVACIÓN DE LA FLOTA DE VEHÍCULOS MUNICIPALES .....	86
ACCIÓN VIII.1.2. CURSOS DE CONDUCCIÓN EFICIENTE (ECO - CONDUCCIÓN) .....	87

ACCIÓN VIII.1.3. REPROGRAMACIÓN DE LAS CENTRALITAS DE LOS MOTORES DE VEHÍCULOS MUNICIPALES .....	87
ACCIÓN VIII.1.4. INSTALACIÓN DE ESTACIONES MEDIDORAS DE LA CALIDAD DEL AIRE.....	88
4.8.2. VIII.2. REDUCCIÓN DE LA CONTAMINACIÓN ACÚSTICA.....	89
ACCIÓN VIII.2.1. PLAN ACÚSTICO MUNICIPAL.....	89
ACCIÓN VIII.2.2. PLAN DE CONSERVACIÓN DE LOS PAVIMENTOS DE ACERAS Y CALZADAS .....	90
ACCIÓN VIII.2.3. CONTROL DE EMISIONES DE RUIDO DE LOS VEHÍCULOS MOTORIZADOS .....	91
4.8.3. VIII.3. INCENTIVAR MODOS DE TRANSPORTE PRIVADO LIMPIOS .....	92
ACCIÓN VIII.3.1. VEHÍCULOS PRIVADOS Y TAXIS "LIMPIOS" .....	92
ACCIÓN VIII.3.2. PROMOVER EL USO COMPARTIDO DEL VEHÍCULO PRIVADO .....	93
4.8.4. VIII.4. REDUCCIÓN CONSUMOS ENERGÉTICOS DERIVADOS DE LAS NUEVAS INSTALACIONES .....	94
ACCIÓN VIII.4.1. INSTALACIÓN DE PANELES SOLARES EN LAS NUEVAS INSTALACIONES .....	94
4.8.5. VIII.5. MEJORA DE LA SEGURIDAD VIAL .....	95
ACCIÓN VIII.5.1. PLAN DE SEGURIDAD VIAL .....	95

**ANEXO: CUADRO RESUMEN DEL PLAN DE ACCIÓN**

**DOCUMENTACIÓN GRÁFICA:**

**PROGRAMA DE ACTUACIÓN: FOMENTO DE LA MOVILIDAD PEATONAL Y CICLISTA**

P0.1. Propuestas de actuación en el Centro Histórico

P01.1. Situación general de las actuaciones	(1 hoja)
P01.2. Propuesta de actuación en la Av. País Valencià	(1 hoja)
P01.3. Propuesta de actuación en la C/L'Escola	(1 hoja)
P01.4. Propuesta de actuación en la C/Atzacac de Sant Vicent Ferrer	(1 hoja)
P01.5. Propuesta de actuación en la C/Mossén Torregrosa	(1 hoja)
P01.6. Propuesta de actuación en la Plaça Ramón i Cajal	(1 hoja)
P01.7. Propuesta de actuación en la C/Sant Josep	(1 hoja)
P01.8. Nuevas zonas de peatonalización a estudiar	(1 hoja)

P0.2. Propuesta de Red de itinerarios ciclistas (2 hojas)

**PROGRAMA DE ACTUACIÓN: FOMENTO DEL TRANSPORTE COLECTIVO URBANO**

P0.3. Propuesta de remodelación de las líneas de autobús

P03.1. Línea 1	(2 hojas)
P03.2. Línea 2	(2 hojas)
P03.3. Línea 3	(2 hojas)
P03.4. Línea 4	(2 hojas)
P03.5. Línea 5	(2 hojas)

**PROGRAMA DE ACTUACIÓN: REFORMA DE LA RED VIARIA**

P0.4. Vías principales y secundarias. Centro atractores. (2 hojas)

P0.5. Nueva infraestructura viaria propuesta (3 hojas)



PROGRAMA DE ACTUACIÓN: PLANIFICACIÓN DE APARCAMIENTOS

P0.6. Propuesta de Aparcamiento en la Av. d'Andalusia

P06.1. Localización	(1 hoja)
P06.2. Planta sótano 1º	(1 hoja)
P06.3. Planta sótano 2º	(1 hoja)
P06.4. Planta sótano 3º	(1 hoja)
P06.5. Sección tipo	(1 hoja)

## 1. INTRODUCCIÓN

Con la formulación del Diagnóstico realizado en la fase anterior se dispone de un conocimiento fundado de los condicionantes a la movilidad local, de las características de la oferta y la demanda, de una valoración de los problemas y conflictos actuales y de la identificación de las potencialidades existentes en el municipio de Alcoy de cara a intervenir sobre la situación.

La fase que se presenta a continuación, el Plan de Acción del PMUS, ha de servir para definir y alcanzar los objetivos del Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS), que han de ser concordantes con las políticas generales de movilidad y sostenibilidad, y estar adaptados a la realidad municipal.

A partir de estos objetivos se realiza la propuesta de mejoras de movilidad (acciones) en los distintos ámbitos concretos considerados (programas de actuación), de manera que se favorezca el progreso de los grandes ejes desarrollo hacia formas de desplazamiento más sostenibles (líneas estratégicas)

## 2. OBJETO Y PRESENTACIÓN DEL DOCUMENTO

El objeto del Plan de Acción es describir y programar el conjunto de medidas y propuestas que se consideran necesarias para favorecer e implantar formas de desplazamiento más sostenibles (caminar, bicicleta y transporte público) en la ciudad de Alcoy; es decir, de modos de transporte que favorezcan la protección del medio ambiente, la cohesión social y el desarrollo económico (bases de la movilidad sostenible)

De esta forma, los avances hacia formas más sostenibles de movilidad han de centrarse en la búsqueda de soluciones que:

- Consuman menos recursos naturales no renovables y produzcan menos afecciones al medio ambiente en su conjunto
- Reduzcan los desplazamientos motorizados y, en particular, los que se realizan en vehículo privado, para los de personas, y en camión, para los de mercancías
- Y promuevan y favorezcan, como alternativa, las formas de desplazamiento no motorizadas y del transporte público.

Sentadas las bases de la movilidad sostenible, se definirán, a partir de las conclusiones y problemas que se han detectado en la fase de diagnóstico, los objetivos generales para el tratamiento de la movilidad en la ciudad de Alcoy.

Dentro de los objetivos generales se enmarcarán los objetivos concretos que se plantea alcanzar el presente Plan para cada una de las líneas estratégicas de desarrollo de la movilidad sostenible.

Sobre estas líneas estratégicas se establecen unos programas de actuación (ámbitos concretos) que incorporan el conjunto de acciones propuestas para alcanzar los objetivos específicos planteados.

Así mismo, se determinarán los horizontes temporales de ejecución de las acciones (límites temporales) y el grado de relevancia o urgencia para llevar a cabo la actuación propuesta (prioridad)

Después de establecer los límites temporales y las prioridades, se describen, dentro de los programas de actuación definidos para cada línea estratégica, todas las acciones que se estiman necesarias para alcanzar los objetivos específicos. Cada una de estas acciones será explicada en detalle, a modo de ficha, para su mejor entendimiento.

### 3. DESCRIPCIÓN GENERAL DEL PLAN DE ACCIÓN

#### 3.1. OBJETIVOS

Los objetivos generales del Plan de Acción, planteados para el tratamiento de la movilidad en la ciudad de Alcoy, son:

- Aumentar la superficie y calidad de la red dedicada a peatones.
- Recuperar espacios públicos para uso y disfrute del ciudadano.
- Incentivar los modos de transportes más sostenibles (fomento de la movilidad a pie, en bicicleta y transporte colectivo urbano)
- Utilización eficiente de los modos de transporte, favoreciendo el trasvase hacia modos más sostenibles. Modificar hábitos de movilidad.
- Conseguir un transporte colectivo de calidad, con reducción de los tiempos de viajes en el transporte urbano e interurbano.
- Medidas de integración del transporte público y fomento de la intermodalidad.
- Promover y facilitar el acceso a los medios de transporte alternativos al vehículo motorizado privado, para reducir el uso de este.
- Crear una red de aparcamientos, en el caso urbano y en zonas perimetrales, así como de disuasión, y hacerlos atractivos al uso, interconectándolos con los modos más sostenibles en sus cercanías.
- Gestionar y planificar adecuadamente la movilidad.
- Mejorar la información facilitada a la ciudadanía.
- Regular la carga, descarga y reparto de mercancías. Conseguir una adecuada distribución urbana de las mismas.
- Integrar criterios de sostenibilidad en las políticas urbanísticas y de ordenación del territorio.
- Reducir las emisiones de gases de efecto invernadero y consumo de derivados del petróleo como combustible.
- Eliminación de afecciones medioambientales con respecto al ruido ambiental, sus causas y propagación.
- Evaluación continua de la calidad del aire y toma de medidas para su mejora.
- Mejora de la seguridad viaria y el respeto entre los diferentes modos de transporte.

Tal como se ha comentado anteriormente, estos objetivos genéricos se dividen en una serie de objetivos específicos de cada una de las líneas estratégicas de actuación.

Hay que tener en cuenta que los programas de actuación y acciones que se describen en el presente Plan, no son propuestas aisladas o ideas independientes, sino que todas ellas forman un conjunto único con la intención de alcanzar los objetivos establecidos.

Las sinergias evidentes que existen entre las diferentes acciones planteadas refuerzan esta idea de unificación, y, por tanto, será la realización conjunta y programada de las acciones propuestas la que propiciará la consecución de los objetivos marcados en el PMUS, y no la ejecución individual de alguna de ellas.

### 3.2. ESTRUCTURA

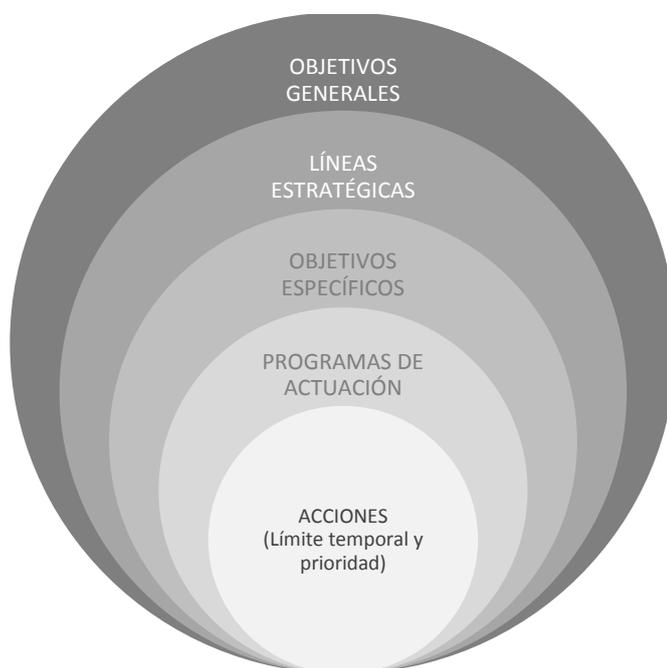
El Plan de Acción del PMUS de Alcoy está formado por el conjunto de líneas estratégicas, propuestas de actuación y acciones concretas encaminadas a conseguir una movilidad sostenible de la ciudad en base a los objetivos propuestos.

Se desarrolla en una estructura escalonada, de manera que, a cada una de las líneas estratégicas se le asocian unos objetivos concretos, que en conjunto forman los objetivos generales del Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Alcoy.

A partir de estos objetivos específicos se realiza la propuesta de mejoras de movilidad (acciones) enmarcadas en los distintos ámbitos concretos considerados (programas de actuación)

Adicionalmente, tal como se ha expuesto anteriormente, se determinarán los horizontes temporales de ejecución de las acciones (límites temporales) y el grado de relevancia o urgencia para llevar a cabo la actuación propuesta (prioridad)

De esta manera, se establece el esquema mostrado a continuación, que permite una rápida visualización y mayor comprensión del proceso seguido para la elaboración del Plan.



*Esquema del proceso para la elaboración del Plan de Acción*

- Líneas Estratégicas: grandes ejes de avance hacia formas de desplazamiento más sostenibles. Son los protagonistas que participan o se ven afectados en los diferentes aspectos de la movilidad sostenible. Se crean estas grandes áreas temáticas con el fin de agrupar actuaciones de mejora local con un objetivo común, de manera que su comprensión y ejecución sea más fácil, y que se refleje claramente su relación.

Se determinan ocho las líneas estratégicas en el Plan de Acción:

- Línea estratégica I. Movilidad Peatonal y Ciclista.
  - Línea estratégica II. Transporte Público Colectivo.
  - Línea estratégica III. Tráfico Motorizado/Vehículo Privado.
  - Línea estratégica IV. Gestión de aparcamientos.
  - Línea estratégica V. Planificación y Gestión de la Movilidad.
  - Línea estratégica VI. Movilidad de Mercancías.
  - Línea estratégica VII. Movilidad en los instrumentos urbanísticos.
  - Línea estratégica VIII. medio ambiente y seguridad vial
- **Objetivos Específicos:** Dentro de los objetivos generales se enmarcarán los objetivos concretos que se plantea alcanzar el presente Plan para cada una de las líneas estratégicas de desarrollo de la movilidad sostenible.
  - **Programas de Actuación:**

Sobre cada una de las líneas estratégicas definidas se establecen unos programas de actuación (ámbitos concretos) que incorporan el conjunto de acciones propuestas para alcanzar los objetivos específicos planteados.

Así, los programas de actuación responden los diversos objetivos que se pretenden alcanzar en la línea estratégica a la que pertenece.

En el presente Plan de Acción se establecen 23 programas de actuación, que más adelante se clasifican y detallan dentro de la línea estratégica que los engloba.

- **Acciones:** Trabajos y proyectos a realizar dentro de cada uno de los programas de actuación instaurados.

En el presente Plan se proponen un total de 60 acciones, las cuales pueden considerarse como planteamientos de ejecución, que previamente a su puesta en marcha, necesitarán de un estudio de detalle o proyecto para determinar y definir en detalle los trabajos a llevar a cabo, el presupuesto necesario y los medios para ejecutarlos.

Son actuaciones concretas y específicas a realizar para alcanzar los fines planteados de cara a que la ciudad progresa hacia formas más sostenibles de movilidad.

Para cada acción se determina el límite temporal para el que se prevé la finalización la misma, marcando un horizonte temporal de 17 años, con la siguiente configuración de tiempos:

LÍMITES TEMPORALES DE LAS ACCIONES			
LÍMITE TEMPORAL	DURACIÓN A ORIGEN	DURACIÓN DE LA FASE	AÑO DE FINALIZACIÓN PREVISTO
Corto plazo	4	4	2017
Medio plazo	9	5	2022
Largo plazo	17	8	2030

*Tabla de límites temporales*

El escalado temporal planteado ayudará a la consecución de los objetivos marcados en el PMUS, y facilitará el estudio y seguimiento evolutivo de los mismos dando margen a la toma de decisiones en las políticas de actuación para ir mejorando o encauzando aquellas desviaciones que se vayan produciendo.

Por otra parte, también se establece para cada acción considerada el grado de relevancia o urgencia para llevar a cabo la actuación propuesta (prioridad alta, media o baja)

Con el objeto de realizar una presentación clara y ordenada de las acciones propuestas, de manera que su comprensión y entendimiento sea ágil y efectivo, se han generado y completado, para cada acción, unas fichas tipo como la mostrada a continuación:

ACCIÓN I.1.2. RED DE ITINERARIOS PEATONALES (MEJORA Y AMPLIACIÓN)		Código: I.1.2
Descripción		
Actuaciones previstas		
Límite temporal		
Prioridad		
Documentación adicional		

*Ficha tipo para la presentación de las Acciones Propuestas*

En el Anexo "Cuadro Resumen del Plan de Acción" del presente documento se muestra una tabla resumen en la que se recoge toda la información relativa a las Líneas estratégicas, Objetivos específicos, Programas de actuación y Acciones que forman el Plan de Acción del PMUS.

## 4. LÍNEAS ESTRATÉGICAS

### 4.1. LÍNEA ESTRATÉGICA I. MOVILIDAD PEATONAL Y CICLISTA

Esta línea estratégica contiene los programas y acciones relativos a la movilidad blanda (peatones y ciclistas), que están dirigidos a alcanzar los siguientes objetivos específicos:

- Recuperar la calidad urbana y ciudadana.
- Aumentar el peso de los modos blandos (no motorizados) en el reparto modal.
- Establecer nuevos itinerarios peatonales y mejorar los existentes.
- Ampliar la superficie destinada a la movilidad de los modos blandos.
- Incrementar el atractivo de los modos blandos.
- Minimizar el riesgo y el peligro en los espacios públicos.
- Fomentar el uso de la bicicleta. Aumentar la red de vías ciclistas.
- Reducir barreras naturales y arquitectónicas (Accesibilidad)
- Garantizar la accesibilidad de las personas de movilidad reducida.

A continuación se hace una descripción detallada de todas las acciones planteadas para la línea estratégica de la movilidad peatonal y ciclista, englobándolas en sus correspondientes programas de actuación según la distribución siguiente:

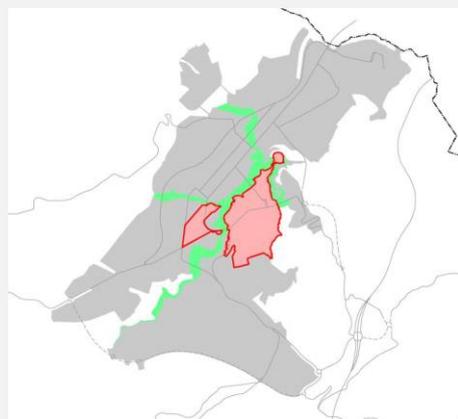
- Programa de actuación para el fomento de itinerarios y zonas peatonales.
  - I.1.1. Peatonalización Centro Histórico.
  - I.1.2. Red de itinerarios peatonales (mejora y ampliación)
  - I.1.3. Integración del ámbito de la zona histórica industrial del Molinar.
  - I.1.4. Adecuación de cauces y de acceso a los mismos.
- Programa de actuación para el fomento y concienciación de la mejora de la accesibilidad al medio urbano.
  - I.2.1. Plan de Accesibilidad al Medio Urbano.
- Programa de actuación para el fomento de la movilidad en bicicleta
  - I.3.1 Red de itinerarios ciclistas (Carriles bici y Ciclo-Vías)
  - I.3.2 Sistema municipal de préstamo de bicicletas.
  - I.3.3 Zonas destinadas al estacionamiento de bicicletas.
  - I.3.4 Plan de señalización, conservación y mantenimiento.
  - I.3.5 Fomentar el Transporte Público entre los ciclistas.
- Programa de actuación para fomento de la movilidad mixta.
  - I.4.1 Establecimiento de zonas 30.

#### 4.1.1. I.1. FOMENTO DE ITINERARIOS Y ZONAS PEATONALES

##### ACCIÓN I.1.1. PEATONALIZACIÓN CENTRO HISTÓRICO

Código: I.1.1

El Plan de Peatonalización del Centro Histórico de Alcoy es el conjunto de actuaciones que tienen como objetivo dotar a la zona de un mayor protagonismo a los viandantes, reduciendo el acceso y presencia del vehículo privado, generando áreas de paseo y esparcimiento que permitan gozar del Centro, y su mantenimiento como hito que ha merecido su consideración como Bien de Interés Cultural.



 Centro Histórico

##### Descripción

Para llevar a cabo el mencionado Plan de peatonalización es necesario establecer unas líneas de actuación claras, que posibiliten, mediante la ejecución programada de las mismas, un progresivo incremento del peso de los desplazamientos no motorizados a la zona.

El planteamiento de las diferentes líneas de actuación, así como su programación, se efectuará en aras de alcanzar, progresivamente, que el uso del vehículo privado en la zona sea mínimo.

Estas líneas de actuación se resumen en:

- Eliminación de plazas de aparcamiento en superficie y ampliación de aceras. Esta actuación deberá ir acompañada de la reserva de zonas para la disposición de plazas de aparcamiento (aparcamientos disuasorios, aparcamientos subterráneos, señalización de los existentes...)
- Reurbanizar espacios/plazas en las que el vehículo privado continúa teniendo relevancia.
- Modificar la sección de calles con baja intensidad de tráfico, pasando a plataforma única; permitiendo el tránsito sólo a vehículos de residentes y autorizados (acceso restringido)
- Restricción del tráfico rodado de acceso al centro (zona residentes, limitar los permisos de entrada)
- Peatonalización de calles y plazas.

Actuaciones previstas

Como parte de las líneas de actuación descritas anteriormente, a continuación se recogen cinco propuestas de actuación, a realizar a corto plazo, en diversas zonas del centro histórico:

- Actuación 1: en el tramo de la Avenida País Valencià comprendido entre el Centro Cultural y la calle del Bambú, se proyecta la eliminación del aparcamiento en cordón situado a ambos lados de la avenida, la ampliación de las aceras y la disposición en las mismas de arbolado.
- Actuación 2: Peatonalización de la calle de L'Escola.
- Actuación 3: Urbanización del espacio situado en la intersección de la calle Sant Vicent Ferrer y la calle Atzucac de Sant Vicent Ferrer.
- Actuación 4: Reurbanización del tramo de la calle Mossén Torregrosa comprendido entre la calle Sant Llorenç y la calle Sant Joan.
- Actuación 5: Reurbanización de la plaza Ramón y Cajal.

Límite temporal

Corto - Medio plazo

Prioridad

Alta

Documentación adicional

Actuaciones ejecutadas recientemente:



Urbanización C/Sant Llorenç



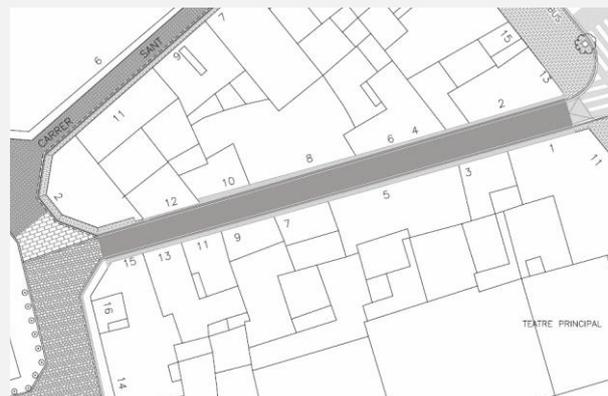
Urbanización Plaça Mossén Josep



Actuaciones previstas:



Actuación 1: Av. País Valencià



Actuación 2: C/de L'Escola



Actuació 3: C/Atzacac de Sant Vicent Ferrer



Actuació 4: C/Mossén Torregrosa

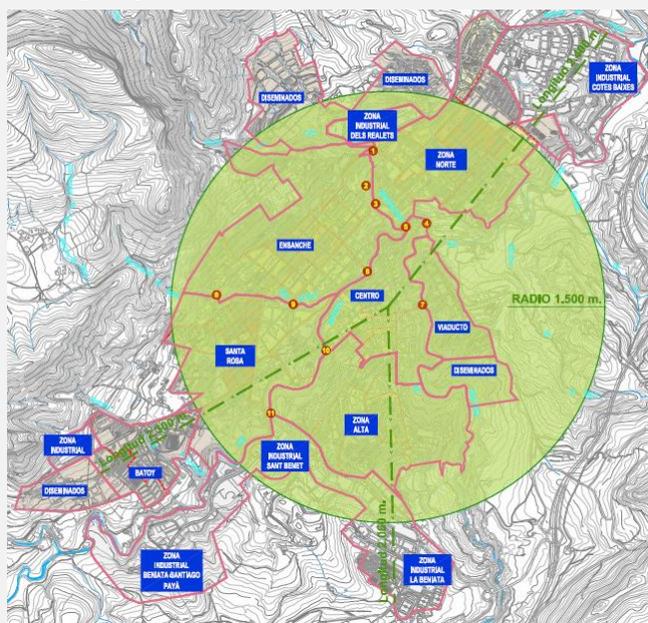


Actuació 5: Plaça Ramón i Cajal

ACCIÓN I.1.2. RED DE ITINERARIOS PEATONALES (MEJORA Y AMPLIACIÓN)

Código: I.1.2

A pesar de que el tráfico peatonal de la ciudad de Alcoy está muy condicionado por las pendientes y anchura de los itinerarios existentes, dado que las distancias existentes entre las distintas zonas de la ciudad, tomando como referencia el centro histórico, no superan los 2 km de media, el fomentar los desplazamientos blandos (no motorizados), y más en particular los desplazamientos a pie, puede resultar bastante factible.



Distancias de referencia en el Casco Urbano

Descripción

Prueba de ello, es el arraigo, en la tradición alcoyana, de una serie de itinerarios peatonales, que, sin duda, se han de mantener, potenciar, mejorar y ampliar.

- **Itinerario de la "Volta als Ponts":**  
Paseo tradicional a pie en un recorrido urbano en forma de anillo por los puentes centrales de la ciudad (Pont de Sant Jordi – C/Sant Tomás – Plaça Espanya – C/Sant Llorenç – Av. País Valencià – Pont de María Cristina– Paseo de Cervantes - C/Els Alçamora – Pont de Sant Roc – Av. l' Alameda – Pont de Sant Jordi)
- **Itinerario de la Vía Verde:**  
Ruta que discurre por el antiguo trazado ferroviario de vía estrecha de Alicante a Alcoy, permite realizar un recorrido de aproximadamente 10 km entre el barrio de Batoi (Alcoy) y La Sarga (pedanía de Jijona) y disfrutar del paisaje del Parque Natural del Carrascal de la Font Roja.



Vía Verde - Viaducto de las Siete Lunas

- Itinerario de la Zona Norte: paseo a través de la Av. Hispanitat, permite acercarse a los parques vecinos de Caramanxel y de la Zona Nord, así como aproximarse al Hospital Vigen de los Lirios.
- Itinerario de la C/Alzamora – Av. l' Alameda: recorrido asociado a la actividad comercial de estas vías.

Cabe destacar que la sinergia producida por alguna de las actuaciones propuestas en el presente Plan de Movilidad conlleva la generación de nuevos recorridos peatonales, adicionales a los itinerarios tradicionales consolidados.

Este es el caso de la acción descrita anteriormente, de Peatonalizar el Centro Histórico de la Ciudad. Esta acción comporta de forma inherente el fomento y desarrollo de nuevos itinerarios peatonales, que posibilitan el acceso a este foco desde los diversos puntos del casco urbano, así como la generación de desplazamientos a pie en el interior del mismo centro.

Para llevar a cabo la mejora y ampliación de la red de itinerarios peatonales se establecen las líneas de actuación siguientes:

- Eliminación de plazas de aparcamiento en superficie y ampliación de aceras. Esta actuación deberá ir acompañada de la reserva de zonas para la disposición de plazas de aparcamiento (aparcamientos disuasorios, aparcamientos subterráneos, señalización de los existentes...)
- Adecuar los itinerarios con la mejora de pavimentos y plantación de arbolado.
- Adaptar los pasos de peatones Eliminación de barreras

Actuaciones previstas

Recogiendo las líneas de actuación descritas anteriormente, a continuación se recogen tres propuestas de actuación, a realizar a corto plazo, en diversas zonas del casco urbano:

- Actuación 1: Reconversión de la N-340 a su paso por el casco urbano. Esta actuación ofrece una oportunidad de mejora de este espacio, lo que irá unido a un cambio de la sección, de forma que se incremente el espacio peatonal y se permita su ajardinamiento, lo que supondrá una mejora sustancial de la imagen urbana, principalmente del eje C/Gabriel Miró - C/Na Saurina D'Entença.
- Actuación 2: Intervención en la Plaza Al-Azraq y remate de la Avenida de la Hispanitat.
- Actuación 3: Mejora de la movilidad peatonal en las inmediaciones del Hospital Virgen de los Lirios. Se ejecutará una ampliación de las aceras en las calles colindantes con el hospital, eliminando el aparcamiento viario e implantando arbolado. Esta actuación se completa con la previsión de construir un aparcamiento subterráneo en la zona de estacionamiento en superficie existente junto a la Av. D'Andalusia.

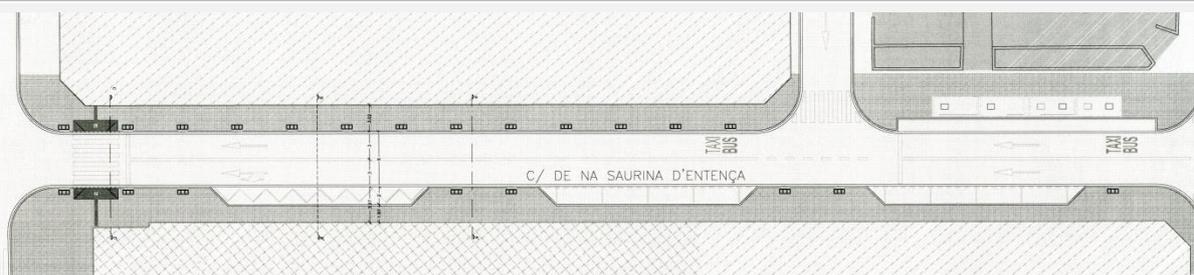
Límite temporal

Corto - Medio plazo

Prioridad

Alta

Documentación adicional



Detalle de la actuación 1: Cambio de sección en la C/Na Saurina D'Entença

ACCIÓN I.1.3. INTEGRACIÓN DEL ÁMBITO HISTÓRICO INDUSTRIAL DEL MOLINAR

Código: I.1.3

Descripción

Una de las cuestiones a tratar de forma prioritaria es la integración del ámbito de la zona histórica industrial del Molinar, que tiene rango de Bien de Interés Cultural, integrándolo en la ciudad y dotándolo del carácter de espacio cultural representativo de la arqueología industrial de Alcoy.

La recuperación e integración de esta área, junto con la ejecución de unos accesos adecuados que garantizaran la conexión con la ciudad, conllevaría implícitamente la consecución de varios de los objetivos específicos definidos para la línea estratégica establecida para el fomento de la movilidad de los modos blandos (no motorizados):

- Establecer nuevos itinerarios peatonales.
- Ampliar la superficie destinada a la movilidad de los modos blandos.
- Incrementar el atractivo de los modos blandos.

Límite temporal

Medio plazo

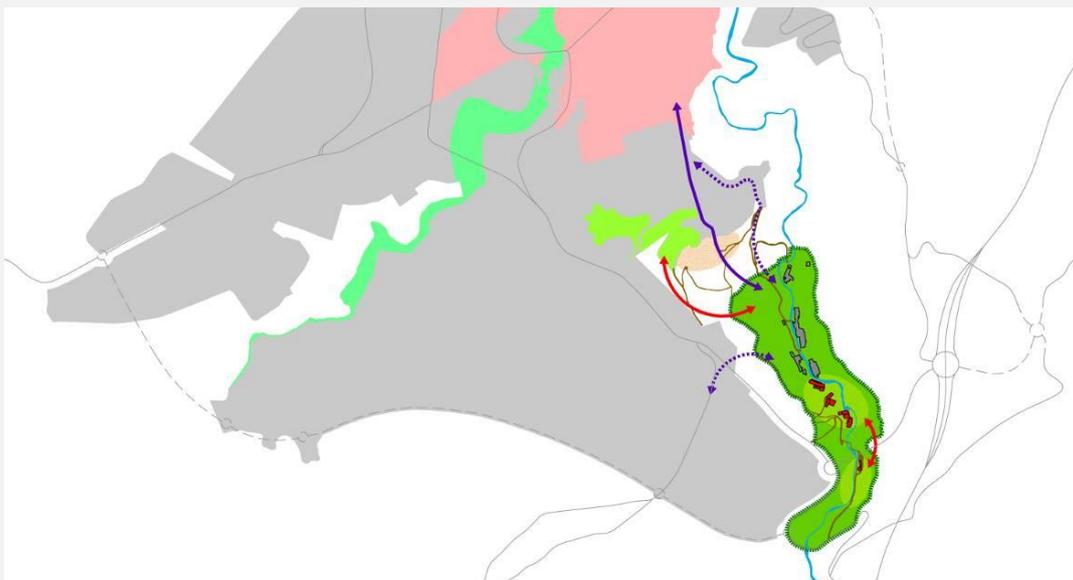
Prioridad

Alta

Documentación adicional



Vista del BIC del Molinar



Integración del BIC del Molinar

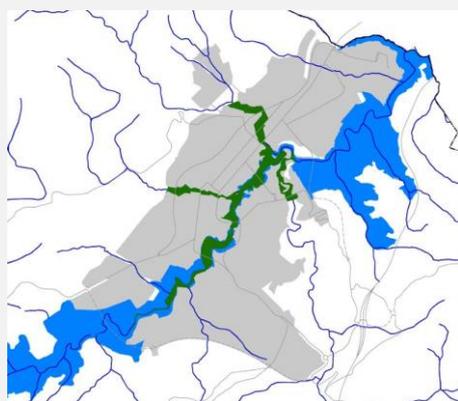
ACCIÓN I.1.4. ADECUACIÓN DE CAUCES Y ACCESO A LOS MISMOS

Código: I.1.4

Descripción

Alcoy se ve surcado por los cauces de diversos ríos y barrancos que configuran su imagen urbana peculiar. Lo que en un principio eran espacios de borde y residuales han ido adquiriendo un carácter central configurador de la infraestructura verde del territorio, lo que contribuye a acentuar su papel como conectores del medio natural con el medio urbano.

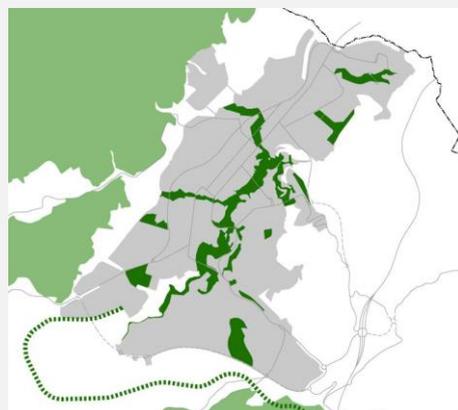
De esta manera, la adecuación de estas áreas y de sus accesos, sobre todo en la parte colindante con la trama urbana, ocasionará la puesta en valor de los espacios urbanos en cauces, propiciando que la ciudad no viva de espaldas a ellos, sino volcada a su uso, mantenimiento y disfrute.



■ Espacios urbanos en cauces

Por otro lado, hay que entender la infraestructura verde como un continuo de espacios libres y de suelos dotacionales interconectados que den lugar a una malla que facilite la accesibilidad a unos espacios que enriquecen la estructura urbana. Es importante que esa malla se encuentre a su vez conectada con los espacios exteriores de mayor valor medioambiental.

En este sentido, los cauces desempeñan un papel determinante, pues su potenciación, el dotarlos de un carácter público y estructurante y la mejora de la imagen urbana asociada a ellos es una de las actuaciones estratégicas para fomentar la implantación de nuevos itinerarios peatonales y zonas de recreo que promuevan la interconexión de espacios mencionada.



■ Infraestructura verde urbana

■ Parques Naturales

Límite temporal

Corto – Medio plazo

Prioridad

Media

Documentación adicional



*Adecuaciones de cauces ejecutadas*

### 4.1.2. I.2. FOMENTO Y CONCIENCIACIÓN DE LA MEJORA DE LA ACCESIBILIDAD

ACCIÓN I.2.1. PLAN DE ACCESIBILIDAD AL MEDIO URBANO	Código: I.2.1
---	---------------

Descripción	<p>Con el objeto de garantizar la accesibilidad de las personas con movilidad reducida (PMR) se deben fomentar medidas para reducir las barreras naturales y arquitectónicas presentes en el entorno urbano de la ciudad de Alcoy.</p> <p>Es por lo que se elaborará un Plan de Accesibilidad al Medio Urbano, dotado de asignación presupuestaria para poder abordar el análisis de la situación actual de los espacios públicos, detectando los puntos problemáticos, tales como falta de rebajes en los pasos de peatones, alcorques sin cubrir, señales de tráfico en los itinerarios peatonales, etc., que dificultan la correcta y segura movilidad de los viandantes, estableciendo y programando las necesarias actuaciones para su subsanación.</p> <p>El citado plan cumplirá con lo dispuesto en la legislación vigente en materia de accesibilidad, y requerirá de una revisión y actualización continua por parte del Órgano Municipal de Seguimiento y Gestión del Plan de Movilidad Urbana Sostenible.</p>
-------------	---

Límite temporal	Corto plazo
-----------------	-------------

Prioridad	Alta
-----------	------

Documentación adicional



*Ejemplo de barrera a eliminar para cumplir con las condiciones de accesibilidad en el medio urbano.*

### 4.1.3. I.3. FOMENTO DE LA MOVILIDAD EN BICICLETA

<p>ACCIÓN I.3.1. RED DE ITINERARIOS CICLISTAS (CARRILES BICI Y CICLO - VÍAS)</p>	<p>Código: I.3.1</p>
<p>Descripción</p>	<p>A diferencia de otras ciudades, cuya topografía es más plana, la orografía de Alcoy dificulta la implantación de una red ciclista integral y completa que conecte entre sí todos sus barrios.</p> <p>En el caso de Alcoy, la mayoría de los barrios están emplazados en las estribaciones de unas laderas con acusada pendiente y se desarrollan con una trama viaria en forma de cuadrícula que presenta , por un lado, las calles dispuestas siguiendo las curvas de nivel, y por otro, las calles perpendiculares orientadas según la línea de máxima pendiente. En estas últimas calles, el problema de acondicionar una sección viaria para la disposición de un carril bici es evidente, pues las pendientes resultantes son superiores a las máximas pendientes recomendadas para este tipo de infraestructuras.</p> <p>Aun así, no se puede obviar la existencia de la Vía Verde que discurre por el antiguo trazado ferroviario de vía estrecha de Alicante a Alcoy, cuyo uso está muy extendido.</p> <p>Esta ruta, de gran valor medioambiental, permite realizar un recorrido de aproximadamente 10 km entre el barrio de Batoi (Alcoy) y La Sarga (pedanía de Jijona) y disfrutar del paisaje del Parque Natural del Carrascal de la Font Roja. Por este motivo, es recomendable estudiar y concretar la posibilidad de conectarla con una red ciclista que permita su conexión con diferentes barrios de la ciudad.</p> <p>En otro orden, resulta ventajosa la intercomunicación ciclista de los principales nodos de actividad de la ciudad como, los servicios públicos, la administración, el comercio, la universidad, el hospital, los parques urbanos o los centros deportivos; siendo también de interés el acceso ciclista a las conexiones exteriores como la citada vía verde o la carretera de Cocentaina.</p> <p>Por todo ello, se proyecta una red ciclista sencilla, compuesta por carriles bici y ciclo - vías de trazado y pendientes compatibles con la actividad que se desea implantar, que enlace los barrios de la Zona Norte, del Ensanche, de Santa Rosa y de Batoy, así como los del Centro y del Viaducto.</p> <p>Los itinerarios ciclistas planteados se recorrerán longitudinalmente en sentido Noreste-Suroeste, y viceversa, discurrirán en paralelo a las curvas de nivel, y se complementarán con conexiones transversales en aquellos espacios en los que la pendiente longitudinal de las calles (organizadas según la líneas de máxima pendiente del terreno) permitan dicha conexión.</p> <p>De esta manera, la red ciclista proyectada se compone de los recorridos urbanos mostrados en el plano de itinerarios ciclistas propuestos.</p> <p>Se trata de actuaciones de bajo coste que, una vez programadas y ejecutadas, propiciarán un incremento del turismo ciclista deportivo, ecológico y medioambiental de la ciudad de Alcoy.</p>
<p>Límite temporal</p>	<p>Corto - Medio - Largo plazo</p>
<p>Prioridad</p>	<p>Alta</p>
<p>Documentación adicional</p>	
<p><i>Ver Documentación Gráfica P02. Propuesta de Red de Itinerarios Ciclistas.</i></p>	

ACCIÓN I.3.2. SISTEMA MUNICIPAL DE PRÉSTAMO DE BICICLETAS

Código: I.3.2

Descripción

Con el objeto de promover el uso de la bicicleta, se considera conveniente planificar el establecimiento de sistemas municipales de préstamo de bicicletas con puntos de toma y devolución automatizada.

Las líneas de actuación a desarrollar para la implantación de este servicio se resumen a continuación:

- Establecer, teniendo en cuenta la demanda del uso de la bicicleta, la población de la ciudad y la oferta de infraestructura, el número de puntos y de bicicletas de préstamo.
- Estudiar la repercusión de la implantación del servicio en los principales focos de actividad de la ciudad.
- Determinar los puntos de instalación de los terminales de préstamo, revisando la ubicación de los centros atractores y generadores más importantes, así como las demandas existentes y las ubicaciones estratégicas de servicios.
- Velar porque la cobertura posible de servicio, una vez instalado el mismo, asegure que la mayoría de los usuarios no tenga que andar más de 350 metros hasta llegar al destino.
- Definir las características mínimas del servicio, en lo referente a los siguientes aspectos:

Horario de uso de la bicicleta: 24 horas.

Coste de los abonos: anual, corta duración, turístico.

Fianzas

Tarificación por minutos

Horarios de atención personalizada (oficina) y atención telefónica.

- Habilitar un entorno web para gestionar la información necesaria para el usuario del sistema, mostrando la ubicación de los puntos de préstamo y el grado de ocupación en el que se encuentra.
- Autorizar e implantar el servicio de apps para telefonía móvil con la indicación del identificador del punto de préstamo, de manera que posibilite mostrar en el dispositivo móvil su ubicación exacta y el estado de ocupación del mismo.

En añadidura, en el caso de Alcoy, que presenta una abrupta topografía, se establecerá, dentro del sistema de préstamo de bicicletas públicas descrito, la instalación de terminales de préstamo de bicicletas eléctricas en diversos puntos de la ciudad.

Este innovador servicio se podría implantar, por ejemplo, en diversos aparcamientos subterráneos de la ciudad, utilizando diversas fórmulas para su fomento, difusión e instalación, como por ejemplo:

- Acuerdos con las empresas gestoras o concesionarias de los aparcamientos, incentivándolas de algún modo o mediante la promoción y concesión de subvenciones.
- Incentivar el uso de este servicio integrándolo en la oferta de los aparcamientos, de manera que los usuarios tengan la posibilidad de tomar prestadas un máximo de dos bicicletas por vehículo, de manera gratuita durante el periodo de estacionamiento de su vehículo en el parking. De esta forma, el servicio de préstamo y devolución de la bicicleta sería gestionado en el mismo aparcamiento, donde se proporcionaría al usuario un candado para su correcta custodia y la batería eléctrica cargada y preparada para su uso.

Límite temporal	Largo plazo
Prioridad	Baja
Documentación adicional	



*Ejemplo del servicio de préstamos de bicicleta normal en Valencia*



*Ejemplo del servicio de préstamos de bicicleta eléctrica en Burgos*

ACCIÓN I.3.3. ZONAS DESTINADAS AL ESTACIONAMIENTO DE BICICLETAS

Código: I.3.3

Descripción

Teniendo en cuenta las dimensiones de la ciudad de Alcoy, tanto en superficie como en población, el número de aparcamientos para bicicletas (*únicamente en dos zonas de la ciudad: plaza Ferrandiz y Carbonell y frente al Centro Comercial Alzamora*) se estima del todo insuficiente para dar un servicio de calidad e interesante al usuario.

Mediante la ampliación y renovación de las zonas destinadas al estacionamiento de bicicletas se pretende subsanar la carencia manifestada; debiendo marcarse las pautas futuras para que de manera gradual existan las suficientes como para que cualquier ciclista, se dirija hacia donde se dirija, tenga asegurado un aparcamiento.

Lógicamente, esta acción se complementa con el resto de propuestas descritas en este documento, lo que demuestra la existencia de una línea transversal del documento y las sinergias existentes entre las diferentes acciones proyectadas.

Así, la mejora de la movilidad ciclista debe sustentarse, también, en la ampliación de la actual red de aparcamiento de bicicletas.

En una primera etapa a corto plazo, se propone la disposición de estacionamientos destinados a estos vehículos en las proximidades de los Edificios de Pública Concurrencia (p.e. Centros Educativos, Universidad, Complejos Deportivos, Nodos Intermodales y Centros Comerciales) cercanos a los itinerarios ciclistas previstos.

A medio plazo, cuando el uso de la bicicleta se haga extensivo, se consoliden los recorridos planteados en la ACCIÓN I.3.1. RED DE ITINERARIOS CICLISTAS y se desarrollen otros nuevos, se ampliarán las zonas de aparcamientos de bicicletas ubicándose en:

- Los Centros de Pública Concurrencia que no dispongan de esta instalación.
- Las Zonas de Actividad Económica.
- Los Polígonos Industriales.
- Las Vías Públicas.

Por otro lado, del mismo modo que para el tránsito ciclista hace falta una infraestructura adecuada (red de carriles bici), la bicicleta requiere un estacionamiento propicio, tanto en el origen del recorrido como en el destino (aparcamiento doméstico y aparcamiento en los centros atractores) En este sentido, se proyectan las siguientes líneas de actuación:

- Escoger una tipología de aparcamientos de bicicleta adecuada, según la zona y franja horaria de estacionamiento, y en orden a garantizar la seguridad, comodidad y conservación de la misma.

A corto- medio plazo, para las vías públicas se dispondrá la tipología "U invertida"

A largo plazo, para aparcamientos domésticos o en casos en que se requiera mayor seguridad:

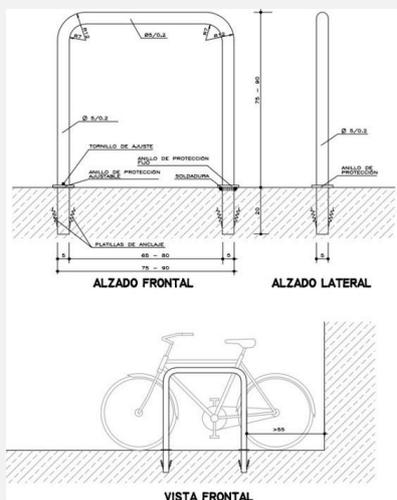
- Fomentar aparcamientos de bicicletas en alquiler en locales sin utilizar.

- Reserva de estacionamiento de bicicletas en aparcamientos subterráneos y en el interior de edificios públicos o privados (comunidades de vecinos)
- Estudiar la conveniencia de instalar, en puntos con menor afluencia de viandantes o más alejados del casco urbano (p.e. polígonos industriales), alguno de los sistemas de contención de bicicletas utilizados en otras ciudades (tipo Bici Box)
- Establecer estándares de diseño, señalización y ubicación de los módulos de aparcamiento de bicicletas.
  - Situar los aparcamientos en lugares visibles, a ser posible que lo sean también desde el interior de los edificios, siendo conveniente ubicarlos frente a las puertas y lugares de salida y llegada.
  - Señalizar convenientemente los estacionamientos de bicicletas: con señalización vertical o sobre el mismo soporte de la U invertida.
- Información a los usuarios referente a la ubicación de los aparcamientos de bicicletas:
  - Plano de situación en la página web municipal.

Límite temporal	Corto – Medio - Largo plazo
Prioridad	Alta
Documentación adicional	



Ejemplo de módulo de aparcamiento en "U invertida" en Valencia



Detalle tipo del aparcamiento "U invertida"



ACCIÓN I.3.4. PLAN DE SEÑALIZACIÓN, CONSERVACIÓN Y MANTENIMIENTO		Código: I.3.4
Descripción	<p>El deterioro de los pavimentos o firmes de los recorridos ciclistas, los defectos en la señalización vertical u horizontal de los mismos, por desgaste, por falta de visibilidad o por situación incorrecta, así como los desperfectos en los elementos del mobiliario urbano destinados al estacionamiento de bicicletas, generan inseguridad a los usuarios, socavando en gran medida la motivación de los ciudadanos para la utilización de las infraestructuras construidas.</p> <p>Es por lo que, proyectados y ejecutados los itinerarios y las instalaciones para el fomento de la movilidad en bicicleta, con el objeto de alcanzar y conservar unos niveles de bienestar y confort adecuados para su uso, se ha de prever la realización de un Plan de Señalización, Conservación y Mantenimiento de las vías y servicios ciclistas.</p> <p>El Órgano Municipal de Seguimiento y Gestión del Plan de Movilidad Urbana Sostenible (creado a partir de la aprobación del presente documento) será responsable de promover los instrumentos necesarios (físicos y presupuestarios) para la redacción y actualización del citado Plan de Señalización, Conservación y Mantenimiento.</p>	
Límite temporal	Largo plazo	
Prioridad	Baja	

ACCIÓN I.3.5. FOMENTAR EL TRANSPORTE PÚBLICO ENTRE LOS CICLISTAS

Código: I.3.5

Descripción

La acción de fomentar el uso del transporte público entre los ciclistas, únicamente tiene sentido en los desplazamientos medios o largos, en los que promover la intermodalidad transporte público-bicicleta puede ocasionar una redistribución modal más sostenible.

En estos casos ambos modos se complementan, y potenciando su uso conjunto se puede generar un cambio modal del vehículo privado a sistemas de transporte menos contaminantes, más respetuosos con el entorno y con el medio ambiente.

Para el caso concreto de Alcoy, la intermodalidad planteada sería factible en el tren de media distancia y en los autobuses interurbanos. Para los desplazamientos realizados por los autobuses urbanos (recorridos cortos) la conexión de estos medios de transporte no aporta beneficios adicionales a la movilidad sostenible, pues, en este supuesto, ambos modos son independientes el uno del otro.

El acceso de los ciclistas a los medios de transporte citados ha de efectuarse en condiciones seguras, adecuadas y cómodas, para que el desplazamiento intermodal resulte atractivo y accesible, convirtiéndose, de esta manera, en una alternativa al vehículo privado.

Incentivar el traslado de la bicicleta privada en el transporte público se ha de concretar poniendo en marcha una serie de mecanismos y de actuaciones como las expuestas a continuación:

- Establecer una adecuada conexión de los modos para garantizar una movilidad competitiva: mejorar las infraestructuras ciclistas en las proximidades de las estaciones y de los nodos intermodales.
- Facilitar el acceso y traslado de bicicletas en el tren de media distancia, mediante el establecimiento del servicio gratuito en fines de semana.
- En los autobuses interurbanos habilitar medios para el transporte de bicicletas privadas. De esta forma, se evitaría la dependencia, en el traslado de las bicicletas, de la capacidad y grado de ocupación del maletero de los autobuses.

Esta propuesta conllevaría incentivar a las empresas de transporte de autobús interurbano para que utilizaran sistemas portabicicletas similares a los empleados en otras ciudades, mediante la implantación de experiencias piloto subvencionadas por la administración.

Límite temporal

Largo plazo

Prioridad

Baja

#### 4.1.1. I.4. FOMENTO DE LA MOVILIDAD MIXTA

ACCIÓN I.4.1. ESTABLECIMIENTO DE ZONAS 30

Código: I.4.1

Descripción

El templado del tráfico es una medida encaminada a reducir la intensidad y velocidad de los vehículos que circulan por una zona para conseguir una utilización peatonal confortable y segura del espacio público.

Tiene por objeto la mejora de la calidad de vida en áreas residenciales, y comprende actuaciones tales como cambios de alineación, badenes, elevaciones de la calzada, obstáculos que impidan determinados movimientos, o cambios de material y de color en la pavimentación.

Se denominan Zonas 30 al conjunto de calles en las que se establece un templado de tráfico, imponiendo limitación de velocidad a 30 km/h, muchas veces reforzado mediante actuaciones sobre la calzada (badenes y estrechamientos de calzada)

En el marco las acciones para el fomento de la movilidad mixta, que afectan a la movilidad peatonal, ciclista y del tráfico rodado, se propone la creación de zonas 30 en el centro de la ciudad.

La pacificación del tráfico en estas zonas,, se materializará en un estado de bienestar y seguridad para los vecinos y usuarios de las mismas, donde la calle es usada por todos los protagonistas posibles (peatón, ciclista, motorista y vehículo privado)

Las actuaciones necesarias para establecer las zonas 30 favorecen intrínsecamente la movilidad de los medios de transporte blandos (peatones y ciclistas) frente a los medios de transporte motorizados, ya que, la limitación de velocidad, el estrechamiento de la calzada, con la consecuente ampliación de aceras, y la disposición de obstáculos en la zona reservada al tráfico rodado, provocan que peatones y ciclistas ganen protagonismo frente al vehículo privado.

Límite temporal

Corto - Medio plazo

Prioridad

Alta

Documentación adicional



Ejemplos de zona 30

## 4.2. LÍNEA ESTRATÉGICA II. TRANSPORTE PÚBLICO COLECTIVO

Esta línea estratégica contiene los programas y acciones referentes a la movilidad del transporte colectivo, siendo los objetivos específicos de la misma:

- Mejorar y potenciar los servicios de transporte público:
  - Ampliar la cobertura, principalmente a los desplazamientos obligados.
  - Mejorar la velocidad comercial de las líneas.
  - Reducción de los tiempos de viaje.
  - Mejorar la accesibilidad en las paradas.
  - Reestudiar los bonos y precios.
- Desarrollar la integración institucional, física y tarifaria de diferentes sistemas de sistemas de transporte público.
- Potenciar la intermodalidad del transporte público.
- Incrementar el papel del transporte público en la distribución modal.

A continuación se definen las acciones planteadas para la línea estratégica del transporte público colectivo, clasificándolas en sus correspondientes programas de actuación según la distribución siguiente:

- Programa de actuación para el fomento del transporte colectivo urbano.
  - II.1.1. Estudio y remodelación de líneas de autobuses urbanos.
  - II.1.2. Establecimiento de nuevos carriles bus – taxi.
  - II.1.3. Aplicación de nuevas tecnologías.
  - II.1.4. Implantar nuevos modelos en el sistema tarifario.
  - II.1.5. Incrementar la accesibilidad en las paradas (Bus-Taxi)
  - II.1.6. Líneas específicas en horas punta a centros atractores de la periferia.
  - II.1.7. Regulación y control de las intersecciones y carril bus – taxi.
- Programa de actuación para la gestión de la intermodalidad.
  - II.2.1. Coordinación con aparcamientos disuasorios.
- Programa de actuación para el fomento del transporte colectivo interurbano.
  - II.3.1. Incentivar el uso del transporte interurbano.

#### 4.2.1. FOMENTO DEL TRANSPORTE COLECTIVO URBANO

##### ACCIÓN II.1.1. ESTUDIO Y REMODELACIÓN DE LÍNEAS DE AUTOBUSES URBANOS

Código: II.1.1

##### Descripción

Para que exista sostenibilidad y un reparto modal acorde con el respeto al medio ambiente, recuperación de los espacios urbanos y convivencia de todos los protagonistas de la ciudad, en especial el ciudadano, la oferta del transporte urbano ha de ser adecuada, de calidad y fiable, de tal forma que el usuario se sienta a gusto y llegue a su destino de una forma rápida y eficiente.

Las infraestructuras juegan un papel primordial a la hora de hacer competitivo el transporte público frente al uso del vehículo privado. La existencia de intermodalidad asegura la continuidad del viaje al usuario del transporte público o al que usa varios modos de transporte. Si existe la citada intermodalidad, la demanda de usuarios aumenta considerablemente.

Las características principales sobre las que incidir para que el transporte público urbano adquiera protagonismo en el reparto modal son las que se detallan a continuación:

- Frecuencia de paso de autobuses.
- Velocidad comercial.
- Adaptabilidad de las líneas a la demanda real de desplazamientos.
- Existencia y estado de las infraestructuras.
- Estado y tipología de autobuses.
- Horarios del servicio.

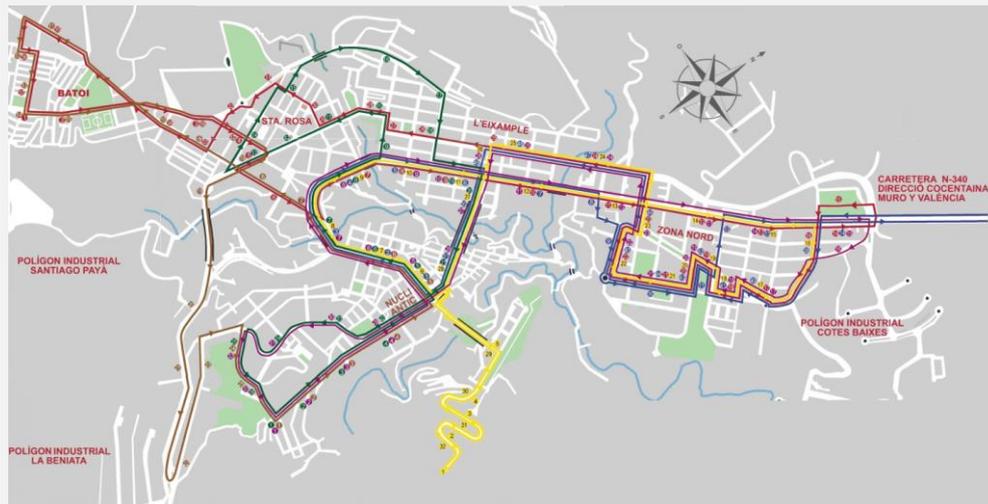
En este sentido, con el objeto de actuar sobre las tres primeras características enumeradas, se propone el Estudio y Remodelación de las líneas de autobuses urbanos de la ciudad de Alcoy.

##### SITUACIÓN ACTUAL DEL TRANSPORTE URBANO DE ALCOY (información extraída del documento de Diagnóstico del PMUS)

El transporte público urbano de Alcoy está gestionado por la empresa Tuasa perteneciente al grupo Subus.

En la actualidad, el transporte urbano de la Ciudad de Alcoy mueve más de 1.500.000 viajeros al año, recorriendo más de 700.000 Km. Con una flota de 13 autobuses, repartidas entre las seis líneas que recorren el casco urbano de la Ciudad.

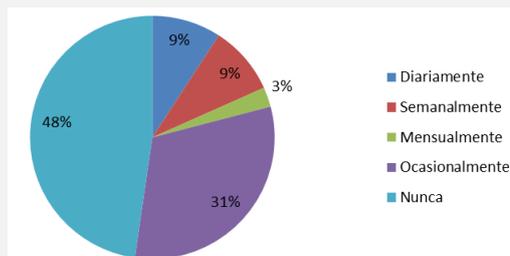
- Línea A: Batoi- Santa Rosa periferia- Ensanche- Zona Norte.
- Línea B: Sant Vicent – Santa Rosa – Ensanche.
- Línea C: Viaducto – Zona Norte.
- Línea D: Batoi- Sant Vicent.
- Línea U: Sant Vicent – Zona Norte.
- Línea 5: Cementerio – Polideportivo.



Plano general del recorrido de las líneas de transporte urbano de Alcoi  
(Ver los recorridos por línea en el documento de Diagnósis del PMUS)

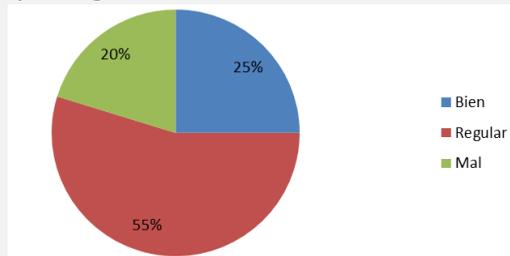
En referencia al uso y demanda actual del transporte público urbano de la ciudad, se tiene que:

- La cifra de pasajeros transportados en los autobuses urbanos de Alcoi, gestionados por la empresa Tuasa, durante el ejercicio 2012 fue de 1.511.846 usuarios, lo que supone una pérdida de 151.560 viajeros respecto al año anterior.
- Según la encuesta de movilidad realizada se extraen las siguientes conclusiones:
  - Menos del 5% de los Alcoyanos utilizan el transporte público para desplazarse diariamente, siendo la frecuencia de uso del mismo muy baja, pues casi la mitad de los encuestados manifiestan que nunca lo utilizan, y una cuarta parte dice que lo hace ocasionalmente.



Frecuencia de uso del transporte colectivo en Alcoi (resultados encuestas Movilidad)

- Los ciudadanos de Alcoi valoran, en general, como regular el transporte público de ciudad, puesto que consideran que no se cumplen los horarios y que el grado de cobertura de la red no es adecuado.



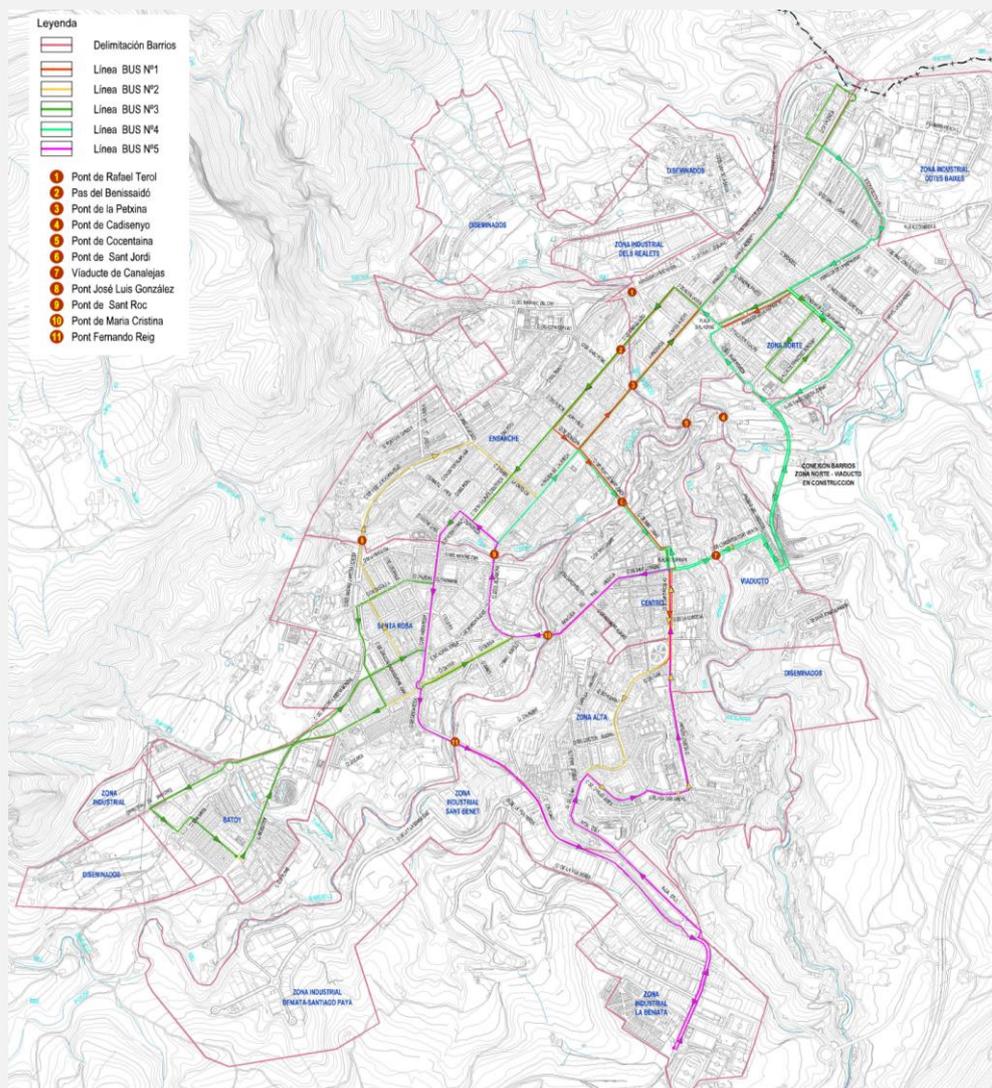
Cumplimiento de horarios del transporte colectivo en Alcoi (resultados encuestas Movilidad)

- Las zonas que más demandan este servicio son las que están más alejadas del centro; Batoy, Zona Alta y Zona Norte.

### ESTUDIO Y REMODELACIÓN DE LAS LÍNEAS DE AUTOBUSES URBANOS

Recientemente, el Área de Movilidad del Ayuntamiento de Alcoy ha efectuado un estudio pormenorizado de la situación actual del transporte colectivo urbano de la ciudad (autobuses urbanos), proponiendo la remodelación de las líneas de autobús, tal como se describe a continuación:

- Línea 1: Comunica la Zona Alta con Zona Norte, pasando por el Centro y el Ensanche.
- Línea 2: Comunica la Zona Alta con el barrio de Batoy, realizando un circuito circular que pasa por Santa Rosa, Ensanche, Centro y la zona del Viaducto.
- Línea 3: Comunica el barrio de Batoy con la Zona Norte, pasando por Santa Rosa y el Ensanche.
- Línea 4: Esta línea se pondrá en servicio cuando se acaben las obras del nuevo puente que enlazará la zona del Viaducto con la zona Norte. Realizará un recorrido en forma de ocho que pasará por la zona Norte, Viaducto, Centro, Santa Rosa, Ensanche, Centro, Viaducto y zona Norte.
- Línea 5: Cementerio – Polideportivo: Esta línea no se modifica y funcionará de misma forma que lo hace actualmente.



Propuesta de remodelación de las líneas de autobús de Alcoy

Límite temporal	Corto plazo
Prioridad	Alta

ACCIÓN II.1.2. ESTABLECIMIENTO DE NUEVOS CARRILES BUS - TAXI		Código: II.1.2
Descripción	<p>La reserva de espacio exclusivo, tanto para autobuses como para taxis, tiene un doble efecto positivo:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Mejora considerablemente los tiempos de viaje del transporte público, incrementando la velocidad comercial y frecuencia de paso, haciendo de él un modo más competitivo.</li> <li>▪ Genera un efecto psicológico sobre el usuario del vehículo privado, que al ver desde el atasco la fluidez del sistema de transporte público se encuentra más dispuesto a cambiar de modo de transporte.</li> </ul> <p>De esta manera, se optimizan las prestaciones del servicio de transporte público, mejorando las características de la oferta del mismo, por lo que su demanda aumenta, y el reparto modal de los desplazamientos de la ciudad tienden hacia los medios más respetuosos y sostenibles.</p> <p>Por ello, el fin de esta acción es precisamente propiciar la citada mejora de la oferta, estableciendo y completando la red de carriles bus – taxi existentes actualmente en Alcoy, y que se reducen a las siguientes vías:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- C/ Els Alçamora</li> <li>- Av. l'Alameda</li> <li>- Av. Juan Gil – Albert</li> <li>- C/Valencia</li> </ul> <p>La reordenación de líneas de autobús urbano prevista en el punto anterior, supone una gran oportunidad para mejorar la red de carriles reservados a la circulación del transporte público.</p>	
Límite temporal	Corto - Medio plazo	
Prioridad	Alta	

ACCIÓN II.1.3. APLICACIÓN DE NUEVAS TECNOLOGÍAS

Código: II.1.3

Descripción

A través de esta acción se proyecta la introducción y fomento de las nuevas tecnologías para la mejora del servicio de transporte de autobús urbano de Alcoy, incidiendo en dos aspectos que, según la tendencia actual y a juicio de los ciudadanos, son importantes para la toma de decisión de optar por este medio:

1) *Ampliar y mejorar la información del servicio mediante la implantación de sistemas TIC (tecnologías de la información y la comunicación):*

Para incentivar el uso de transporte público, además de disponer de las infraestructuras adecuadas, una oferta acorde a la demanda real y una correcta calidad en los vehículos de transporte, es fundamental que la información llegue al ciudadano de una forma clara, concisa y ágil, dándole la opción de elegir entre la utilización del transporte público o de otro medio para desplazarse.

En este sentido se establecerán sistemas de comunicación del servicio en tiempo real mediante Paneles Informativos de Parada, en los que se indique el tiempo de espera de los autobuses de las líneas correspondientes.



Panel Informativo de Parada tipo de la EMT de Valencia

Este servicio deberá ir asociado a la incorporación de un Sistema de Ayuda a la Explotación del servicio de transporte público que permita a la empresa concesionaria conocer la localización de los vehículos en tiempo real y poder gestionar (explotar) adecuadamente el servicio.

La minimización de la incertidumbre en el tiempo de espera redunda en una mejora de la calidad del servicio ofrecido.

Adicionalmente se puede habilitar el servicio de Internet, mensajería instantánea o de apps para telefonía móvil con la indicación del identificador de las paradas, de manera que devuelva su ubicación exacta, así como información puntual del tiempo de espera.



2) *Agilizar el acceso al transporte:*

Los títulos de transporte de lectura sin contacto (viajar sin billete de papel, mediante billete electrónico, incluso usando un teléfono inteligente) agilizan los desplazamientos y el acceso a la red de transporte público, disminuyendo los tiempos empleados por el usuario. Además, permiten un mejor seguimiento de los viajes en transporte público por el operador, ya que es posible conocer, con toda exactitud, el momento de entrada y salida a la red de transporte público por parte del usuario. De esta manera, se puede dimensionar mejor la oferta para atender la demanda.

El Órgano Municipal de Seguimiento y Gestión del Plan de Movilidad Urbana Sostenible (creado a partir de la aprobación del presente documento) será el encargado de impulsar el uso estas tecnologías, negociando su implantación con la empresa concesionaria que realiza el servicio, y exigiendo en las futuras licitaciones de la concesión el uso de estas tecnologías.

Límite temporal	Medio - Largo plazo
Prioridad	Media

ACCIÓN II.1.4. IMPLANTAR NUEVOS MODELOS EN EL SISTEMA TARIFARIO

Código: II.1.4

Descripción

La experiencia contrastada en otras ciudades demuestra que la implantación de nuevos modelos en el sistema tarifario y de bonos del transporte público ha propiciado que muchos ciudadanos prefieran usar el transporte público para desplazarse por la ciudad.

Esta apuesta por el transporte público es una de las directrices marcadas por del PMUS, que implica menos tráfico privado y, por tanto, una ciudad más moderna y sostenible.

Por ello, se propone la introducción de los siguientes modelos en el sistema tarifario:

- **Sistemas tarifarios integrados:**

Estos sistemas suponen la unificación de títulos de viaje y tarifas en el transporte público sin distinción de empresas. Ello implica una coordinación de los servicios para facilitar los transbordos entre los distintos operadores y medios de transporte público; es decir, los autobuses urbanos con los autobuses interurbanos y los autobuses urbanos con el tren de media distancia.

De esta forma, los citados medios de transporte público se complementarían, y potenciando su uso conjunto, se generaría un cambio modal del vehículo privado a sistemas de transporte menos contaminantes, más respetuosos con el entorno y con el medio ambiente.

Sería necesario establecer una adecuada conexión de los medios para garantizar una movilidad competitiva, como mejorar las líneas de autobús en las proximidades de las estaciones y de los nodos intermodales.
- **Bono anual:**

Facilitar a todos los colectivos de la población la posibilidad de adquirir este título de transporte para el uso del servicio de autobús sin limitación del número de viajes.

Se deberá establecer una tasa anual del bono para que el empleo de este modelo sea atractivo a los usuarios.
- **Modalidad de transbordo en autobuses urbanos.**

Con esta modalidad se permite poder cambiar de autobús todas las veces que se desee durante una hora, pagando por el servicio tan sólo una vez.

Estableciendo estas nuevas y mejoradas posibilidades de desplazarse en transporte público, se permite al usuario diseñar la ruta que mejor se adapta a sus necesidades (acceso al centro de trabajo, gestiones, compras,...), conectando de forma directa la ciudad y las poblaciones cercanas.

Límite temporal

Corto plazo

Prioridad

Alta



ACCIÓN II.1.5. INCREMENTAR LA ACCESIBILIDAD EN LAS PARADAS (BUS-TAXI)		Código: II.1.5
Descripción	<p>La mejora y potenciación de los servicios de transporte público requiere que el acceso a los mismos, por parte de los usuarios, independientemente de las posibles limitaciones funcionales que puedan tener, se realice en las máximas condiciones de eficiencia, seguridad y comodidad.</p> <p>Para que el transporte público urbano, tanto de autobuses como de taxis, operen cumpliendo con los estándares de funcionalidad y de calidad exigibles en la actualidad, se deben garantizar unos niveles de accesibilidad adaptados para todas las personas, en especial para las personas con movilidad reducida.</p> <p>De esta forma es necesaria la adaptación de las paradas existentes, y de aquellas de nueva implantación, a las condiciones exigibles en materia de accesibilidad.</p> <p>Es por lo que se propone, dentro del Plan de Accesibilidad al Medio Urbano (cuya elaboración se propone en la acción I.2.1), analizar la situación actual de las paradas de autobús y taxi, identificando los puntos problemáticos que dificultan la correcta y segura accesibilidad de los usuarios del servicio de transporte urbano, estableciendo y programando las necesarias actuaciones para su subsanación (creación de andenes adelantados cuando sea posible, mejora de los cruces peatonales adyacentes, información de la localización y mejora del equipamiento)</p>	
Límite temporal	Corto plazo	
Prioridad	Alta	



ACCIÓN II.1.6. LÍNEAS ESPECÍFICAS A CENTROS ATRACTORES DE LA PERIFERIA

Código: II.1.6

Descripción

Una buena oferta de transporte público conlleva el aumento del uso del mismo, con los beneficios que eso supone a la movilidad, los ciudadanos y al medio ambiente.

La presente acción se centra en mejorar la oferta del transporte colectivo urbano de aquellos centros atractores generadores de desplazamientos hacia la periferia de la ciudad.

Las líneas de transporte público se suelen definir sobre la base de la movilidad general, que está muy orientada a población residente y a proporcionar accesibilidad a núcleos urbanos.

La existencia y desarrollo de centros atractores, que pueden ocasionar desplazamientos permanentes (p.e. polígonos industriales) concentrados principalmente en las periferias de las ciudades, está generando nuevas demandas.

Implantando líneas específicas de transporte público, a modo de lanzaderas, hacia estos focos atractores de viajes (especialmente viajes por motivo de trabajo) que conecten con un nodo de transporte con buena accesibilidad, se puede proporcionar la cobertura y la accesibilidad adecuadas a la demanda. Estas líneas deberán ser rápidas, sin paradas (o con muy pocas) hasta llegar al centro atractor.

Si la zona de atracción es extensa, caso de Polígonos Industriales, la línea deberá tener un recorrido y número de paradas lo más amplio posible dentro de este área para mejorar la accesibilidad.

Actualmente, en Alcoy el servicio a los polígonos industriales por medio de transporte público se realiza mediante las líneas del autobús urbano existentes. Esta oferta conlleva que, en las horas de tráfico más conflictivas (horas punta), el trayecto resulte tedioso para los usuarios que pretendan llegar el polígono industrial.

Por lo tanto, se propone establecer líneas específicas de autobús, como las descritas, a los principales polígonos industriales, de manera que realicen el servicio en las horas punta de entrada y salida de los mismos.

Límite temporal

Largo plazo

Prioridad

Baja

ACCIÓN II.1.7. REGULACIÓN Y CONTROL DE LAS INTERSECCIONES Y CARRIL  
BUS - TAXI

Código: II.1.7

Descripción

La manera de potenciar el uso del transporte público es llevando a cabo actuaciones de mejora de sus prestaciones.

A través de otras acciones, expuestas en el presente documento, se propone mejorar los servicios, complementados los mismos, adaptado la oferta a la demanda real, etc., y también se han propuesto acciones para mejorar la velocidad comercial, que a fin de cuentas conlleva un menor tiempo de desplazamientos en los viajes, como es la remodelación y creación de carriles bus - taxi.

En esta acción se plantea la regulación y control de las intersecciones con prioridad para autobuses y taxis, así como de los propios carriles destinados a estos vehículos, se reduce el tiempo de viaje en transporte público, convirtiéndose así en un modo más competitivo frente al vehículo privado.

Mediante la implantación de sistemas de gestión del tráfico y sistemas de ayuda a la explotación, cuya instalación se propone (ver acción II.1.3) en el Centro de Gestión del Tráfico y la Movilidad (ver acción V.1.6), se organizaría la prioridad de los vehículos mencionados de una forma fiable y exacta, ya que gracias al sistema de GPS se sabría exactamente donde se encuentra el autobús y el recorrido que está realizando.

Dentro de este apartado es especialmente interesante la prioridad semafórica automática para autobuses y taxis en las intersecciones, que consistiría en un sistema de detección de proximidad de estos vehículos, de forma que los semáforos se vayan abriendo al paso de los autobuses para minimizar el tiempo de viaje en este medio.

Adicionalmente, velando por un desarrollo ágil y eficaz del transporte público urbano de la ciudad a través de los carriles bus - taxi habilitados al efecto, se ampliará la vigilancia y control de estas vías, sancionando a los vehículos que las invadan o estacionen en las mismas.

Límite temporal

Medio plazo

Prioridad

Media

#### 4.2.2. II.2. GESTIÓN DE LA INTERMODALIDAD

ACCIÓN II.2.1. COORDINACIÓN CON APARCAMIENTOS DISUASORIOS		Código: II.2.1
Descripción	<p>Para que los aparcamientos disuasorios propuestos en este documento (ver acción IV.2.1 Nuevos aparcamientos disuasorios) sean realmente utilizados por los ciudadanos y, por tanto, adquieran la condición de nodos intermodales secundarios, es necesaria y vital la coordinación de los mismos con los sistemas de transporte público existentes.</p> <p>Es por lo que se debe velar porque este tipo de aparcamientos tengan una buena conexión con el transporte público colectivo tanto urbano como interurbano.</p> <p>Adicionalmente, para obtener unos índices de ocupación adecuados, de manera que su implantación y mantenimiento se justifique, deberán hacerse atractivos a los usuarios (p.e. mediante la aplicación reducciones de tarifa o bonificaciones, previo acuerdo entre los diferentes agentes implicados) También, deberán buscarse fórmulas para favorecer que los tiempos de estacionamiento de los vehículos sean largos, pues el propósito es que estos permanezcan aparcados la mayor parte del tiempo.</p> <p>La acción de coordinación planteada se completará con la mejora de la accesibilidad a las paradas de autobuses urbanos e interurbanos, así como a las estaciones de tren y autobús de Alcoy (nodos intermodales principales), intentando que el recorrido de los usuarios, desde los estacionamiento de disuasión, sea el mínimo posible.</p>	
Límite temporal	Medio plazo	
Prioridad	Baja	

#### 4.2.3. II.3. FOMENTO DEL TRANSPORTE COLECTIVO INTERURBANO

ACCIÓN II.3.1. INCENTIVAR EL USO DEL TRANSPORTE INTERURBANO		Código: II.3.1
Descripción	<p>Tal como se ha comentado anteriormente, desarrollar alternativas de trasbordo entre el transporte urbano y el interurbano permite al usuario diseñar la ruta que mejor se adapta a sus necesidades (acceso al centro de trabajo, gestiones, compras,...), conectando de forma directa la ciudad y las poblaciones cercanas.</p> <p>De esta forma, se posibilita que muchos ciudadanos realicen sus desplazamientos en transporte público, en detrimento del uso del vehículo motorizado privado.</p> <p>Por ello, en la presente acción se proyecta incentivar el uso del transporte interurbano de Alcoy mediante la aplicación de las mismas actuaciones desarrolladas dentro del Programa de Comunicación y Sensibilización de la Movilidad Urbana Sostenible (ver Acción V.3.1)</p>	
Límite temporal	Corto plazo	
Prioridad	Media	

### 4.3. LÍNEA ESTRATÉGICA III. TRÁFICO MOTORIZADO/VEHÍCULO PRIVADO

Esta línea estratégica contiene los programas y acciones relativos a la ordenación y circulación del transporte motorizado privado, que están dirigidos a alcanzar los siguientes objetivos específicos:

- Control, ordenación y templado del tráfico.
- Minimizar el impacto del vehículo privado (contaminación y costes de infraestructura)
- Resolver los conflictos vehículo privado con los modos blandos.
- Adecuar los flujos del tráfico rodado a la capacidad del viario.
- Disminuir el índice de motorización.
- Reducir el uso del automóvil, potenciando el uso de otros medios de transporte.

En las páginas siguientes se hace una descripción detallada de todas las acciones planteadas para la línea estratégica de la ordenación y la circulación del vehículo privado, englobándolas en sus correspondientes programas de actuación según la distribución siguiente:

- Programa de actuación para la reforma de la red viaria (mejora de la comunicación entre diferentes partes de la ciudad)
  - III.1.1. Establecer una adecuada Jerarquización Viaria.
  - III.1.2. Actuaciones de reordenación viaria del casco urbano.
  - III.1.3. Actuaciones viarias exteriores al casco urbano.
- Programa de actuación para la señalización de centros atractores e itinerarios motorizados.
  - III.2.1. Señalización de Itinerarios y Centros Atractores.
- Programa de actuación para limitar el acceso del vehículo privado motorizado.
  - III.3.1. Limitar el acceso motorizado al Centro Histórico.

**4.3.1. III.1. REFORMA DE LA RED VIARIA**

ACCIÓN III.1.1. ESTABLECER UNA ADECUADA JERARQUIZACIÓN VIARIA

Código: III.1.1

Descripción

La mayoría de las configuraciones de jerarquización viaria planteadas hasta la fecha en los diferentes instrumentos de planteamiento se consideran incongruentes con los objetivos y principios de la movilidad sostenible, ya que están basadas, principalmente, en la preferencia del uso del vehículo privado motorizado sobre el resto de los medios de transporte y usuarios de la vía.

Para establecer una adecuada jerarquización viaria se ha de trabajar en las siguientes líneas:

- Fomentar, difundir y poner en marcha las propuestas de acción descritas en apartados anteriores, y que están englobadas en la política de movilidad sostenible y respetuosa con el medio ambiente, la ciudad y sus ciudadanos.
- Realizar campañas de concienciación y formación ciudadana para lograr cambiar el actual concepto del entorno urbano hacia modelos más acordes y en consonancia con las directrices de ciudad sostenible.
- Configurar una red viaria que priorice el resto de modos de transporte sobre el vehículo privado motorizado.

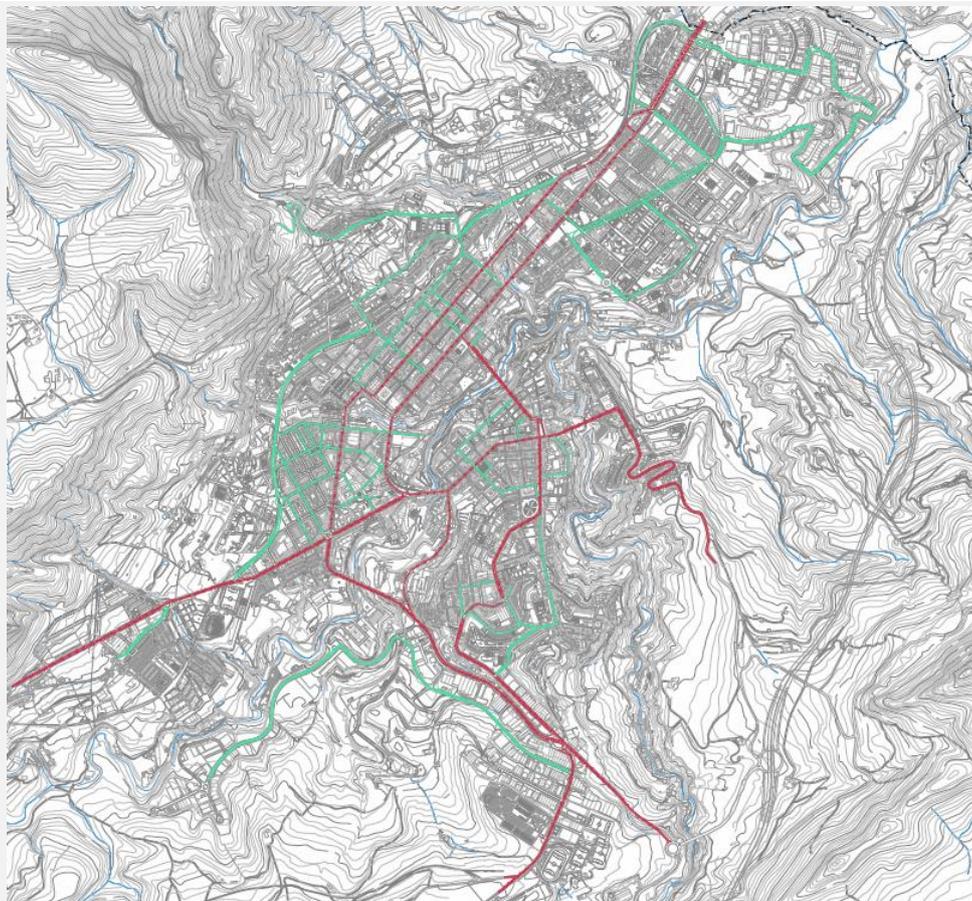
Límite temporal

Corto plazo

Prioridad

Alta

Documentación adicional



*Red viaria. Vías principales y secundarias.*

ACCIÓN III.1.2. ACTUACIONES DE REORDENACIÓN VIARIA DEL CASCO URBANO

Código: III.1.2

Descripción

La oportuna desviación del tráfico rodado de paso o de largo recorrido fuera del casco urbano, mediante su canalización a través de la autovía A - 7, conlleva la posibilidad de abordar la promoción de nuevas infraestructuras y conexiones que permitan completar una malla viaria urbana estructural.

El único corredor viario vertebrador de la ciudad es el representado por la N-340, y se compone de dos ramales:

- Eje Noreste - Suroeste: C/ València, C/Tirant Lo Blanc, C/Gabriel Miró, C/Na Saurina d'Entença, C/Víctor Espinós, C/Santa Rosa, Puente Fernando Reig y carretera de Alicante.
- Eje Suroeste - Noroeste: C/Alacant, Puente Maria Cristina, C/Els Alçamora, Av. l'Alameda, Av. Juan Gil-Albert y C/València.

Con el objeto de romper esta disposición lineal, que conlleva una marcada rigidez de la movilidad del tráfico rodado, es prioritaria la ejecución de nuevas vías de interconexión entre barrios, con las que permitir itinerarios alternativos al citado corredor (Norte-Ensanche-Santa Rosa-Casco Antiguo y viceversa)

En este sentido, en los últimos años se han proyectado una serie de actuaciones, que actualmente están en ejecución, destinadas a la conexión entre diferentes barrios de la ciudad:

- Conexión viaria de los Barrios Santa Rosa y Batoy:

Con esta actuación se pretende conseguir una alternativa de acceso al barrio del Batoy más directa y segura, descongestionando la conexión que actualmente discurre por un tramo de la carretera comarcal CV-795 de Alcoy a Bocairent (por Bañeres)

La actuación se compone de dos intervenciones:

- *Puente sobre el barranco de Trencacaps*

Incluye la ejecución de un puente recto, sobre el barranco de "Trencacaps", desde el extremo de la calle Montcabrer en el Barrio de Batoy hasta alcanzar, en su ribera izquierda, el Camino Viejo de Batoy. Está compuesto de dos vanos asimétricos de luces 22,3 y 40,7 m, una altura de la rasante con respecto del fondo de 18 m, un apoyo intermedio de 9 m de altura y un ancho útil del tablero de 12 m y total de 13 m.

Se ha diseñado una sección donde el ancho de la calzada en el puente sea uniforme con la del vial, compuesta por calzada de dos carriles de 3,40 m. de ancho y dos aceras de 2.70 m. de ancho.



*Puente proyectado sobre el Barranco de Trencacaps*

○ *Tramo Camino Viejo de Batoy*

Esta intervención complementa a la anterior, permite la conexión viaria entre los barrios de Santa Rosa y Batoy, arranca donde finalizada el puente en su ribera izquierda y se prolonga hasta la zona que actualmente se encuentra urbanizada. Se ha previsto la ejecución de un vial con la siguiente sección: calzada de 2 carriles de 3,40 m. de ancho, dos aceras de 2.00 m. de ancho y aparcamiento margen derecho de 2.2 m. de ancho.

▪ Conexión viaria entre los barrios de Zona Norte y Viaducto:

Ejecución de un nuevo vial de unión entre los barrios de zona norte y viaducto de la ciudad de Alcoy.

Esta importantísima conexión directa cerrará la red viaria de la ciudad por el sur, uniendo el Casco Antiguo (zona administrativa de la ciudad) y el barrio Zona Nord, y establecerá una comunicación directa del barrio del Viaducto con el Hospital comarcal Virgen de los Lirios, con el polígono industrial Cotes Baixes y con la travesía de la carretera N-340 a Cocentaina.

El nuevo vial tendrá 683,47 m de longitud y se compone de un ancho constante de 13.50 m con dos carriles de tráfico (uno por sentido) y una acera compartida para tráfico peatonal y ciclista.



*Puente entre los barrios de Zona Norte y Viaducto en ejecución*

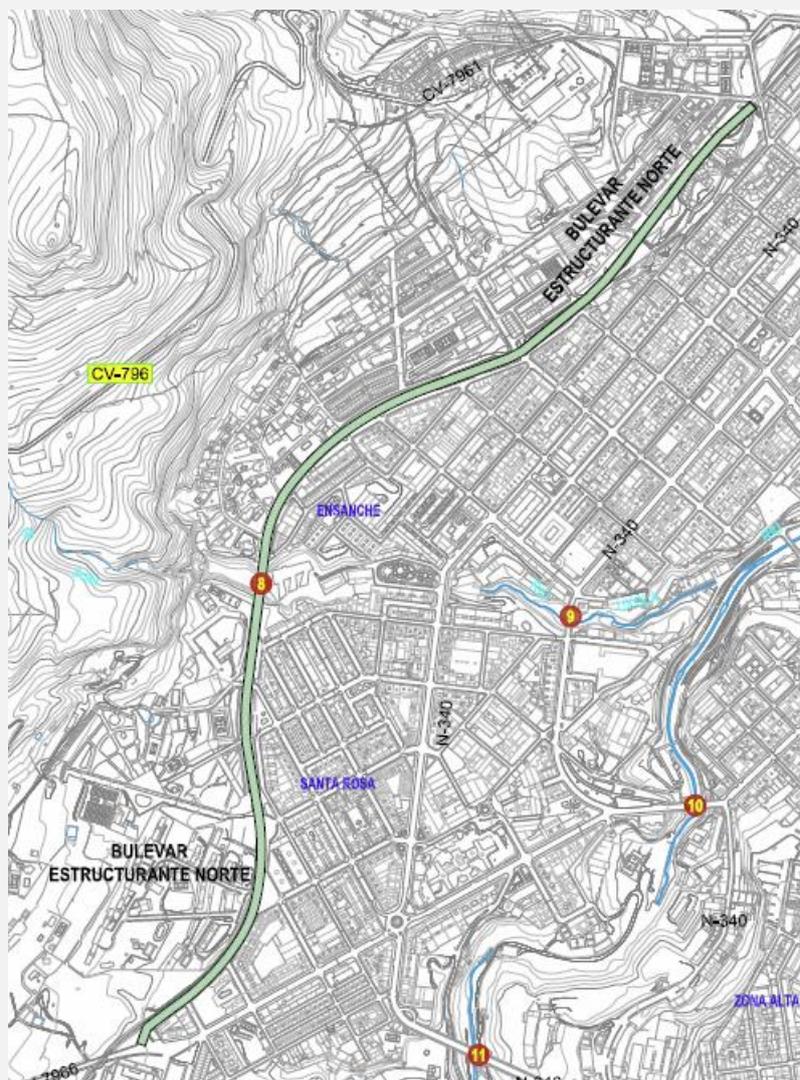
Adicionalmente se prevé proyectar un Bulevar Norte, eje estructurante que partiría desde la carretera de Banyeres hasta la C/Del Teular del Llonganisser, y se definiría a través de las C/ Mestre José Rivera Montes, C/ Escultor Peresejo y C/Reconquista. Esta actuación permitirá la canalización del principal flujo de tráfico urbano longitudinal en dirección Noreste-Suroeste hacia Banyeres o viceversa, en sentido Cocentaina.

El bulevar propuesto, diseñado como vía de alta capacidad, propiciaría la derivación de parte del tráfico de acceso a la ciudad, descongestionando el mencionado corredor viario vertebrador de la ciudad (N-340).

A su vez, mediante los adecuados enlaces, permitiría la distribución de los vehículos hacia los diferentes barrios colindantes con su trazado (Ensanche, Santa Rosa y Batoy)

Límite temporal	Corto - Medio plazo
Prioridad	Alta

Documentación adicional



Propuesta Bulevar Norte

ACCIÓN III.1.3. ACTUACIONES VIARIAS EXTERIORES AL CASCO URBANO

Código: III.1.3

Descripción

Desarrollada la fase de reordenación viaria del casco urbano (acción a corto plazo), con la que se proyectaba mallar la red viaria interior de Alcoy, con la propuesta planteada a continuación se pretende promover actuaciones viarias en el exterior del casco urbano consolidado.

De esta manera, se habilitarían una serie de conexiones perimetrales exteriores entre las distintas vías interurbanas de acceso a la ciudad, a modo de ronda urbana, que permitirían a los vehículos realizar una circulación de borde sin necesidad de recorrer el interior de la ciudad.

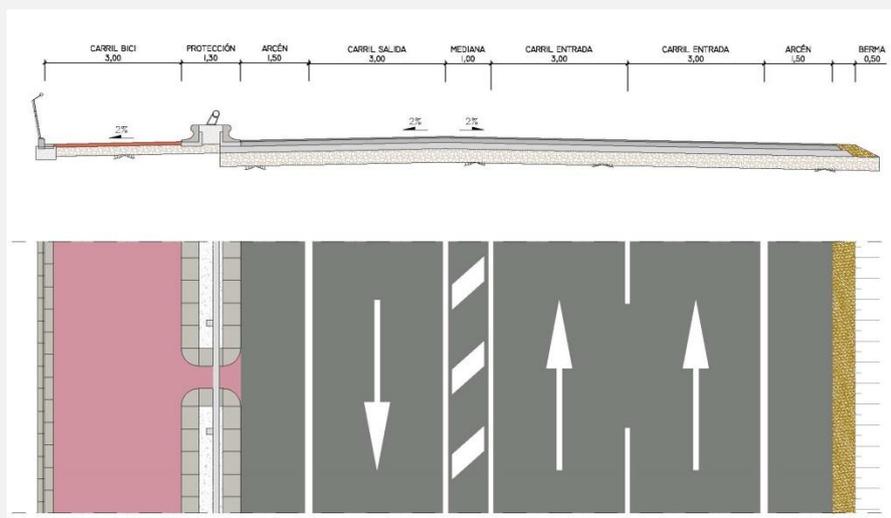
Se programan las siguientes actuaciones:

- Variante de la CV – 7881 en su acceso al barrio del Viaducto de Alcoy:

En la actualidad el acceso rodado desde la autovía A – 7 al barrio del Viaducto se realiza partiendo del enlace de la autovía a Alcoy sur, para a través de la CV – 7881 dirigirse al barrio.

El último tramo el acceso al casco urbano presenta pendientes muy pronunciadas, y un trazado marcadamente sinuoso en su unión con la calle San Juan de Ribera.

De cara a mejorar las condiciones de trazado, funcionalidad, accesibilidad y seguridad de la actual infraestructura viaria del acceso descrito, , evitando la sucesión de curvas existente en la calle San Juan de Ribera, se propone la ejecución de un tramo de variante de la CV – 7881, promoviendo la ejecución de vías peatonales y ciclistas para la integración paisajística de la infraestructura.



Propuesta de sección tipo

La variante se proyectará por el este del actual tramo de acceso a la ciudad, partirá desde una nueva conexión (glorieta inicial) en la CV - 7881 hasta enlazar con Paseo del Viaducto a la altura del recinto ferial mediante una glorieta final.



Cabe destacar que la ubicación de la citada glorieta final de la variante permitirá la captación del tráfico proveniente de la nueva conexión viaria entre los barrios de Zona Norte y Viaducto que actualmente está en ejecución.

Con motivo de la unión de la nueva infraestructura planteada con la citada conexión en ejecución, se desarrollaran nuevas comunicaciones viarias desde el sur del término municipal con las zonas centro y norte de la ciudad.

El planteamiento de la nueva actuación viaria propuesta adquiere especial relevancia porque supondrá una mejora sustancial para el acceso al Hospital Comarcal Virgen de los Lirios desde la zona sur de la autovía A-7.

▪ Ronda Perimetral Sur:

La ejecución de una ronda exterior sur de Alcoy, que uniría las carreteras CV-795 (Alcoy-Banyeres) y la N-340 (Alicante-Alcoy), pasando por la CV-797 (Alcoy- Font Roja), permitirá la interconexión de las áreas industriales situadas al sur de la ciudad de Alcoy, así como el desvío del tráfico de la carretera de Banyeres.

Esta ronda, configurada como un vial estructurante de borde del suelo industrial sur, conectaría la carretera CV - 795 con los viales distribuidores de los polígonos Santiago Payá y Beniata ya consolidados, a partir de las glorietas del primer polígono y en las proximidades del cementerio en la parte sureste para la conexión con el segundo (mediante un nueva glorieta dispuesta sobre la CV-797)

La actuación se completaría con el remate de la ronda a través de la ejecución de un vial de conexión que bordease el límite exterior del suelo urbano, por fuera del polideportivo Francisco Laporta, y discurriese desde la citada glorieta implantada en la carretera de la Font Roja (CV - 797) hasta enlazar con la N - 340 mediante una nueva intersección tipo rotonda.

De esta forma, se separará en gran medida el tráfico pesado generado por la actividad industrial de ambos polígonos, aislándolo del tráfico ligero de tipo urbano del interior de la ciudad.

▪ Mejora de la conexión de la CV - 7881 con la CV - 70

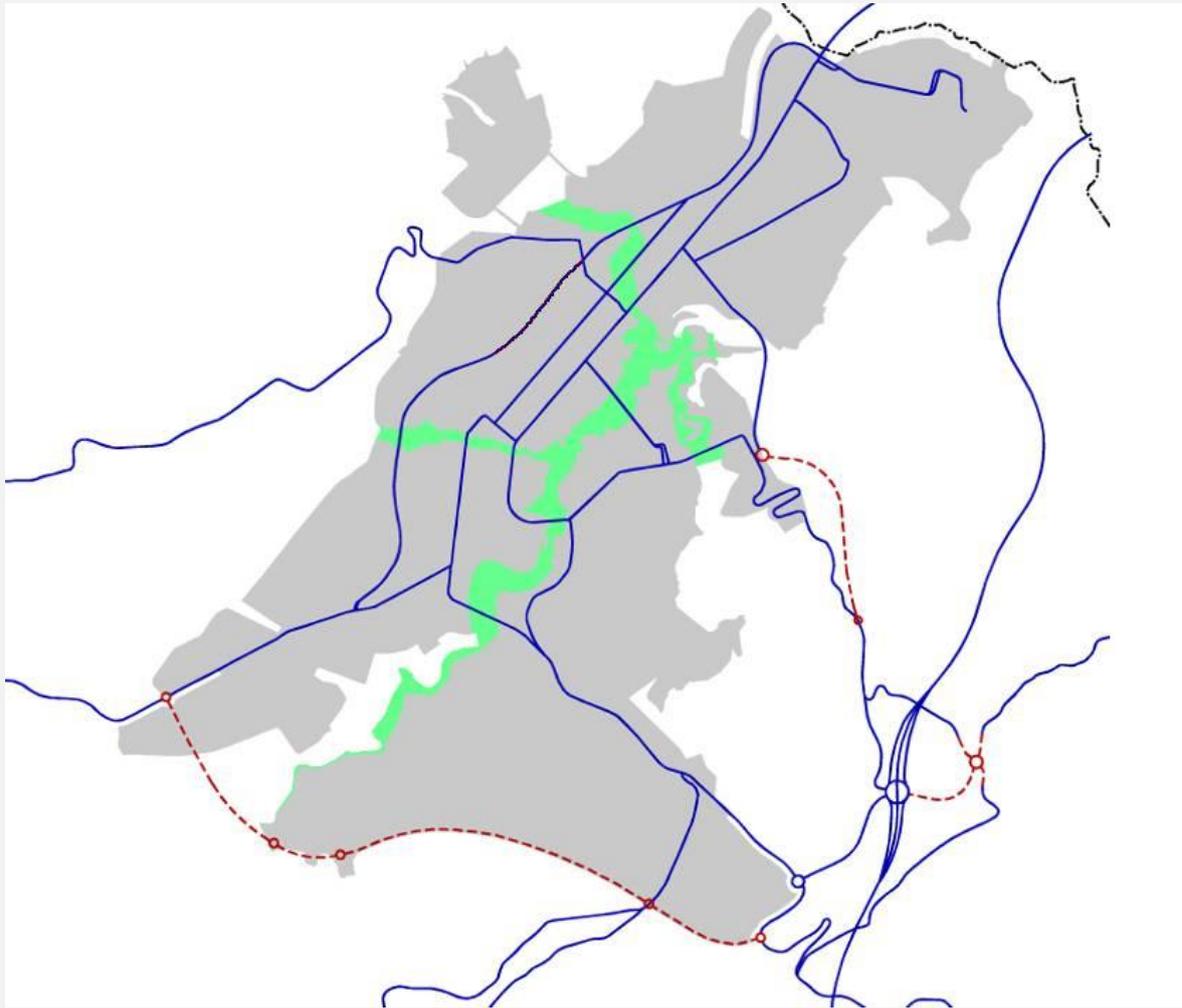
La CV - 7881 es la carretera que procede desde la calle San Juan de Ribera, situada en el barrio del Viaducto, y conecta con la CV - 70, cruzando mediante un paso superior la autovía A -7.

La actuación prevista consiste en la mejora de la citada conexión mediante la ejecución de una gran rotonda, y la construcción de un nuevo ramal de enlace con la rotonda de conexión sur de la autovía.

Estas nuevas infraestructuras se proyectan con el objeto permitir el mayor número de circulaciones y movimientos directos posibles entre las carreteras del entorno (CV - 7881, CV-70, N-340 y A-7), a fin de minimizar la afluencia de tráfico innecesario hacia la rotonda del enlace sur de la autovía central.

Límite temporal	Largo plazo
Prioridad	Alta

Documentación adicional



----- Actuaciones viarias exteriores al casco urbano

### 4.3.2. III.2. SEÑALIZACIÓN DE CENTROS ATRACTORES E ITINERARIOS

ACCIÓN III.2.1. SEÑALIZACIÓN DE ITINERARIOS Y CENTROS ATRACTORES

Código: III.2.1

Descripción

Los desplazamientos motorizados obligados del vehículo privado, generan efectos negativos tales como contaminación acústica y ambiental con la emisión de partículas y gases de efecto invernadero, accidentes, mayores costes de ejecución y mantenimiento de infraestructuras...

El desarrollo de estos traslados se intenta corregir con las acciones y correcciones propuestas en el presente documento, de manera que se potencie la movilidad y uso de modos de transporte más sostenibles.

En la presente acción se pretende actuar sobre otro tipo de desplazamientos motorizados privados, como son los originados por la búsqueda de aparcamiento o de los centros atractores, incluso por aquellos vehículos que circulan por la ciudad buscando el itinerario correcto para llegar a su destino.

Para ello, se revisará la señalización de itinerarios actual, ampliando y mejorando la misma, con indicación de nuevos recorridos a seguir para el acceso, tanto a los aparcamientos subterráneos como a los centros atractores no indicados, de forma que se facilite información a los conductores de los vehículos privados motorizados para que realicen el desplazamiento de manera cómoda y segura, a través del recorrido más corto y directo a su destino.

Se empleará la tipología de señalización actual, cuyos estándares de diseño garantizan una correcta estética urbana; y se velará porque la información que contengan sea clara y concisa.



Señalización de itinerario actual en la Ciudad de Alcoy

Adicionalmente, la acción se podrá completar, a largo plazo, con la disposición de Paneles Informativos, similares a los existentes en otras ciudades, en los que se puedan realizar comunicaciones en tiempo real del estado del tráfico rodado, de campañas de concienciación, de corte de calles...



Ejemplo de Panel Informativo en la Ciudad de Valencia

Límite temporal

Medio - Largo plazo

Prioridad

Media

### 4.3.3. III.3. LIMITAR EL ACCESO DEL VEHÍCULO PRIVADO MOTORIZADO

#### ACCIÓN III.3.1. LIMITAR EL ACCESO MOTORIZADO AL CENTRO HISTÓRICO

Código: III.3.1

#### Descripción

Tal como se ha expuesto anteriormente, el Plan de Peatonalización del Centro Histórico de Alcoy es el conjunto de actuaciones que tienen como objetivo dotar a la zona de un mayor protagonismo a los viandantes, reduciendo el acceso y presencia del vehículo privado, generando áreas de paseo y esparcimiento que permitan gozar del Centro, y su mantenimiento como hito que ha merecido su consideración como Bien de Interés Cultural.

En las acciones anteriores ya se actúa sobre el Centro Histórico de la Ciudad, principalmente en la I.1.1. Peatonalización Centro Histórico, I.3.1. Red de Itinerarios Ciclistas y I.4.1. Establecimiento de zonas 30, donde ya se estipula y regula la preferencia y prioridad de los modos blandos (transporte a pie y en bicicleta) frente al resto.

En esta línea se plantea establecer un acceso restringido a la zona o partes de la misma, de tal forma que sólo tengan acceso a la zona aquellas personas que tengan habilitadas sus autorizaciones.

Este acceso restringido se realizaría mediante control físico por pilonas escamoteables, que a través de lectura de tarjeta o bien por apertura remota, permite el paso de vehículos motorizados. En el caso de motocicletas y ciclomotores se tendría acceso libre.



*Ejemplo de pizona escamoteable*

Los agentes con acceso autorizado serían:

Residentes, Titulares de establecimientos comerciales o industriales, Vehículos de carga y descarga, Transporte colectivo de viajeros (urbano y escolar), Taxis, Vehículos de emergencias, Servicios de Policía y Correos, Vehículos Oficiales.

Instalado este sistema de restricción de accesos, con el objeto de obtener mayores réditos medioambientales, se podría plantear la implantación y fomento de una batería de medidas adicionales, como por ejemplo, limitar la autorización de los Servicios Públicos y Taxi a aquellos que sean vehículos híbridos o eléctricos.

Límite temporal

Largo plazo

Prioridad

Baja

#### 4.4. LÍNEA ESTRATÉGICA IV. GESTIÓN DE APARCAMIENTOS

Se agrupan en este apartado los programas y acciones relativos a la gestión y explotación de los aparcamientos de vehículos.

Los objetivos específicos de esta línea estratégica son los siguientes:

- Implantar de forma progresiva sistemas de control tarifario.
- Conseguir el máximo grado de inmovilización del parque de vehículos, reduciendo su presencia en el espacio público.
- Potenciar el aparcamiento disuasorio, minimizando la penetración de vehículos a las áreas centrales y densas de la ciudad.
- Gestión y regulación de aparcamientos.
- Reducir el aparcamiento ilegal.

En las páginas siguientes se definen las acciones planteadas para esta línea estratégica, distribuyéndolas en sus correspondientes programas de actuación según se muestra a continuación:

- Programa de actuación para la planificación y gestión de aparcamientos.
  - IV.1.1. Establecer zonificación tarifaria (Servicio ORA)
  - IV.1.2. Plan de aparcamientos públicos en superficie y subterráneos.
- Programa de actuación para el fomento de la intermodalidad.
  - IV.2.1. Nuevos aparcamientos disuasorios.
- Programa de actuación para la regulación y señalización de aparcamientos
  - IV.3.1. Ordenanza reguladora de aparcamientos.
  - IV.3.2. Señalización de aparcamientos y plazas.

#### 4.4.1. IV.1. PLANIFICACIÓN Y GESTIÓN DE APARCAMIENTOS

ACCIÓN IV.1.1. ESTABLECER ZONIFICACIÓN TARIFARIA (SERVICIO ORA)

Código: IV.1.1

Descripción

Los desplazamientos por la ciudad en vehículo privado motorizado son tan numerosos, principalmente, porque existe una gran oferta de aparcamientos en la vía pública, en su mayoría sin regulación, lo que casi asegura una plaza de estacionamiento al usuario.

Teniendo en cuenta que la situación actual no disuade del uso del vehículo privado en los desplazamientos interiores de la ciudad, no cabe esperar un menor uso del vehículo privado, a no ser que se implanten medidas de persuasión, generando y desarrollando una cultura de "pagar por aparcar".

Este aspecto no se debe tomar como una cuestión baladí, pues mientras los usuarios del vehículo privado motorizado no estén concienciados de la necesidad de pagar por aparcar, otras acciones como promover la construcción de aparcamientos destinados al uso de residentes, rotación o mixtos, no podrán ser factibles.

En la actualidad, en el casco urbano de Alcoy se ha implantado el Servicio de Ordenación y Regulación de Aparcamiento (ORA), en la modalidad de Zona Azul (sistema destinado a la rotación de vehículos) en las siguientes zonas: Centro comercial Alzamora, Mercado de San Roc, Centro Histórico y Av. l'Alameda.

El servicio existente se considera insuficiente para lograr el objetivo disuasivo perseguido. Es por lo que se propone ampliar el mismo a otras vías públicas de la ciudad en las que la actividad del sector terciario pueda demandar su implantación.

Además, el precio de estos aparcamientos no difiere de unas zonas a otras de la ciudad, por lo que aparcar en determinados focos es más "rentable" en tiempo y económicamente hablando, que aparcar en algún aparcamiento disuasorio o utilizar el transporte público.

Una forma de disuasión del uso del coche es establecer el servicio ORA en la modalidad de Zona Naranja (destinado a aparcamiento de residentes), con tarifas más altas, por ejemplo en la zona centro o en aquellas áreas de la ciudad con mayor índice de motorización (más demanda de aparcamiento)



Ejemplo Zona Naranja

Límite temporal

Corto - Medio plazo

Prioridad

Alta

ACCIÓN IV.1.2. PLAN DE APARCAMIENTOS PÚBLICOS EN SUPERFICIE Y SUBTERRÁNEOS

Código: IV.1.2

Descripción

En las diversas acciones planteadas (ver I.1.1. Peatonalización Centro Histórico, acción I.1.2. Red de Itinerarios Peatonales y I.3.1. Red de Itinerarios Ciclistas) se promueve la eliminación de plazas de aparcamiento de vehículos existentes en la vía pública, con el objeto de favorecer el uso del resto de modos de transporte sobre el vehículo privado motorizado.

Estas acciones deben complementarse con la reserva de zonas para la disposición de plazas de aparcamiento tanto en superficie como en subterráneo, así como con la difusión y comercialización de la oferta disponible en aparcamientos existentes con bajos niveles de ocupación.

Esta necesidad requerirá la elaboración de un Plan de Aparcamientos Municipal, en el que, a partir de la oferta existente en la ciudad, la previsión de variación de la misma (motivada por las diferentes actuaciones programadas), el estudio de la demanda actual y futura, y el análisis de disponibilidad de los espacios adecuados, se establezcan los criterios de selección de ámbitos en los que ubicar estas nuevas infraestructuras, así como la programación para su implantación.

A priori, se consideran entornos especialmente indicados para la adopción de medidas de actuación sobre la dotación de aparcamientos subterráneos o en superficie, las siguientes zonas:

- Zona Ensanche:

Se considera idónea por su equidistancia de focos de actividad administrativa y comercial, generadores de gran volumen de desplazamientos en vehículo particular y su alta densidad poblacional.

- Zona Norte:

Entorno adecuado por la amplia disponibilidad de suelo perfectamente integrado en la trama urbana.

La actuación se podría concretar con el proyecto y ejecución de un aparcamiento subterráneo en la zona de estacionamiento en superficie existente junto a la Av. d'Andalusia.

La elección de esta ubicación se estima oportuna pues es cercana al Hospital comarcal Virgen de Los Lirios, centro generador de numerosos desplazamientos de vehículos privados motorizados, y, además, está próxima a una zona con elevada densidad de población.

- Zona centro:

Como complemento al Plan de Peatonalización del Centro Histórico cuyo objetivo es dotar a la zona de un mayor protagonismo a los viandantes, reduciendo el acceso y presencia del vehículo privado motorizado, se habilitarán zonas de reserva de aparcamientos para satisfacer la nueva demanda ocasionada por las actuaciones previstas en dicho Plan (ver plano P01.1. Situación general de las actuaciones de la Documentación gráfica del Plan)

Adicionalmente, y a raíz de la acción prevista de establecer un acceso restringido al centro histórico o a partes del mismo, será necesario mantener una oferta suficiente de plazas de aparcamiento en el exterior de dicha área de restricción, para que los usuarios no autorizados que deseen acceder a la misma puedan estacionar adecuadamente sus vehículos privados.

▪ Polígonos Industriales:

Los polígonos industriales concentran parte de la actividad laboral de ciudad.

Puesto que la mayoría de los desplazamientos a estos emplazamientos se realizan en vehículo privado motorizado, se puede llegar a un escenario en que la demanda de aparcamientos en el viario público superase a la oferta.

Esta situación derivaría en estacionamientos ilegales que comprometerían la seguridad del propio tráfico rodado y de viandantes. El problema se vería agravado por la circulación de vehículos especiales para carga y descarga, furgonetas, camiones, y otros, que además requieren de un espacio especial para su estacionamiento y realización de operaciones de carga y descarga.

De esta forma, se hace necesario establecer, dentro del plan de aparcamientos, unas medidas generales y actuaciones específicas dirigidas a la regulación del aparcamiento en superficie en las áreas industriales de la ciudad, de cara a incidir en un menor uso del transporte privado, potenciando el público.

- Con el objeto de evitar el estacionamiento ilegal en las inmediaciones de las paradas de autobús se procederá a eliminación de las plazas de aparcamiento próximas y a la disposición de plataformas en dichas paradas.
- En las vías por las que discorra el autobús urbano dar preferencia a la disposición del aparcamiento en cordón, procediendo a la modificación de la línea de aparcamiento caso de desarrollarse en batería.
- Reforzar y acondicionar la señalización vinculada a los estacionamientos, tanto horizontal como vertical, de forma que las zonas restringidas a carga y descarga estén perfectamente indicadas.

Estas medidas estarán reforzadas y complementadas con la propuesta de creación de líneas específicas de transporte público dirigidas a los polígonos industriales (ver II.1.7)

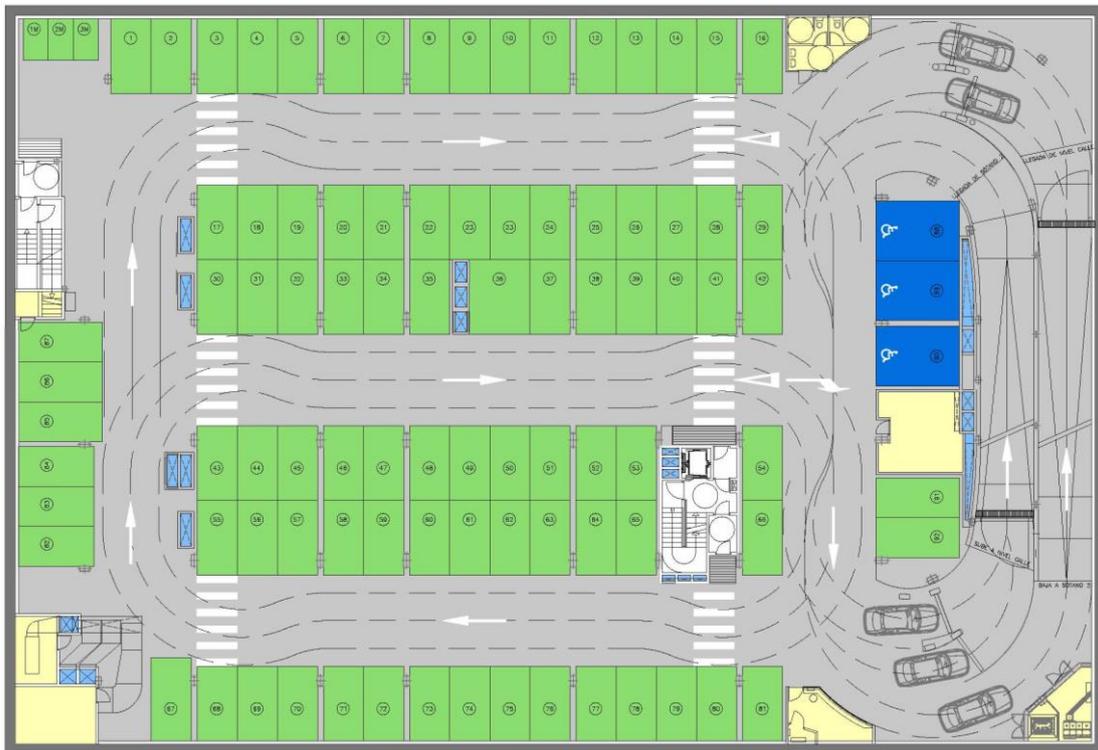
Es necesario recordar en este punto, que la promoción de aparcamientos subterráneos destinados al uso de residentes, rotación o mixtos, requiere la concienciación previa de los usuarios de pagar por aparcar, que únicamente se logrará poniendo en marcha alternativas como:

- Ampliar el servicio ORA (Acción IV.1.1. Establecer Zonificación Tarifaria)

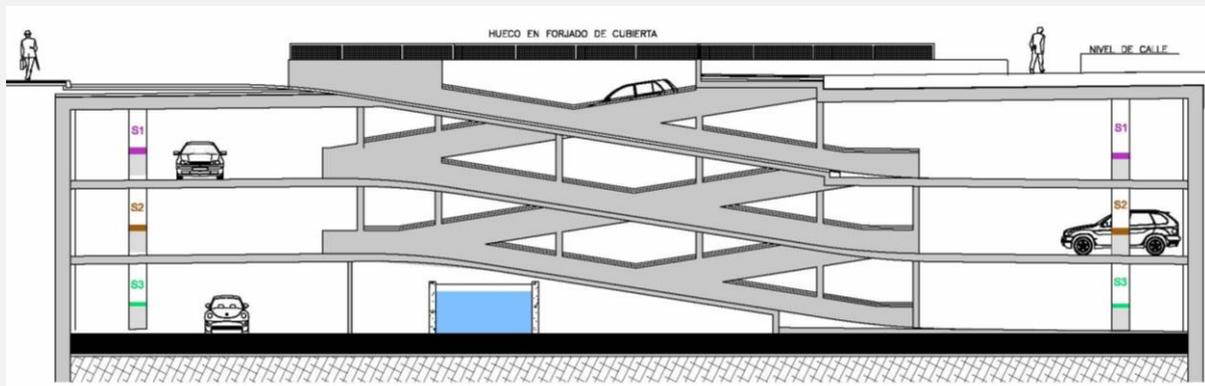
Reducir el aparcamiento ilegal: realizar campañas de concienciación ciudadana, y de control y sanción de las infracciones por estacionamiento indebido.

Límite temporal	Corto -Medio - Largo plazo
Prioridad	Media

Documentación adicional



Planta sótano 1º



Sección tipo

Propuesta de aparcamiento en la Av. d'Andalusia

#### 4.4.2. IV.2. FOMENTO DE LA INTERMODALIDAD

ACCIÓN IV.2.1. NUEVOS APARCAMIENTOS DISUASORIOS		Código: IV.2.1
Descripción	<p>Dentro el Plan de Aparcamientos Públicos en Superficie y Subterráneos, merecen mención aparte los llamados Aparcamientos Disuasorios, debido a que su implantación favorece la intermodalidad en el transporte, objetivo fundamental de la movilidad sostenible.</p> <p>Se trata de estacionamientos para automóviles situados en la periferia de ciudades o de zonas de acceso restringido, cuyo fin es alentar a los conductores a aparcar su vehículo privado motorizado y acceder al casco urbano o las citadas zonas mediante otros modos de desplazamiento, principalmente el transporte público colectivo o la bicicleta.</p> <p>Se propone la implantación de este tipo de aparcamientos en las siguientes zonas:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Zona cercana a la estación de autobuses interurbanos y estación de ferrocarril Alcoy – Xàtiva, con lo que se facilitaría el transbordo intermodal.</li> <li>▪ Frontera de las zonas de acceso restringido al Centro Histórico</li> </ul> <p>Para obtener unos índices de ocupación adecuados, de manera que su implantación y mantenimiento se justifique, deberán hacerse atractivos a los usuarios (p.e. mediante la aplicación reducciones de tarifa o bonificaciones, previo acuerdo entre los diferentes agentes implicados) También, deberán buscarse fórmulas para favorecer que los tiempos de estacionamiento de los vehículos sean largos, pues el propósito es que estos permanezcan aparcados la mayor parte del tiempo.</p> <p>Adicionalmente, se debe velar porque este tipo de aparcamientos tengan una buena conexión con el transporte público urbano, así como con los itinerarios ciclistas existentes, y estén dotados con aparcamientos para bicicletas y tener acceso próximo al servicio de alquiler-préstamo de bicicletas de la ciudad.</p>	
Límite temporal	Medio - Largo plazo	
Prioridad	Media - Baja	

#### 4.4.1. IV.3. REGULACIÓN Y SEÑALIZACIÓN DE APARCAMIENTOS

ACCIÓN IV.3.1. ORDENANZA REGULADORA DE APARCAMIENTOS		Código: IV.3.1
Descripción	<p>El estacionamiento de vehículos privados motorizados, tanto en superficie o subsuelo público, como en los edificios, requieren de una adecuada regulación de sus condiciones básicas, de las dotaciones mínimas y de sus condiciones funcionales.</p> <p>Se propone la redacción, tramitación y aprobación de una Ordenanza Reguladora de Aparcamientos, que establezca las normas y reglamentos necesarios para garantizar que el estacionamiento de vehículos se desarrolla con la máxima fluidez, comodidad y seguridad, tanto del tráfico rodado, como de los peatones.</p> <p>Entre los puntos a desarrollar por la citada Ordenanza, se instaurará como aspecto fundamental la regulación del estacionamiento destinado a personas de movilidad reducida (PMR); estableciendo, en cumplimiento de la normativa vigente, las características mínimas de diseño, ubicación y señalización, que deben cumplir estos estacionamientos.</p> <p>De acuerdo con los objetivos de accesibilidad e integración en la movilidad de todos los usuarios de la ciudad, se debe garantizar, a las personas de movilidad reducida, el acceso a plazas de aparcamiento reservadas sin la necesidad de realizar grandes desplazamientos para el acceso a los centros atractores, así como a su propia residencia.</p> <p>Este colectivo es uno de los que más sufren los conflictos y externidades asociadas al modelo de movilidad actual, que afecta al conjunto de la población, como es la invasión del espacio público y las consecuencias de las ilegalidades que a diario entorpecen los trayectos de los diferentes modos de transporte.</p> <p>Con el fin de fomentar el uso, acceso y ampliación de las plazas de aparcamiento reservadas a PMR, se propone llevar a cabo las siguientes actuaciones:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Publicación y difusión oficial de la ubicación de todas las plazas reservadas existentes en municipio.</li> <li>• Implantación de un número mínimo de plazas reservadas, en los todos los centros dotacionales y equipamientos, como educativos, sanitarios, comerciales y de ocio, administrativos, edificios oficiales, etc.</li> <li>▪ Realizar campañas de concienciación ciudadana, y de control y sanción de las infracciones por estacionamiento indebido en el aparcamiento reservado.</li> </ul>	
Límite temporal	Corto plazo	
Prioridad	Alta	

ACCIÓN IV.3.2. SEÑALIZACIÓN DE APARCAMIENTOS Y PLAZAS

Código: IV.3.1

Descripción

La acción propuesta a continuación está íntimamente ligada con la acción III.2.1. Señalización de Itinerarios y Centros Atractores, mediante la cual se planteaba la instalación de una señalización adecuada, con indicación de los itinerarios a seguir para el acceso, tanto a los aparcamientos subterráneos como a los centros atractores.

Como complemento de aquella actuación se propone ampliar la señalización, indicando e informando de los itinerarios de acceso a los aparcamientos en superficie, así como la disposición de paneles de información de las plazas libres existentes

La información de plazas libres, se puede gestionar de forma que se canalice al conductor hacía los aparcamientos disuasorios, promoviendo la intermodalidad y el uso del transporte público.

Este sistema de información conlleva una gestión total de los aparcamientos y sus plazas, para desde el sistema o software de gestión implantado en cada uno de los aparcamientos enviar, generalmente por vía net, la información del estado del mismo, para que desde el sistema centralizado de gestión del tráfico de la ciudad, se pueda enviar la información a los paneles de información de indicación de plazas libres.

Para la tipología de paneles a emplear, se establecerán unos estándares de diseño que garanticen una correcta estética urbana; y se velará porque la información que contengan sea clara y concisa.



Ejemplo de Panel Informativo de Plazas Libres en la Ciudad de Valencia

Límite temporal

Largo plazo

Prioridad

Baja

#### 4.5. LÍNEA ESTRATÉGICA V. PLANIFICACIÓN Y GESTIÓN DE LA MOVILIDAD

Esta línea estratégica contiene los programas y acciones referentes a la planificación y gestión de la movilidad, que están dirigidos a alcanzar los siguientes objetivos específicos:

- Propiciar cambios en los hábitos de movilidad de los ciudadanos.
- Generar una cultura social favorable al uso de los modos de transporte sostenibles.
- Reducir los impactos ambientales, sociales y económicos de la movilidad.
- Promover las culturas sostenibles y responsables.
- Favorecer la intercomunicación de los diferentes agentes sociales que operan en el campo de la movilidad.
- Informar y generar reciprocidad de la información.
- Creación de herramientas aplicables a la movilidad sostenible.
- Implantar nuevas tecnologías para la gestión de la movilidad (GIS, TIC, Teletrabajo...)
- Promoción de la formación, divulgación y participación del PMUS.
- Facilitar el acceso autónomo de los niños y jóvenes a centros educativos.
- Reducir la conflictividad de las horas punta.

En las páginas siguientes se hace una descripción detallada de todas las acciones planteadas dentro de esta línea, clasificándolas en sus correspondientes programas de actuación, tal como se indica a continuación:

- Programa de actuación para la gestión de la movilidad.
  - V.1.1. Órgano Municipal de Seguimiento y Gestión del PMUS.
  - V.1.2. Creación de la oficina del peatón y de la bicicleta.
  - V.1.3. Página web de la movilidad.
  - V.1.4. Gestión de ingresos por sanciones o impuestos de la movilidad.
  - V.1.5. Ordenanza de circulación y movilidad.
  - V.1.6. Centro de Gestión del Tráfico y la Movilidad.
  - V.1.7. Estaciones de aforo en la red viaria.
  - V.1.8. Incentivar el teletrabajo y la modificación de horarios.
  - V.1.9. Promover actuaciones específicas en los centros educativos.
- Programa de actuación para la planificación de la movilidad.
  - V.2.1. Planes de movilidad a centros atractores.
- Programa de actuación para la formación, divulgación y participación.
  - V.3.1. Programa de comunicación y sensibilización de la MUS.
  - V.3.2. Formación y divulgación a los colectivos vulnerables.
  - V.3.3. Campus de la movilidad.

#### 4.5.1. V.1. GESTIÓN DE LA MOVILIDAD

ACCIÓN V.1.1. ÓRGANO MUNICIPAL DE SEGUIMIENTO Y GESTIÓN DEL PMUS

Código: V.1.1

Descripción

Para la gestión correcta y organizada de las propuestas del Plan de Movilidad, así como de todo lo relacionado con la movilidad sostenible, es imprescindible crear un ente gestor de dichas competencias, de tal forma que se unan todas las políticas y puntos de vista comunes a la movilidad.

El objeto de este ente gestor debe ser centralizar las competencias o políticas relacionadas con la movilidad sostenible, de forma que las actuaciones sean mucho más efectivas y se realicen con una política global y no sectorial, agilizándose su tramitación y comunicación para la puesta en marcha de las mismas.

En esta acción se plantea la creación de un Órgano Municipal de Seguimiento y Gestión del Plan de Movilidad Urbana Sostenible, que será administrador de la movilidad integral de la ciudad, con competencias multidisciplinares, con sus propios recursos materiales, económicos y personales, con total comunicación a las Áreas y Delegaciones, y con atribuciones sobre política de movilidad.

Así, se crearía el Órgano Municipal de Seguimiento y Gestión del PMUS, que tendría competencias en los sectores relacionados con:

- La bicicleta.
- El peatón.
- Urbanismo.
- Accesibilidad.
- Transporte público.
- Aparcamientos.
- Medio ambiente.
- Distribución de mercancías.
- Seguridad vial.

Además, el Órgano citado gestionaría todas las actuaciones relacionadas con la movilidad y aquellas comisiones que se creen para la consecución de los objetivos. Sería el enlace entre el Ayuntamiento y todos los colectivos implicados en las políticas de movilidad.

Dentro de sus funciones y responsabilidades estarían las que a continuación se detallan:

- Gestión de la Oficina del Peatón y la Bicicleta.
- Crear el Centro de Gestión Integral de la Movilidad, modificando las políticas de la actual gestión y control de tráfico (actualmente sólo se gestiona el tráfico motorizado)
- Crear grupos de seguimiento de los objetivos de sostenibilidad marcados en el presente PMUS.
- Habilitar las oficinas o departamentos para gestionar permisos de accesos a zonas restringidas, seguimiento de los accesos, gestión de sanciones, seguimiento de propuestas, facilitar trámites para conseguir subvenciones y ayudas relacionadas con la movilidad (ver acciones I.2.1, I.3.4, VI.1.2., VIII.1.3, VIII.2.2, VIII.3.1, VIII.3.2 y VIII.5.1)



- Participar en la redacción de las Ordenanzas y Planes previstos:
  - Plan de Accesibilidad al Medio Urbano (Acción I.2.1)
  - Plan de señalización, conservación y mantenimiento (Acción I.3.4)
  - Ordenanza reguladora de Aparcamientos (Acción IV.3.1)
  - Ordenanza de circulación y movilidad (Acción V.1.5)
  - Planes de movilidad y transporte (Acción V.2.1)
  - Ordenanza reguladora de las operaciones de carga y descarga (Acción VI.1.1)
  - Plan Acústico Municipal (Acción VIII.2.1)
  - Plan de conservación de pavimentos de aceras y calzadas (Acción VIII.2.2)
  - Plan de Seguridad Vial (Acción VIII.3.4)
- Informar, supervisar y participar en la planificación de los nuevos desarrollos urbanísticos y las remodelaciones urbanas.
- Comunicarse y trabajar de forma directa con la Policía Local.
- Realizar el seguimiento de los indicadores del PMUS.
- Realizar los estudios y propuestas pertinentes sobre movilidad, accesibilidad, etc.
- Gestión y explotación de la página web de movilidad.
- Gestionar los ingresos por sanciones o impuestos relacionados con la movilidad, para su aplicación en acciones y propuestas para la mejora de la misma.
- Asesorar a los técnicos redactores de la planificación urbanística y ejecutores de la urbanización e infraestructuras urbanas con criterios de movilidad sostenible.

Sería conveniente que el Órgano Municipal de Seguimiento y Gestión del PMUS fuese un ente independiente de las demás Áreas o Delegaciones, en lo que a organización se refiere, no dependiendo de ninguna concejalía y tener asignaciones presupuestarias propias, con capacidad de organización y gestión, así como personal propio.

Utilizará las herramientas adecuadas para la comunicación entre Áreas y Delegaciones, así como con los ciudadanos, creando campañas de divulgación, reuniones sectoriales, y gestionando de una forma eficiente y transparente los datos de la página web de la movilidad, creando una comunicación bilateral, de tal forma que los ciudadanos estén informados en todo momento de la situación de la movilidad y de las propuestas que se estén llevando a cabo.

El Ayuntamiento de Alcoy tiene un Área de Movilidad, por lo que se dispone de las bases para la creación del Órgano Municipal de Seguimiento y Gestión del PMUS, pero este departamento debería adaptarse a las necesidades desarrolladas en el presente documento y poseer, como mínimo, las competencias, atribuciones y características expuestas.

Límite temporal	Corto plazo
Prioridad	Alta



ACCIÓN V.1.2. CREACIÓN DE LA OFICINA DEL PEATÓN Y DE LA BICICLETA		Código: V.1.2
Descripción	<p>La promoción de las culturas sostenibles y responsables, la formación, divulgación y participación en las mismas, la intercomunicación entre los diferentes agentes y la creación de herramientas aplicables a la movilidad sostenible son objetivos enmarcados dentro de la línea estratégica de Planificación y Gestión de la Movilidad.</p> <p>En este sentido, se propone la creación de la Oficina del Peatón y de la Bicicleta integrada dentro del Órgano Municipal de Seguimiento y Gestión del PMUS, para coordinar actividades y proyectos que fomenten los modos más saludables del transporte (peatones y ciclistas) para hacer la ciudad más sostenible respetuosa con el medio ambiente, propiciando cambios en los hábitos de movilidad de los ciudadanos.</p> <p>También se crearán grupos de trabajo técnico en los que estarán representados; el Órgano de Seguimiento y Gestión del PMUS, el Departamento de Medio Ambiente, el Departamento de Urbanismo, el Departamento de Educación, el Departamento de Juventud, la Policía Local y Plataformas ciudadanas representativas de los peatones y de los ciclistas.</p>	
Límite temporal	Medio plazo	
Prioridad	Baja	

ACCIÓN V.1.3. PÁGINA WEB DE LA MOVILIDAD

Código: V.1.3

Descripción

En la actualidad, la utilización de las nuevas tecnologías y formas de comunicación es primordial a la hora de agilizar los trámites, el traspaso de información y permitir una eficaz toma de decisiones.

En esta acción se propone la creación, gestión y mantenimiento de una página web de la movilidad, una ventana que permitirá a los ciudadanos estar informados en todo momento de la situación de la movilidad y de las propuestas que se estén llevando a cabo.

Y no sólo eso; esta web también permitirá una comunicación bidireccional, y por eso incorporará encuestas, formularios y buzones de sugerencias en los que cada alcoyano/a podrá dejar constancia de su opinión.

En el entorno web a disponer se colgará toda la información relativa a los temas relacionados con la movilidad de manera que se proporcione al ciudadano un amplio rápido, sencillo y adecuado de los siguientes aspectos (a medida que su implantación se realice):

- Agenda de actividades
- Noticias relativas a la movilidad
- Publicidad y divulgación (información de campañas) Redes sociales.
- Área de descarga (documentación relativa a la movilidad)
- Informes y actas de los grupos de trabajo
- Suministro de los datos del tráfico a tiempo real.
- Suministro de los datos del tráfico históricos con informes anuales.
- Gestión del carpooling y carsharing (ver acción VIII.3.1)
- Denuncias de accesibilidad, ciclistas, peatones, etc., relacionadas con la movilidad.
- Encuestas, formularios y buzón de sugerencias para propuestas de actuaciones
- Itinerarios peatonales existentes y cálculos de recorridos.
- Gestión del préstamo de bicicletas.
- Transporte público urbano e interurbano, con información de paso por paradas, líneas existentes.
- Información del servicio público de taxis.
- Información de trenes de media distancia.
- Ubicación, estado de plazas y tarifas de aparcamientos.
- Información de acceso a zonas restringidas.
- Información de la Oficina del Peatón y la Bicicleta.

Límite temporal

Corto – Medio - Largo plazo

Prioridad

Alta



ACCIÓN V.1.4. GESTIÓN DE INGRESOS POR SANCIONES O IMPUESTOS DE LA MOVILIDAD		Código: V.1.4
Descripción	<p>Uno de los principales problemas a la hora de poner en marcha programas, propuestas o proyectos relacionados con la movilidad, es conseguir las asignaciones presupuestarias públicas para ejecutarlos y llevarlos a la práctica. Normalmente este tipo de actuaciones se financian gracias a las distintas subvenciones autonómicas, estatales e incluso europeas que existen para ello, pero teniendo que aportar la correspondiente la administración local parte del capital necesario.</p> <p>Es por lo que se propone que el Órgano Municipal de Seguimiento y Gestión del Plan de Movilidad Urbana Sostenible gestione los ingresos por sanciones o impuestos relacionados con la movilidad, para su aplicación en acciones y propuestas para la consecución de los objetivos generales de sostenibilidad.</p>	
Límite temporal	Largo plazo	
Prioridad	Baja	

ACCIÓN V.1.5. ORDENANZA DE CIRCULACIÓN Y MOVILIDAD

Código: V.1.5

Descripción

El Plan de Movilidad Urbana Sostenible, entre otros objetivos, debe asegurar un equilibrio entre las necesidades de movilidad y accesibilidad de los diferentes medios de transporte, favoreciendo la protección del medioambiente mediante la promoción de los desplazamientos en modos más sostenibles.

De esta forma, se hace necesaria una regulación del tráfico que englobe a todos los protagonistas de la movilidad, haciendo referencia expresa a los mismos, a las nuevas normas que les competen y a las sanciones que se deben aplicar en caso de incumplimiento de las reglas establecidas.

En esta acción se propone la redacción, tramitación y aprobación de una Ordenanza de Circulación y Movilidad para la ciudad de Alcoy, conjunta para los diferentes medios de transporte, y con los siguientes contenidos mínimos:

- Competencia y ámbito de actuación.
- Normas generales de tránsito y seguridad vial.
- Circulación y movilidad de peatones.
- Circulación y movilidad de bicicletas.
- Circulación y movilidad del transporte público.
- Circulación y movilidad de vehículos ligeros.
- Circulación y movilidad de vehículos pesados.
- Circulación y movilidad de mercancías peligrosas.
- Paradas y estacionamientos en la vía pública.
- Uso de la vía pública con patines, patinetes, monopatines o similares.
- Normas generales de la carga y descarga.
- Vados.
- Grúas.
- Mudanzas.
- Procedimiento sancionador: Infracciones y sanciones.
- Inmovilización y retirada de vehículos.

En la normativa se marcarán las prioridades de protección, salvaguardando siempre al más desfavorecido, el peatón, luego al ciclista, y posteriormente al transporte privado.

Límite temporal

Corto plazo

Prioridad

Alta

ACCIÓN V.1.6. CENTRO DE GESTIÓN INTEGRAL DE LA MOVILIDAD

Código: V.1.6

Descripción

Hoy en día la aplicación de las nuevas tecnologías es una constante en todos los ámbitos de la sociedad, y si se consideran aquellos aspectos relacionados con la información e interacción con la ciudad y sus ciudadanos su aplicación es inmediata, y con una importante demanda y necesidad de utilización.

Por ello, los SIG (Sistema de Información geográfica) y TIC (tecnologías de la información y comunicación) en el ámbito de la gestión de la movilidad han experimentado un importante crecimiento que ha implicado el que las Administraciones Públicas desarrollen importantes inversiones e incorporen los medios necesarios para dar respuesta a esta nueva necesidad de la sociedad.

En esta línea, se propone la creación de un Centro de Gestión Integral de la Movilidad de Alcoy, de características y estructura similar (sala de control, sala de servidores, control de accesos, sala de reuniones...) a los implantados en diversas ciudades de la geografía española.



*Ejemplo de Centro de Gestión Integral de la Movilidad*

El Centro de Gestión Integral de la Movilidad deberá constituirse en la sede que agrupe las diferentes áreas de la movilidad de la ciudad, desarrollando las actividades asociadas a cada una de ellas.

- Información y atención al ciudadano.
  - Mediante retransmisiones radiofónicas
  - Información telefónica
  - Elaboración de informes de incidencias (red de semáforos, estaciones de aforo, pilonas de acceso restringido...)
  - Paneles Informativos electrónicos (ver Acciones III.2.1 y IV.3.1)
  - Página Web, redes sociales y publicidad (ver Acciones V.1.3 y V.3.1)
- Control del tráfico y centralización de semáforos.
  - Comprobación constante y en tiempo real gracias al circuito cerrado de televisión (CCTV) y estaciones de aforo.



- Adecuación a la situación real del tráfico, aplicando, en caso de congestión, repartos, desfases y demás funcionalidades en los cruces semafóricos.
- Avisos de incidencias que afectan a la regulación semafórica (Averías, derribos...)
- Coordinación y Colaboración con la Policía Local.
- Control de accesos a las zonas restringidas (Acción III.3.1)
  - Operación de los controles de accesos de pilonas.
  - Generación de denuncias por el paso a zonas restringidas de vehículos no autorizados mediante cámaras de captación de matrículas
- Control de aparcamientos públicos (Acción IV.1.2 y IV.2.1)
  - Plan de Inspección de Aparcamientos Subterráneos.
  - Gestión de la información de las plazas libres/ocupadas.
  - Control mediante CCTV
- Control del Transporte Público Urbano:
  - Control del carril bus - taxi (horarios y accesos)
  - Gestión de infracciones
  - Seguimiento de incidencias
  - Coordinación y Colaboración con las empresas concesionarias
- Sistema de información geográfico (SIG):
  - Mapificación: Implementar el sistema, integrando en la cartografía municipal las infraestructuras urbanas (calzadas, carriles, carriles bus, carriles bici, itinerarios peatonales...), así como instalaciones semaforizadas, señalización y mobiliario urbano, aparcamientos subterráneos y en superficie.
  - Inventario (plazas de aparcamiento viario y subterráneas, señales tráfico e información...)
  - Análisis de la información
  - Mantenimiento y actualización del sistema
- Ingeniería de tráfico:
  - Programación y Diseño de cruces
  - Generación de planes
  - Cálculo de coordinaciones (sistema semáforos onda verde)
  - Vigilancia y control de las obras
  - Estudio y supervisión de obras de desvíos
  - Realización de proyectos
  - Simulaciones de tráfico
  - Toma de datos en calle mediante aforos manuales
  - Planes de Seguridad Vial

El Órgano Municipal de Seguimiento y Gestión del Plan de Movilidad Urbana Sostenible (creado a partir de la aprobación del presente documento) será responsable de promover los instrumentos necesarios (físicos y presupuestarios) para la creación e implantación del Centro de Gestión Integral de la Movilidad.

Límite temporal	Largo plazo
Prioridad	Media - Alta

ACCIÓN V.1.7. ESTACIONES DE AFORO EN LA RED VIARIA

Código: V.1.7

Descripción

El cumplimiento de los objetivos del PMUS de reducir los impactos negativos del transporte motorizado y de tratar de resolver los crecientes volúmenes de tráfico y congestión en la ciudad, pretendiendo cambiar la distribución modal a favor de modos más limpios y eficientes, requiere una caracterización adecuada y permanente del tráfico rodado en las vías públicas.

Debido a ello, en la presente acción se plantea la instalación de estaciones permanentes de aforo de vehículos en la red viaria de la ciudad.

Las estaciones de aforo son unos dispositivos que se implantan en las calzadas con el objetivo de contabilizar el número de vehículos que pasan por el punto concreto en que se encuentran, permitiendo diferenciar el tipo de vehículo (vehículos pesados o vehículos ligeros), o la velocidad media de paso de los mismos.

Las estaciones de aforo implantadas enviarán los datos de manera automática (vía GSM o GPRS) al Centro de Gestión de la Movilidad, lo que permitirá conocer en todo momento el tráfico existente en las diferentes zonas donde están instaladas.

El modelo de estación a disponer se basará en un pareja de espiras electromagnéticas instaladas en cada carril de la calzada, de manera que se detectará el paso y la presencia del vehículo, se calcularán una serie de datos de interés (peso, longitud, velocidad o calzada), que posteriormente serán enviados al Centro de Gestión, para su visualización gráfica y tratamiento.



*Ejemplo de Estación de Aforo en la ciudad de Valencia*

Un análisis estadístico de la información suministrada por las estaciones de aforo posibilitará:

- Identificar los itinerarios que generan mayor tráfico rodado, sobre los que habrá que incidir para reducir los impactos negativos generados.
- La planificación eficiente de las obras en las vías, en los momentos de menor tráfico.
- Una organización y mejor atención de las posibles emergencias.
- Establecer prioridades en la modificación de los trazados, para cubrir las necesidades existentes en materia de movilidad.

Límite temporal	Medio plazo
Prioridad	Media

ACCIÓN V.1.8. INCENTIVAR EL TELETRABAJO Y LA MODIFICACIÓN DE HORARIOS

Código: V.1.8

Descripción

Los desplazamientos al trabajo son la principal fuente de demanda de movilidad de carácter obligatorio. La mayor parte de estos viajes se realizan en vehículo privado motorizado, coincidiendo en horarios punta, lo que conlleva la creación una serie de efectos negativos (congestiones, mayor accidentabilidad...) tanto medioambientales (ruido, emisiones, aumento del consumo energético por las retenciones, etc), como para el sistema de movilidad y los propios usuarios (estrés, impuntualidad laboral,...)

Los efectos negativos mencionados se pueden atenuar incidiendo sobre la raíz productora de la demanda, es decir, la organización del trabajo, mediante la aplicación de acciones como:

- Incentivar el teletrabajo on line y la telepresencia

Consiste en posibilitar que el empleado realice parte del trabajo desde su hogar. Normalmente se establecen uno o dos días a la semana, en los que el trabajador no acude al centro de trabajo.

Trabajar a distancia puede contribuir a reducir los viajes por motivo trabajo (uno de los principales motivos de la movilidad cotidiana), con el consiguiente ahorro en tiempo, mantenimiento, combustibles...

La acción resulta particularmente apropiada para:

- Empresas cuyo trabajo se realice empleando herramientas informáticas.
- Empresas situadas en entornos muy congestionados o con grandes dificultades de aparcamiento.
- Empresas con mala accesibilidad y mal comunicadas por transporte público.

68

Esta medida requiere potenciar el uso del formato digital para los documentos de trabajo en la empresa, y financiar la instalación y mantenimiento de internet en los hogares de los trabajadores, así como la de crear una red informática de empresa que permita la transmisión de información por internet.

- Modificación de horarios

Se plantean dos opciones:

Horario flexible: Se trata de dar a los empleados la opción de reajustar sus horas de entrada y de salida, lo cual reduce la congestión en las horas de tráfico más conflictivas (horas punta)

Horario comprimido: consiste en acumular el número de horas semanales de trabajo en menos días (por ejemplo las cuarenta horas semanales en cuatro días), de manera que se elimina la necesidad de ir y venir en un día para numerosos empleados.

Límite temporal

Medio plazo

Prioridad

Baja



ACCIÓN V.1.9. PROMOVER ACTUACIONES ESPECÍFICAS EN LOS CENTROS EDUCATIVOS

Código: V.1.9

Descripción

La implantación del PMUS pretende integrar todos los beneficios asociados al transporte sostenible, entre los que se encuentra la disminución de atascos y de los efectos derivados de la congestión del tráfico rodado (ruido, contaminación atmosférica, contribución al efecto invernadero y accidentes)

Los centros educativos son importantes núcleos de generación de problemas en la movilidad del transporte motorizado (público y privado), ya que en un espacio muy reducido de tiempo, coincidiendo con las horas de tráfico más conflictivas (horas punta), acceden a estos focos atractores mucha cantidad de vehículos, principalmente privados, con la intención de estacionar lo más cerca posible del para que el recorrido de acceso y salida de los estudiantes sea lo menor posible.

Adicionalmente, el escenario descrito crea situaciones de elevada inseguridad vial, pues el estacionamiento indebido de vehículos crea puntos ciegos, de escasa visibilidad, que unido a la circulación de peatones y ciclistas, establece zonas de evidente riesgo de accidentes.

Por todo ello, en esta acción se plantea el desarrollo de las siguientes actuaciones específicas en los centros educativos:

- Incentivar la entrada y salida escalonada de los centros educativos Se organizará el horario por líneas educativas/cursos, estableciendo intervalos de cinco minutos el acceso y salida del centro.
- Establecer zonas de aparcamientos, preferentemente vigilados o regulados, para vehículos privados y autobuses escolares para los centros de enseñanza.
- Creación de itinerarios o caminos escolares seguros a través de la implantación de Planes de Movilidad a Centros. (ver V.2.1 Planes de movilidad a centros atractores)

Límite temporal

Corto - Medio - Largo plazo

Prioridad

Media

#### 4.5.2. V.2. PLANIFICACIÓN DE LA MOVILIDAD

ACCIÓN V.2.1. PLANES DE MOVILIDAD A CENTROS ATRACTORES		Código: V.2.1
Descripción	<p>Según se ha comentado, los desplazamientos de los vehículos privado motorizados generan una serie de efectos negativos tales como contaminación acústica y ambiental con la emisión de partículas y gases de efecto invernadero, accidentes, mayores costes de ejecución y mantenimiento de infraestructuras...</p> <p>Por lo que, una buena gestión de la movilidad sería aquella que evitase los recorridos innecesarios, y encaminase los desplazamientos obligados hacia modos de transportes más sostenibles, respetuosos con el entorno y el medio ambiente. Si se actúa de esta manera, sobre los traslados motorizados privados que se realizan forzosamente a los diferentes focos atractores (centros de trabajo, polígonos industriales, hospitales, universidad...), se alcanzan los siguientes objetivos ligados a la movilidad sostenible:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Disminuir el número de vehículos por las vías públicas.</li> <li>▪ Mejorar la accesibilidad de los trabajadores a sus destinos.</li> <li>▪ Minimizar las congestiones y situaciones de estrés debidos a la circulación.</li> <li>▪ Reducir los problemas de aparcamientos en destino.</li> <li>▪ Paliar el previsible aumento del Índice de Motorización.</li> </ul> <p>En este sentido, en la presente acción se plantea la elaboración de planes de movilidad sobre los traslados realizados a diferentes centros atractores:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Plan de movilidad a los Centros de Trabajo.</li> <li>▪ Plan de movilidad a los Polígonos Industriales.</li> <li>▪ Plan de movilidad a los Centros Educativos</li> <li>▪ Plan de movilidad a la Universidad</li> <li>▪ Plan de movilidad al Hospital comarcal Virgen de los Lirios</li> </ul>	
Límite temporal	Medio plazo	
Prioridad	Alta	

### 4.5.3. V.3. FORMACIÓN, DIVULGACIÓN Y PARTICIPACIÓN

ACCIÓN V.3.1. PROGRAMA DE COMUNICACIÓN Y SENSIBILIZACIÓN DE LA MUS

Código: V.3.1

Descripción

El Plan de Movilidad Urbana Sostenible, PMUS, es el conjunto de actuaciones que tienen como objetivo la implantación de formas de desplazamiento más sostenibles (caminar, bicicleta y transporte público) dentro de una ciudad; es decir, de modos de transporte que hagan compatibles el crecimiento económico, la cohesión social y la defensa del medio ambiente, garantizando, de esta forma, una mejor calidad de vida para los ciudadanos.

Esto significa proporcionar alternativas al vehículo privado que sean cada vez más sostenibles, eficaces y confortables, y a la vez, concienciar de la necesidad de un uso más eficiente del transporte privado.

La tarea es complicada debido al arraigo existente, todavía en la actualidad, del uso del vehículo privado, siendo necesario generar una cultura social favorable al uso de los modos de transporte sostenibles.

Por tanto, para propiciar cambios en las costumbres de movilidad de los ciudadanos, se hace necesaria una alta concienciación y participación ciudadana, que se conseguirá con una adecuada comunicación y divulgación de los objetivos y conceptos de la movilidad urbana sostenible (MUS)

Un cambio de actitud y de sistema tan importante como el que se está planteando en la movilidad de la ciudad debe ir acompañado de la transparencia total del proceso, y de una comunicación efectiva con los ciudadanos, de manera que sean partícipes y conocedores del estado de la ciudad, de las medidas que se están llevando a cabo y del resultado de las mismas.

De esta forma, la utilización de las nuevas tecnologías y formas de comunicación es primordial a la hora de agilizar el traspaso de información, garantizando que el mismo se produzca bidireccionalmente entre la administración y los ciudadanos.

Aunque las herramientas informáticas son cada vez más utilizadas, no se puede limitar la tarea de difusión solamente a ellas, pues se perdería el acceso de algunos colectivos, por lo que se debe valorar la aplicación de otros sistemas de distribución de la información.

Con esta acción se plantea la realización elaboración de un Programa de Comunicación y Sensibilización de la MUS, aplicando una serie de actuaciones para difundir los objetivos de la ciudad en movilidad y sostenibilidad, los proyectos que se han llevado a cabo, la inserción de esos proyectos en planes globales, los escenarios que se pretenden alcanzar en el futuro, etc., de modo que la información llegue al ciudadano sin distorsiones y de forma clara y comprensible.

Las actuaciones a desarrollar dentro del Programa de Comunicación y Sensibilización de la MUS serán:

- Uso de la página Web de la Movilidad (ver V.1.3), publicando los datos y resultados de los aspectos relativos a la movilidad.



	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Adaptar la página Web de la Movilidad para posibilitar su incorporación y accesibilidad a los dispositivos móviles de última generación, mediante la integración de tecnología "android", web móvil, java...</li> <li>▪ Empleo de las Redes Sociales de Internet más extendidas (facebook, twitter, tuenti...) para la divulgación de contenidos, campañas, encuestas, noticias... de la movilidad urbana sostenible.</li> <li>▪ Realizar campañas publicitarias en los medios de comunicación locales, así como publicar notas de prensa.</li> <li>▪ Elaborar y distribuir dípticos o folletos informativos con las actuaciones y medidas más importantes que se vayan realizando en la ciudad.</li> </ul>
Límite temporal	Corto - Medio - Largo plazo
Prioridad	Alta

ACCIÓN V.3.2. FORMACIÓN Y DIVULGACIÓN A LOS COLECTIVOS VULNERABLES

Código: V.3.2

En el contexto de la movilidad y seguridad vial urbana, el concepto vulnerables hace referencia a todos aquellos ciudadanos que, por razón del medio de desplazamiento que utilizan –así como, en algunos casos, por las características físicas del grupo de edad al que pertenecen–, tienen un mayor riesgo de sufrir lesiones en caso de accidente de tráfico. El concepto incluye, en este sentido, a los peatones –en general, y a los niños, personas mayores y personas con movilidad reducida, en particular– y a los ciclistas.



Colectivos vulnerables

Descripción

La vulnerabilidad de estos colectivos está relacionada fundamentalmente con su interacción en el espacio urbano con los medios de transporte motorizados, con sus conductas de circulación, así como con diversos factores vinculados al diseño de la vía pública y la gestión de la movilidad.

Para reducir su riesgo de accidente es necesario, por tanto, aparte de adoptar medidas de protección que hagan de la calle un lugar más seguro desde el punto de vista de la accidentalidad vial, profundizar en el conocimiento, divulgación y formación de los factores y criterios de relativos a la accesibilidad y movilidad, de cara a propiciar cambios en las costumbres de movilidad de los ciudadanos.

Siendo este uno de los objetivos principales del PMUS, se estima fundamental la inclusión en el Plan de Acción de propuestas encaminadas a incidir sobre la educación ciudadana en materias de movilidad, respecto ambiental y seguridad vial.

De esta forma se hace necesaria la realización de programas de formación y divulgación ciudadana, principalmente dirigidas a los colectivos vulnerables.

Se incidirá sobre aspectos de educación vial, civismo, uso de alternativas al vehículo privado en la movilidad, el uso de la bicicleta, el caminar y del transporte público, y respeto y concienciación con el medio ambiente.

- Programa de formación y divulgación a niños y jóvenes:

Implantar en los diferentes centros educativos de la Alcoy cursos y campañas de formación y difusión sobre comportamientos responsables con el medio ambiente, los conceptos de sostenibilidad y educar en pautas seguras, de forma que los menores desarrollen una nueva cultura de la movilidad sostenible y de la seguridad.



- Programa de formación y divulgación a la tercera edad:

Dentro del marco de la formación y divulgación ciudadana, se establece la realización de cursos de formación y seguridad vial dirigido a personas de más de 65 años, con el fin de reducir la siniestralidad entre este colectivo.

Estos cursos se impartirían en los diferentes Centros de Día, Clubes de jubilados, residencias de ancianos, etc,

La formación planteada estaría compuesta por una serie de unidades formativas teórico - prácticas, pudiéndose realizar una práctica real en el Campus de la Movilidad (ver Acción V.3.3) cuando esta estuviese operativa.

La coordinación de estos programas de educación y divulgación será asumida por el Órgano Municipal de Seguimiento y Gestión del PMUS (ver V.1.1), en colaboración con otras entidades como la Policía Local, y plataformas sociales del peatón y la bicicleta y los centros educativos y de la tercera edad del municipio.

Límite temporal	Corto - Medio - Largo plazo
Prioridad	Alta



ACCIÓN V.3.3. CAMPUS DE LA MOVILIDAD		Código: V.3.3
Descripción	<p>Se propone establecer en la ciudad de Alcoy un Campus de la Movilidad. Se trata de implantar unas instalaciones fijas en las que se desarrollen diferentes actividades, cursos de educación y formación dirigidos a la seguridad vial, al respeto medioambiental y nuevas pautas de movilidad sostenibles.</p> <p>Así mismo, en estas instalaciones se celebrarán foros participativos y reuniones de los diferentes grupos de seguimiento creados para la evaluación los objetivos de sostenibilidad marcados en el presente PMUS.</p> <p>El Campus de la Movilidad deberá contar con una zona de prácticas, donde se realizar circuitos, y otras actividades prácticas.</p> <p>En este sentido, Alcoy posee el Circuito de Educación Vial en el recinto de las Aulas Verdes. Este circuito pasará a formar parte del conjunto de instalaciones que conformaran el Campus de la Movilidad de Alcoy.</p>	
Límite temporal	Largo plazo	
Prioridad	Baja	

#### 4.6. LÍNEA ESTRATÉGICA VI. MOVILIDAD DE MERCANCÍAS

Se agrupan en este apartado los programas y acciones relativos a la movilidad del transporte urbano de mercancías, tanto en los aspectos referentes a su circulación como en las operaciones de reparto y distribución de las mismas.

Los objetivos específicos de esta línea estratégica son los siguientes:

- Regulación y ordenación de la carga y descarga.
- Control de circulación de vehículos pesados, minimizando los desplazamientos de reparto y distribución de la mercancía.
- Gestionar los aparcamientos de pesados y centros de transporte.
- Limitar los accesos y los horarios de carga y descarga , sobre todo en el centro histórico.
- Gestionar la entrada de vehículos pesados en el centro histórico o zonas de acceso restringido (ver Acción III.3.1)

Las acciones planteadas dentro de esta línea están contenidas en el programa de actuación para la regulación y gestión de las operaciones de carga y descarga en la ciudad, siendo las siguientes:

- VI.1.1. Ordenanza reguladora de las operaciones de carga y descarga.
- VI.1.2. Promover vehículos limpios para la carga y descarga.
- VI.1.3 .Aparcamientos de vehiculos pesados en exterior de la ciudad

A continuación se hace una descripción detallada de las acciones enumeradas.

#### 4.6.1. VI.1. REGULACIÓN Y GESTIÓN DE LA CARGA Y DESCARGA

ACCIÓN VI.1.1. ORDENANZA REGULADORA DE LAS OPERACIONES DE CARGA Y DESCARGA

Código: VI.1.1

Descripción

La regulación de la circulación de vehículos pesados, así como de las operaciones de carga y descarga de las mercancías que estos transportan, comporta una serie de características a la movilidad, que resultan acordes con los objetivos perseguidos por el Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS):

- Reducción del tráfico.
- Mejoras de la movilidad de los vehículos.
- Disminución de afluencia de vehículos al caso urbano en horario diurno.
- Reducción de la contaminación medioambiental.
- Disminución de riesgos e incomodidades para peatones.
- Mejora de la movilidad de residentes.

La restricción de la circulación del transporte pesado consiste en impedir el tránsito de estos vehículos (a partir de un determinado peso o tamaño) dentro del área urbana, estableciendo una frontera a partir de la cual no pueden circular y, por lo tanto, desde esa posición, su carga ha de ser fraccionada en vehículos de menor gálibo para ser distribuida en la ciudad.

La regulación del estacionamiento de pesados va encaminada a evitar no sólo que los vehículos pesados aparquen en cualquier lugar, sino que lo hagan en espacios especialmente diseñados para ello. Así se evita que tanto los remolques como las cabezas tractoras de estos vehículos queden estacionados en las zonas residenciales del área urbana con el impacto que ello supone.

La existencia de itinerarios para vehículos pesados limita su circulación y acceso a determinadas áreas o vías de la ciudad. De esta forma, el tráfico de pesados queda canalizado sin que suponga una afección significativa a las zonas urbanas y a las actividades que en ellas se desarrollan.

Otra medida a implantar para el control de la carga y descarga en las ciudades es la limitación de los horarios en que se pueden realizar estas operaciones.

Gran parte de la actividad de carga y descarga de mercancías coincide con la hora punta de tráfico de la mañana, empeorando sensiblemente las condiciones de tráfico y entorpeciendo, a menudo, la circulación de los autobuses, precisamente en la franja horaria en la que su frecuencia de paso es mayor. Estableciendo un horario para la carga y descarga que no se solape con las horas punta de tráfico se puede reducir la interferencia de un flujo con otro, mejorando el ambiente de la ciudad.

Por todo ello, se propone la redacción y tramitación, por parte de los Servicios Técnicos del Ayuntamiento de Alcoy, para su posterior aprobación por la Corporación Municipal, de una Ordenanza Reguladora de las Operaciones de Carga y Descarga en la Ciudad, con los contenidos mínimos expuestos a continuación:



	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Objeto y ámbito de aplicación.</li> <li>▪ Definición y caracterización de la tipología de vehículos.</li> <li>▪ Condiciones para obtener el distintivo de vehículo autorizado.</li> <li>▪ Estacionamientos y lugares autorizados, identificando los existentes y proponiendo nuevos.</li> <li>▪ Limitación de horarios por zonas para efectuar las operaciones de carga y descarga.</li> <li>▪ Establecer itinerarios de circulación de vehículos pesados.</li> <li>▪ Normas para la realización de las operaciones.</li> <li>▪ Limpieza y reparación de daños.</li> <li>▪ Autorizaciones especiales (operaciones y mercancías especiales, vehículos de transporte especial, tramitación...)</li> <li>▪ Régimen sancionador.</li> </ul>
Límite temporal	Corto plazo
Prioridad	Alta



<p><b>ACCIÓN VI.1.2. PROMOVER VEHÍCULOS LIMPIOS PARA LA CARGA Y DESCARGA</b></p>	<p><b>Código: VI.1.2</b></p>
<p>Descripción</p>	<p>Los problemas asociados a la distribución de mercancías y operaciones de carga y descarga, (ruido, emisiones, ocupación del viario), y su incidencia sobre el tráfico rodado, peatonal y ciclista, no pueden solucionarse sólo con la asignación de zonas y horarios específicos para realizar la actividad, es necesario influir de forma determinante en el tipo de vehículos usados en la distribución de mercancías.</p> <p>La renovación de la flota de vehículos pesados, a medida que estos queden obsoletos y dejen de ser operativos, adquiriendo otros más eficientes y de baja emisión ("limpios"), es una acción que conllevará una disminución en la emisión de gases de efecto invernadero (CO, CO2) y una reducción de la contaminación acústica.</p> <p>La acción descrita adquirirá especial relevancia en la zona del centro histórico de la ciudad, cuya morfología viaria dificulta la circulación del tráfico rodado, en especial, de los vehículos de grandes dimensiones utilizados en las operaciones de carga y descarga. En este sentido, estará profundamente ligada con las acciones de protección del casco histórico de Alcoy que persiguen una disminución de las afecciones medioambientales generadas por el tráfico motorizado (ver I.1.1. Peatonalización Centro Histórico, I.3.1. Red de Itinerarios Ciclistas, I.4.1. Establecimiento de zonas 30, III.3.1. Limitar el acceso Motorizado al centro histórico)</p> <p>Se plantea el cambio del tipo de vehículos que realizan a las operaciones de carga y descarga, principalmente de aquellos que acceden al centro histórico, mediante la promoción del uso de vehículos limpios.</p> <p>Se fomentarán los vehículos eléctricos e híbridos, mediante medidas del tipo: reducción de los impuestos de circulación a estos vehículos; rebaja del impuesto IAE; subvenciones para la renovación del parque de vehículos destinado al transporte de mercancías...</p> <p>El desarrollo y estudio de estas medidas se realizará por parte de la Órgano Municipal de Seguimiento y Gestión del Plan de Movilidad Urbana Sostenible (creado a partir de la aprobación del presente documento)</p>
<p>Límite temporal</p>	<p>Largo plazo</p>
<p>Prioridad</p>	<p>Baja</p>



ACCIÓN VI.1.3. APARCAMIENTOS DE VEHICULOS PESADOS EN EXTERIOR DE LA CIUDAD

Código: VI.1.3

Descripción

La Ordenanza Reguladora de las Operaciones de Carga y Descarga en la Ciudad (acción VI.1.1) establecerá ordenará la circulación de vehículos pesados, así como de la carga y descarga de las mercancías que estos transportan.

La Ordenanza restringirá la circulación del transporte de mercancías, impidiendo el tránsito de vehículos pesados (a partir de un determinado peso o tamaño) dentro del área urbana, con el establecimiento de una frontera a partir de la cual no podrán circular y, por lo tanto, desde esa posición, su carga deberá ser fraccionada en vehículos de menor gálibo para ser distribuida en la ciudad.

La entrada en vigor de la citada Ordenanza obligará, para facilitar el cumplimiento de la misma, a la disposición de estacionamientos adecuados para los vehículos pesados cuya circulación se limite.

En la presente acción se propone la identificación, delimitación y reserva de aparcamientos destinados a estos vehículos.

Se consideran entornos especialmente indicados para la ubicación de los aparcamientos de vehículos pesados, las siguientes zonas:

- Los polígonos industriales (ver acción IV.1.2. Plan de Aparcamientos Públicos en Superficie y Subterráneos)
- Los centros de transporte (intercambiadores de mercancías). Son los puntos dentro de la cadena logística establecidos en la periferia de la ciudad donde la carga de los vehículos pesados es fraccionada para ser distribuida en el interior de la ciudad.
- Lugares expresamente delimitados o autorizados por el Ayuntamiento.
- En el interior de locales comerciales e industriales, siempre que reúnan las condiciones adecuadas y utilizando trayectos previamente autorizados.

Con esta medida se evita que vehículos de mercancías de gran gálibo entren en la ciudad, soslayando el impacto que ello supone para el medio ambiente urbano.

Además, el empleo de vehículos de pequeño gálibo para el reparto interior no sólo tiene ventajas para la ciudad y sus habitantes, sino también para las empresas de reparto que pueden reducir sus gastos.

Así mismo, en la elaboración de la ordenanza reguladora de aparcamientos (ver acción IV.3.1) se contemplaran y definirán las limitaciones y características de los estacionamientos reservados para vehículos pesados.

Límite temporal

Medio - Largo plazo

Prioridad

Baja

#### 4.7. LÍNEA ESTRATÉGICA VII. MOVILIDAD EN LOS INSTRUMENTOS URBANÍSTICOS

Se concentran en este apartado los programas y acciones relativos al establecimiento de las bases necesarias para que se implante la política y la cultura de la movilidad sostenible en los diferentes instrumentos urbanísticos (revisión del plan general de la ciudad, planeamiento de los nuevos desarrollos, modificaciones puntuales, planes especiales, proyectos de urbanización,...)

Los objetivos específicos de esta línea estratégica son los siguientes:

- Integración de la movilidad en las políticas urbanísticas.
- Favorecer la peatonalización de zonas.
- Potenciar modelos urbanos orientados al transporte público.
- Elaborar planes de movilidad en los nuevos desarrollos.
- Establecer normativa para la promoción de la movilidad sostenible en los nuevos desarrollos.
- Fomentar el desarrollo ordenado de la ciudad, limitando la expansión.

En las siguientes páginas se describen las acciones planteadas dentro de esta línea estratégica:

- VII.1.1. Planeamiento adaptado a la movilidad sostenible
- VII.1.2. Planificación del transporte público en los nuevos desarrollos urbanísticos
- VII.1.3. Manual de recomendaciones de movilidad urbana sostenible

Las acciones detalladas se engloban en el programa de actuación para la integración de la movilidad en las políticas urbanísticas.

### 4.7.1. VII.1. INTEGRACIÓN DE LA MOVILIDAD EN LAS POLÍTICAS URBANÍSTICAS

ACCIÓN VII.1.1. PLANEAMIENTO ADAPTADO A LA MOVILIDAD SOSTENIBLE		Código: VII.1.1
Descripción	<p>La redacción y desarrollo de los diferentes instrumentos urbanísticos se adaptarán a las directrices y recomendaciones del Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS), una vez se proceda a la tramitación y aprobación del mismo.</p> <p>En la actualidad, el Plan General de Alcoy se encuentra en fase de redacción, por lo que, en la elaboración de los documentos que integran el mismo, se deberán observar de forma obligada los criterios y normas establecidas en el PMUS, debiendo contemplar, como mínimo, aspectos como:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Habilitación de aparcamientos para bicicletas, tanto en la vía pública como en el interior de las edificaciones de nueva construcción.</li> <li>▪ Establecer los criterios y características de los itinerarios ciclistas a implantar.</li> <li>▪ Creación y fomento de nuevos itinerarios peatonales, ya sean en tramos aislados o como continuidad a los propuestos.</li> <li>▪ Cobertura adecuada de transporte público en los nuevos desarrollos y propuestas para cubrir la misma.</li> <li>▪ Planteamiento de zonas de recreo, paseo y estanciales, alejadas o separadas del tráfico intenso.</li> <li>▪ Integrar el concepto de movilidad como el conjunto de los desplazamientos realizados en los distintos modos de desplazamiento, ya a pie, en bicicleta, en transporte público o en vehículo privado.</li> <li>▪ Reestudiar en el viario el reparto de espacios equilibrando los mismos, a peatones, ciclistas, transporte público y vehículo privado, desestimando la supremacía espacial actualmente vigente de los modos motorizados privados.</li> </ul> <p>El nuevo Plan General deberá ser una de las herramientas propulsoras de la movilidad sostenible, contemplando e integrando en el mismo todas las indicaciones que se muestran en el presente Plan de Movilidad Sostenible, tanto en las remodelaciones urbanísticas que se realicen como en las de nuevos crecimientos.</p> <p>En el Planeamiento de desarrollo pendiente de redacción o aprobación (planes de sectorización, planes parciales, planes especiales...), así como en los proyectos de Urbanización, de Obra Ordinaria, de Remodelaciones Urbanas y de Infraestructuras y Equipamientos (incluyendo los aparcamientos públicos o privados) deberán también justificarse el cumplimiento de las normas y recomendaciones del PMUS.</p>	
Límite temporal	Corto plazo	
Prioridad	Alta	



ACCIÓN VII.1.2. PLANIFICACIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO EN LOS NUEVOS DESARROLLOS URBANÍSTICOS

Código: VII.1.2

Descripción

La Planificación del Transporte Público en los nuevos desarrollos urbanísticos pretende dotar, desde las primeras fases de la ordenación, de infraestructuras y espacio al transporte público y promover densidades que le permitan ser competitivo con el vehículo privado.

Esta acción requerirá la elaboración de Estudios o Planes con indicación y análisis de los siguientes aspectos:

- Ubicación del nuevo desarrollo.
- Líneas de transporte público existentes en la zona, o cercanos a la misma.
- Tipo y características (horario, frecuencia...) del transporte público existente o cercano.
- Determinación de la demanda de desplazamientos de los nuevos desarrollos.
- Determinación de posibles centros atractores dentro del nuevo desarrollo.
- Indicación de la oferta de transporte público necesaria para cubrir la demanda que genere el nuevo desarrollo.
- Con la propuesta de oferta de transporte público, indicación de la cobertura del mismo frente a la demanda esperada.
- Fijar las distancias máximas desde un desarrollo urbanístico a la parada más próxima de transporte público.

Dentro de esta acción, entraría también la posibilidad de que las juntas de compensación financien total o parcialmente las infraestructuras necesarias para la nueva red de transporte público necesaria, de la misma manera que financian la distribución y acometidas del resto de servicios urbanos.

De esta forma, en los nuevos desarrollos ya se establecerán las bases para que, desde su puesta en marcha, se cumplan unas directrices de movilidad sostenible del reparto modal de los desplazamientos.

Límite temporal

Corto – Medio plazo

Prioridad

Alta

ACCIÓN VII.1.3. MANUAL DE RECOMENDACIONES DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE

Código: VII.1.3

Descripción

Se propone la redacción de un Manual de Recomendaciones de Movilidad Urbana Sostenible para los nuevos desarrollos y remodelaciones, con la introducción de los siguientes conceptos:

▪ MUS en el planeamiento de desarrollo (planes parciales, especiales, etc.)

- Ratios de de viajes e hipótesis de la movilidad futura.
- Redes viarias y de transporte existentes.
- Problemas de movilidad detectados; en accesos y en el entorno.
- Definición de criterios para la inclusión de la MUS.
- Red viaria de acceso.
- Pacificación (calmado) de tráfico y zonas peatonales. Coexistencia de ambas.
- Espacios e itinerarios peatonales.
- Itinerarios ciclistas.
- Red de transporte público. Ubicación de paradas.

▪ MUS a tener en cuenta para los proyectos de urbanización:

- Secciones viarias.
- Elementos de viabilidad peatonal: aceras, itinerarios verdes, conexiones y áreas estanciales.
- Vías ciclistas. Carriles - bici, Bici - calles, vía verde y/o integración en calzada y/o acera.
- Cruces peatonales y ciclistas.
- Accesos al transporte público.
- Pavimentos (enfocados también al tránsito de personas a pie)
- Supresión de barreras, pasos y elementos de transporte vertical.
- Señalización viaria.
- Pacificación del tráfico rodado.
- Especial relevancia de la carga y descarga de mercancías.
- Alumbrado público y mobiliario urbano.

Límite temporal

Corto plazo

Prioridad

Alta

#### 4.8. LÍNEA ESTRATÉGICA VIII. MEDIO AMBIENTE Y SEGURIDAD VIAL

Los programas y acciones contenidos en esta línea estratégica se dividen en dos grupos de actuación, buscando incidir directamente en dos de los objetivos generales planteados para el tratamiento de la movilidad en la ciudad de Alcoy.

Se trata, por un lado, de mejorar los efectos negativos que el actual sistema de circulación y movilidad genera en medio ambiente y, por otro, avanzar en el perfeccionamiento de las condiciones de la seguridad vial.

De esta forma, se establece que los objetivos específicos de esta línea estratégica sean los siguientes:

- Reducir las emisiones de CO, CO<sub>2</sub>, partículas en suspensión, ruido, etc.
- Aprovechamiento de las instalaciones para obtención de energías renovables.
- Reducir los consumos energéticos y la dependencia de los derivados del petróleo.
- Reducir la sensación y estado de inseguridad en los desplazamientos.

A continuación se definen las acciones planteadas para la línea estratégica de medio ambiente y seguridad vial, clasificándolas en sus correspondientes programas de actuación según la distribución siguiente:

- Programa de actuación para la reducción de emisiones contaminantes.
  - VIII.1.1. Renovación de la flota de vehículos municipales (oficiales y concesiones)
  - VIII.1.2. Cursos de conducción eficiente (ECO - CONDUCCIÓN)
  - VIII.1.3. Reprogramación de las centralitas de los motores de vehículos municipales.
  - VIII.1.4. Instalación de estaciones medidoras de la calidad del aire.
- Programa de actuación para la reducción de la contaminación acústica.
  - VIII.2.1. Plan Acústico Municipal.
  - VIII.2.2. Plan de conservación de los pavimentos de aceras y calzadas.
  - VIII.2.3. Control de emisiones de ruido en vehículos motorizados.
- Programa de actuación para incentivar modos de transporte privado limpios.
  - VIII.3.1. Vehículos privados y Taxi "limpios".
  - VIII.3.2. Promover el uso compartido del vehículo privado.
- Programa de actuación para reducir consumos energéticos de las nuevas instalaciones.
  - VIII.3.3. Instalación de paneles solares en las nuevas instalaciones.
- Programa de actuación para la mejora de la Seguridad Vial
  - VIII.3.4. Plan de Seguridad Vial.

#### 4.8.1. VIII.1. REDUCCIÓN DE LAS EMISIONES CONTAMINANTES

ACCIÓN VIII.1.1. RENOVACIÓN DE LA FLOTA DE VEHÍCULOS MUNICIPALES		Código: VIII.1.1
Descripción	<p>La renovación de la flota municipal de vehículos, a medida que estos queden obsoletos y dejen de ser operativos, adquiriendo otros más eficientes y de baja emisión ("limpios"), es una acción que conllevará una disminución en la emisión de gases de efecto invernadero (CO, CO2) y una reducción de la contaminación acústica.</p> <p>Desde las administraciones y empresas concesionarias de servicios se debe dar ejemplo y promover el cambio del parque de vehículos hacia otros más respetuosos con el medio ambiente, de mayor eficiencia y menor consumo energético.</p> <p>Así, esta acción va dirigida, principalmente, a la administración local, que debe fomentar e incentivar la compra de vehículos limpios, para la flota urbana y otros servicios urbanos, como el servicio de recogida de basuras, así como para la flota de autobuses municipales.</p> <p>Para poner en práctica la acción descrita se propone:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Adquirir vehículos de tecnologías limpias: propulsión eléctrica, pila de combustible, híbrida, gas natural, gases licuados del petróleo o hidrógeno, con sistema Start&amp;Stop, recuperación de energía de frenado, aerodinámica mejorada, y neumáticos de baja resistencia.</li> <li>▪ Solicitar ayudas al Estado, a la Generalitat y a las Agencias de Energía, que disponen de diferentes líneas de subvención para la adquisición de este tipo de vehículos.</li> <li>▪ Impulsar y negociar el uso de estos vehículos limpios por parte de las empresas concesionarias que realizan servicios urbanos, exigiendo en las futuras licitaciones de la concesión, el uso de los mismos.</li> </ul>	
Límite temporal	Corto - Medio - Largo plazo	
Prioridad	Alta	

ACCIÓN VIII.1.2. CURSOS DE CONDUCCIÓN EFICIENTE (ECO - CONDUCCIÓN)		Código: VIII.1.2
Descripción	<p>El sector transporte es el primer consumidor de energía de España, asciende aproximadamente al 41% del consumo de energía final en 2009 y a una cifra cercana al 32% de las emisiones de gases de efecto invernadero. El transporte por carretera es responsable de más del 75% del total de emisiones del sector.</p> <p>A nivel consumo del transporte, se ha corroborado que es el vehículo privado, el turismo, el de mayor energía consumida y el responsable del mayor porcentaje de emisiones contaminantes, así como el más implicado en los accidentes.</p> <p>Con la presente acción se pretende fomentar, mediante una adecuada formación, información y concienciación, la conducción eficiente, consistente en una serie de técnicas de conducción que permiten unos ahorros medios de un 15% de carburante, una reducción de emisiones contaminantes y un aumento de seguridad en la conducción.</p> <p>De esta forma, se propone impartir cursos de Eco – Conducción (conducción eficiente), incluyendo consejos de mantenimiento del vehículo para evitar aumentar el consumo de carburante, y por tanto el coste del uso del coche, a los siguientes colectivos:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ A los conductores de vehículos oficiales, conductores de autobús y de los servicios públicos.</li> <li>▪ A los conductores de vehículos pesados y transportistas y empleados de empresas de distribución de mercancías.</li> <li>▪ Finalmente, y a largo plazo, posibilitar y promover el acceso de cualquier ciudadano interesado.</li> </ul>	
Límite temporal	Corto - Medio plazo	
Prioridad	Media	

ACCIÓN VIII.1.3. REPROGRAMACIÓN DE LAS CENTRALITAS DE LOS MOTORES DE VEHÍCULOS MUNICIPALES		Código: VIII.1.3
Descripción	<p>Siendo uno de los objetivos básicos de la movilidad sostenible, la búsqueda de soluciones de transporte que consuman menos recursos naturales y produzcan menos afecciones al medio ambiente, es fundamental la aplicación, en los modos motorizados, de cuantas técnicas de reducción de su consumo energético como sea posible.</p> <p>Existen métodos para aumentar la potencia y disminuir el consumo del vehículo mediante la reprogramación de la centralita del vehículo, o bien cambiando la misma.</p> <p>Se propone:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ La reprogramación de las centralitas de los vehículos municipales que tengan un uso superior a los 25.000km/año</li> <li>▪ Realizar una prueba piloto en varios coches municipales, y en caso de obtener los resultados satisfactorios, introducir la acción en el resto de vehículos municipales.</li> <li>▪ Difundir los resultados mediante campañas, para llevar a la práctica la misma actuación en el transporte privado y comercial.</li> </ul>	
Límite temporal	Medio - Largo plazo	
Prioridad	Media	

ACCIÓN VIII.1.4. INSTALACIÓN DE ESTACIONES MEDIDORAS DE LA CALIDAD DEL AIRE

Código: VIII.1.4

Descripción

En la lucha contra la contaminación ambiental, es importante controlar y regular las emisiones de sustancias contaminantes al medio ambiente, combatir el cambio climático global y evitar o reducir las emisiones a la atmósfera de sustancias contaminantes.

Se ha demostrado, que el tráfico es uno de los principales focos de emisión a la atmósfera de sustancias contaminantes. Como cabe esperar las zonas donde la emisión de contaminantes es mayor coinciden con las zonas que concentran más tráfico motorizado, que además es de carácter privado.

La Comunidad Valenciana cuenta con una red de estaciones que permite realizar un seguimiento de los niveles de los más importantes contaminantes atmosféricos en las principales áreas urbanas e industriales, extendiéndose dicho control a la totalidad de la comunidad mediante la Red Valenciana de Vigilancia y Control de la Contaminación Atmosférica.

La ciudad de Alcoy dispone de un punto fijo de medida de la Calidad del Aire perteneciente a dicha Red. La estación tiene las siguientes características:

**Provincia:** Alicante  
**Municipio:** Alcoy  
**Código:** 03009006  
**Ubicación:** zona residencial  
**Dirección:** junto Avda. Andalucía  
**Longitud:** 0° 28' 01" Oeste  
**Latitud:** 38° 42' 23" Norte  
**Altitud:** 534 m  
**Estado actual:** Activa



Estación de medida de Calidad del Aire de Alcoy

**Mide los siguientes contaminantes:** Arsénico, Benzo(a)pireno, Cadmio, Dióxido de Azufre, Dióxido de Nitrógeno, Monóxido de Carbono, Monóxido de Nitrógeno, Níquel, Óxidos de Nitrógeno totales, Ozono, Partículas en Suspensión (< 10 µm), Partículas en Suspensión (< 2,5 µm) y Plomo.

Con esta acción se pretende ampliar la participación del municipio en el ámbito la contaminación atmosférica por emisiones de gases contaminantes mediante la instalación de una estación de medición de la calidad del aire de competencia municipal.

Una posible ubicación en la que instalar el citado punto de medida sería en la zona suroeste de la ciudad, en la explanada destinada a aparcamiento viario en superficie situada junto al Campo Municipal de Fútbol El Collao.

Esta estación de medida estará conectada con el Centro de Control de Tráfico del Ayuntamiento, haciendo uso de las redes de comunicaciones existentes en la ciudad, acondicionando las mismas en caso de ser necesario, de forma que desde el Centro se lleve a cabo la lectura a tiempo real de los datos registrados en las estaciones y de los parámetros contaminantes.

Así, desde el Centro se podrá actuar inmediatamente sobre el tráfico de la zona caso de que las medidas superen o se acerquen a los índices de máximos establecidos en la legislación vigente.

Límite temporal

Medio plazo

Prioridad

Media

#### 4.8.2. VIII.2. REDUCCIÓN DE LA CONTAMINACIÓN ACÚSTICA

ACCIÓN VIII.2.1. PLAN ACÚSTICO MUNICIPAL		Código: VIII.2.1
Descripción	<p>Actualmente, dentro de los trabajos de redacción del Plan General de Alcoy, se está procediendo a la elaboración del Plan Acústico Municipal, que comprende dos fases claramente diferenciadas:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <b>Fase 1: Mapa de Ruido del Término Municipal</b>, que ,entre otros, tendrá los siguientes objetivos:                             <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Permitir la evaluación global de la exposición a la contaminación acústica de la zona.</li> <li>○ Permitir la realización de predicciones globales.</li> <li>○ Posibilitar la adopción fundada de planes de acción en materia de contaminación acústica y, en general, de las medidas correctoras que sean adecuadas.</li> </ul> </li> <li>▪ <b>Fase 2: Plan de Acción</b>, que incluirá, como mínimo, los elementos siguientes:                             <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Descripción de la aglomeración, los principales ejes viarios, los principales ejes ferroviarios y otras fuentes de ruido consideradas.</li> <li>○ Autoridad responsable.</li> <li>○ Contexto jurídico.</li> <li>○ Valores límite establecidos con arreglo al art. 5.4 de la Directiva 2002/49/CE.</li> <li>○ Resumen de los resultados de la labor de cartografiado del ruido.</li> <li>○ Evaluación del número estimado de personas expuestas al ruido, con determinación de los problemas y las situaciones que se deben mejorar.</li> <li>○ Relación de las alegaciones u observaciones recibidas en el trámite de información pública de acuerdo con el art. 22 de la Ley del Ruido.</li> <li>○ Medidas que ya se aplican para reducir el ruido y proyectos en preparación.</li> <li>○ Actuaciones previstas por las autoridades competentes para los próximos cinco años, incluidas medidas para proteger las zonas tranquilas.</li> <li>○ Estrategia a largo plazo.</li> <li>○ Información económica (si está disponible): presupuestos, evaluaciones coste-eficacia o costes-beneficios.</li> <li>○ Disposiciones previstas para evaluar la aplicación y los resultados del plan de acción.</li> </ul> </li> </ul> <p>El Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) tiene como objetivo el respeto y defensa del medio ambiente.</p> <p>Puesto que uno de los factores que condicionan la calidad del medio urbano es la presencia o ausencia de contaminación acústica, siendo uno de los principales factores productores del ruido urbano el tráfico motorizado, existirá una relación directa entre el PMUS y el Plan Acústico Municipal en desarrollo.</p>	
Límite temporal	Corto plazo	
Prioridad	Alta	

ACCIÓN VIII.2.2. PLAN DE CONSERVACIÓN DE LOS PAVIMENTOS DE ACERAS Y CALZADAS

Código: VIII.2.2

Descripción

Entre los parámetros que influyen en el nivel de ruido producido por el tráfico rodado, además de la intensidad del tráfico, velocidad, etc, destaca el tipo de pavimento existente en las vías públicas, y fundamentalmente el grado de conservación del mismo.

Así, este parámetro condicionará en gran medida el ruido ambiental de la ciudad, y una adecuada actuación sobre el mismo producirá una reducción de los niveles sonoros existentes en la actualidad.

Por este motivo, entre otros, es necesario llevar a cabo de forma eficiente la Gestión y Mantenimiento de los pavimentos de la ciudad.

Por ello, en la presente acción se propone la elaboración de un Plan de Conservación de los Pavimentos de Aceras y Calzadas de Alcoy, que se dividirá en las siguientes fases:

- FASE 1. TOMA DE DATOS: Realización de un inventario de tipología y estado actual de los pavimentos de la ciudad, mediante una exhaustiva toma de datos de campo.
- FASE 2. PROGRAMA DE GESTIÓN: Creación o implantación de un programa informático de gestión de pavimentos, en el entorno de una completa plataforma informática de desarrollo de aplicaciones empresariales, con base de datos integrada (existen varias en el mercado), para facilitar las posteriores revisiones del estado de los pavimentos de aceras y calzadas.

Esta herramienta informática se desarrollara con las siguientes características:

- Mantenimiento y relaciones entre las Tablas: Tramos/ Tipos/ Calles/ Zonas/ Población/ Código Postal/ Módulos.
- Presentación de fichas de tramos de una sola calle, con posibilidad de inserción de documentación gráfica (fotografía, plano de situación), con desglose de la medición y estado del pavimento en cada tramo. Posibilidad de impresión de estas fichas.
- Creación y asignación de módulos de reparación por tramos.
- Mantenimiento, elaboración y posibilidad de impresión de actuaciones potenciales, con cálculo en tiempo real del coste de actuación, mediante selección de zonas, tramos, tipos de pavimento, estados y módulos (herramienta de filtrado)

De esta forma, se dispondrá de una herramienta de trabajo operativa, cuya actualización y mantenimiento sea ágil y eficaz; y permita optimizar los trabajos de Gestión y Mantenimiento de Pavimentos.

- FASE III. ACTUALIZACIÓN DE DATOS: Actualización y mantenimiento del programa de gestión para que la base de datos generada no quede obsoleta.

Mediante el Plan de Conservación de Pavimentos se podrán analizar y caracterizar las vías por tipo y estado de pavimento, obteniendo como resultado aquellas que están suponiendo un aumento del ruido, y por tanto, son susceptibles de repavimentación o modificación a una tipología de menor producción de ruido asociado a su morfología (p.e. "asfaltos fonoabsorbentes", fabricados con materiales atenuantes del ruido)



	<p>El Órgano Municipal de Seguimiento y Gestión del Plan de Movilidad Urbana Sostenible (creado partir de la aprobación del presente documento) será responsable de promover los instrumentos necesarios (físicos y presupuestarios) para la redacción y actualización del citado Plan.</p> <p>Adicionalmente, se debe mencionar que, debido a la gestión y conservación de aceras efectuada en el marco del Plan de Conservación propuesto, se generará un sinergia destacada con el Plan de Accesibilidad al Medio Urbano descrito en la Acción I.2.1.</p>
Límite temporal	Corto - Medio plazo
Prioridad	Alta

<p><b>ACCIÓN VIII.2.3. CONTROL DE EMISIONES DE RUIDO DE LOS VEHÍCULOS MOTORIZADOS</b></p>		<p>Código: VIII.2.3</p>
Descripción	<p>En el marco de la protección ambiental, y la reducción de los efectos negativos provocadas por el sistema de movilidad urbano, refiriéndose en este caso concreto a la emisión de ruidos procedentes del tráfico motorizado, se establecen medidas de control de emisiones.</p> <p>Se plantea la realización de campañas de controles de ruido del tráfico motorizado, realizadas por la Policía Local en las que se detecten los vehículos que superan los límites de emisiones de ruido permitidos por la normativa vigente de aplicación.</p>	
Límite temporal	Corto - Medio plazo	
Prioridad	Alta	

### 4.8.3. VIII.3. INCENTIVAR MODOS DE TRANSPORTE PRIVADO LIMPIOS

#### ACCIÓN VIII.3.1. VEHÍCULOS PRIVADOS Y TAXIS "LIMPIOS"

Código: VIII.3.1

#### Descripción

Con objeto de extender y fomentar el uso de las nuevas tecnologías de transporte privado y los combustibles alternativos se deben establecer medidas de apoyo y bonificación para posibilitar e incentivar la adquisición de vehículos híbridos o eléctricos, a través de subvenciones y prestaciones económicas para la compra de los mismos.

A continuación se exponen las actuaciones a desarrollar para impulsar la compra de medios motorizados de menor consumo energético y baja emisión de contaminantes (limpios):

- Por parte del Órgano Municipal de Seguimiento y Gestión del Plan de Movilidad Urbana Sostenible (creado a partir de la aprobación del presente documento) se realizará un estudio de las ayudas que ofrecen el Estado, la Generalitat y las Agencias de Energía, para la renovación del parque móvil hacia medios de transporte más eficientes y respetuosos con el medio ambiente.
- Establecer oficinas de información, de orientación y de apoyo a las personas y empresas interesadas en la compra de estos medios de transporte motorizado, con el objeto de poder asesorarles de las subvenciones y financiaciones existentes, así como de la manera de solicitar, gestionar y tramitar las mismas.
- Reducir los impuestos y tasas (impuestos de circulación, etc) aplicables a estos automóviles, incidiendo en la idea de pagar en función de lo que se contamine.
- Aplicar tarifas reducidas en los aparcamientos públicos a los usuarios de vehículos limpios.
- Promover el uso de los biocarburantes, combustibles producidos a través de la biomasa, por lo que son una fuente de energía renovable, con tasa cero de impuestos en la actualidad. Por ejemplo, usando Bio-diesel, se reducen las emisiones entre un 40-50% y Bio-Etanol entre un 50-60%.
- Instalar puntos de recarga de automóviles eléctricos en la ciudad (p.e. en los aparcamientos públicos), de manera que se facilite el servicio al parque móvil de estas características.
- Actualmente, Alcoy cuenta con una flota de 25 taxis de diferentes marcas y modelos (todos de gasóleo) Se propone la renovación de los taxis, a medida que los mismos vayan quedando obsoletos, a vehículos de menor consumo y contaminación.

Límite temporal

Medio - Largo plazo

Prioridad

Media - Baja

ACCIÓN VIII.3.2. PROMOVER EL USO COMPARTIDO DEL VEHÍCULO PRIVADO

Código: VIII.3.2

Descripción

En nuestro país, existe una cultura muy enraizada del uso del transporte privado motorizado, que es muy difícil de contrarrestar con medidas que no sean limitativas de su uso, y, por tanto, consideradas antisociales.

Las acciones a llevar a cabo para limitar el uso del vehículo privado, favoreciendo el resto de medios de transporte se han de hacer de manera progresiva, a medida que la población adquiera conciencia de su necesidad y conveniencia.

Mientras los ciudadanos no se adapten a los nuevos pensamientos de ahorro energético y de defensa del medio ambiente, y se convenzan de que, optando por formas de desplazamiento más sostenible (a pie, en bicicleta y transporte público), su calidad de vida se incrementará, la aplicación de medidas de limitación del transporte privado motorizado no serán bien vistas, y, difícilmente, llegarán a ser asumidas como propias por los automovilistas.

Tal como se ha comentado a lo largo del presente documento, una buena gestión de la movilidad conlleva evitar los recorridos innecesarios, encaminando los desplazamientos obligados hacia modos de transportes más sostenibles, respetuosos con el entorno y el medio ambiente.

Actuando sobre la baja densidad de utilización del transporte privado motorizado, que va asociada a la movilidad obligada a los diferentes focos atractores (centros de empleo, polígonos industriales, hospitales, universidad...), se alcanzan los siguientes objetivos ligados a la movilidad sostenible:

- Disminuir el número de vehículos por las vías públicas.
- Mejorar la accesibilidad de los trabajadores a sus centros laborales.
- Minimizar las congestiones y situaciones de estrés debidos a la circulación.
- Reducir los problemas de aparcamientos en destino.
- Paliar el previsible aumento del Índice de Motorización.

La acción se concretará fomentando la utilización del vehículo compartido (CarPooling) y del vehículo de propiedad compartida (CarSharing)

Si bien, en la práctica, este tipo de medidas no limitan el uso del transporte privado, ni conllevan una variación de los porcentajes de distribución modal, estudios realizados tras su implantación desvelan que la utilización del vehículo privado se reduce, ya que los propietarios de automóviles compartidos tienden a utilizarlo menos y combinar otro tipo de medios de transportes en sus desplazamientos ordinarios.

El Órgano Municipal de Seguimiento y Gestión del Plan de Movilidad Urbana Sostenible será responsable de promover los instrumentos necesarios (físicos y presupuestarios) para el desarrollo de la acción planteada.

Límite temporal

Largo plazo

Prioridad

Media - Baja

#### 4.8.4. VIII.4. REDUCCIÓN CONSUMOS ENERGÉTICOS DERIVADOS DE LAS NUEVAS INSTALACIONES

ACCIÓN VIII.4.1. INSTALACIÓN DE PANELES SOLARES EN LAS NUEVAS INSTALACIONES

Código: VIII.4.1

Descripción

Con motivo de la aplicación de las diferentes acciones proyectadas en el presente documento se ampliarán las infraestructuras relacionadas con la movilidad.

Los efectos, como consumos energéticos y emisiones del CO<sub>2</sub>, derivados tanto por las nuevas instalaciones como por las ya existentes, deben intentarse evitar o reducir al máximo.

Para alcanzar este objetivo se propone la disposición de paneles solares en las nuevas instalaciones derivadas de la implantación del Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) de la ciudad de Alcoy, como pueden ser en:

- Lector de tarjetas del Sistema Municipal de Préstamo de Bicicletas (Acción I.3.1)
- Paneles Informativos de tiempos de espera del autobús urbano, itinerarios de tráfico rodado y de plazas de aparcamiento libres (Acciones II. 1. 3, III.2.1 y IV.3.1)
- Lector de tarjetas del sistema de pilonas escamoteables de restricción del acceso motorizado al centro histórico (Acción III.3.1)
- Nuevos expendedores de ticket del Servicio de Ordenación y Regulación de Aparcamiento (ORA) (Acción IV.1.1)



*Placa solar en expendedores de ticket ORA de Alcoy*

- Marquesinas y mobiliario urbano a instalar como consecuencia de la ejecución de nuevos aparcamientos en superficie y subterráneos (Acciones IV.1.2 y IV.2.1)

Los paneles solares instalados permitirán la obtención de energía eléctrica que alimentará los consumos propios de la instalación. Además, en el caso de existir sobrantes, se estudiaría la posibilidad de introducirlos en la red de distribución eléctrica pública, repercutiendo los posibles ingresos derivados de su venta en políticas y acciones de desarrollo de la movilidad sostenible.

Límite temporal

Largo plazo

Prioridad

Media - baja

#### 4.8.5. VIII.5. MEJORA DE LA SEGURIDAD VIAL

ACCIÓN VIII.5.1. PLAN DE SEGURIDAD VIAL		Código: VIII.5.1
Descripción	<p>En esta acción se propone la elaboración y aprobación de un Plan de Seguridad Vial Urbano, que se deberá desarrollar programando actuaciones sobre las infraestructuras viarias que permitan la mejora de la seguridad vial, avanzando en la línea de desarrollo de adecuadas conductas y pautas de comportamiento de los conductores, peatones y ciclistas.</p> <p>Así mismo, el Plan integrará la seguridad de todos los agentes y de los diferentes modos de desplazamientos implicados en la movilidad, por lo que, se complementará y desarrollará en consonancia con el resto de acciones previstas en el presente documento, y viceversa.</p> <p>De manera general se exponen algunas acciones y contenidos que se deberán estudiar y desarrollar en el Plan de Seguridad Vial:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Identificación de puntos de siniestralidad (peatonal, ciclista y tráfico rodado)</li> <li>▪ Implantación de medidas para la mejora de la seguridad (mejora de la señalización, mejora de intersecciones y separación de flujos), empezando por los puntos de mayor siniestralidad (puntos negros)</li> <li>▪ Formación vial de colectivos.</li> <li>▪ Definición de medidas activas de control, realizadas por la policía local, así como formación e instrucción de las mismas sobre estas.</li> <li>▪ Estudio de implementación de nuevas tecnologías.</li> <li>▪ Actuaciones para la atención de los accidentados.</li> <li>▪ Actuaciones específicas en el entorno de los colegios.</li> <li>▪ Adecuación de las ordenanzas de tráfico y seguridad, y así como de otras normativas existentes.</li> <li>▪ Divulgación y distribución de la información referente a la seguridad.</li> </ul> <p>El Órgano Municipal de Seguimiento y Gestión del Plan de Movilidad Urbana Sostenible (creado a partir de la aprobación del presente documento), junto con Policía Local, será responsable de promover los instrumentos necesarios (físicos y presupuestarios) para la redacción y actualización del citado Plan de Seguridad Vial.</p>	
Límite temporal	Corto plazo	
Prioridad	Alta	