



Ayuntamiento de Elda

PLAN DE MOVILIDAD URBANO SOSTENIBLE DEL P.G.E. DE ELDA

Promotor:

Excmo. Ayuntamiento de Elda

Equipo redactor:

**U.T.E. Ezquiaga Arquitectura, Sociedad y Territorio, S.L. y Vectia
Ingeniería, S.L.**



Ezquiaga

Arquitectura,
Sociedad y
Territorio S.L.



Febrero '15



Índice

DIAGNÓSTICO

PLAN DE ACCIÓN

DOCUMENTACIÓN GRÁFICA



Ayuntamiento de Elda

DIAGNÓSTICO

Promotor:

Excmo. Ayuntamiento de Elda

Equipo redactor:

U.T.E. Ezquiaga Arquitectura, Sociedad y Territorio, S.L. y Vectia Ingeniería, S.L.



Ezquiaga

Arquitectura,
Sociedad y
Territorio S.L.



Febrero '15



Índice

MEMORIA	
1	Contenido del documento. Objetivos 1
2	Características generales de la movilidad 5
3	Marco territorial 16
4	Análisis de la movilidad 26
5	Red viaria. Tráfico y circulación 33
6	Aparcamiento 40
7	Transporte público 44
8	Peatones y ciclistas 58



1. Contenido del documento. Objetivos

El presente Plan de Movilidad Urbana Sostenible definirá un conjunto de actuaciones cuya finalidad es la implantación de formas de desplazamientos mas sostenibles, dentro del término municipal de Elda y su entorno inmediato, de manera que los modos de transporte sean compatibles con el crecimiento económico, la cohesión social y la defensa del medio ambiente.

El presente documento de diagnóstico está integrado en del Plan de Movilidad Urbana Sostenible como fase inicial, y tiene como objeto analizar la movilidad urbana del término municipal de Elda y su entorno, considerando la influencia de los nuevos desarrollos planificados en la revisión del P.G.E. de Elda y las acciones de regeneración de la ciudad consolidada, también incluidas en el P.G.E. Para ello se identificarán los problemas y se cuantificarán sus efectos para posteriormente, a través del Plan de Acción, definir las estrategias para alcanzar los objetivos.

Este documento técnico se organiza en las siguientes fases:

- **Prediagnosis.**- Permite orientar y determinar el alcance del plan. Para ello se ha recopilado toda la información disponible en la administración local y comunitaria y estudios sectoriales que pudieran tener cierta influencia en la movilidad urbana del término municipal de Elda.

- **Estudios de Campo.**- Entre los distintos estudios de campo que se han elaborado hay que destacar los siguientes:

o Estudio y mediciones de infraestructuras. Se han utilizado los datos extraídos de los estudios de campo de la red viaria de la ciudad de Elda y sus aledaños, incluidos en el *Plan de movilidad urbana sostenible de Elda, Petrer y Monóvar*, con fecha Febrero de 2.013. Dicho Plan también incluye el estudio de la situación de los aparcamientos en superficie y de disuasión, identificación e inventario de las infraestructuras peatonales y ciclistas e identificación. Por último, el presente Plan incluye el estudio e identificación de las paradas de autobuses y del transporte urbano y la actualización de los principales centros atractores de la ciudad, teniendo en cuenta los nuevos desarrollos previstos en la revisión del P.G.E.



o Encuestas. Además del estudio de la documentación existente, de la toma de datos de campo físico hace falta tener conocimiento de las “costumbres” en lo que a movilidad se refiere de la población y de los usuarios de las vías de la ciudad de Elda, por lo que se ha elaborado una encuesta. Con las encuesta de movilidad se pretende determinar las costumbres de los ciudadanos de Elda, determinando sus medios de transporte habituales, los tiempos de desplazamientos, el origen y el destino de cada uno de ellos, etc. Con el estudio de los datos recopilados de en las encuestas se podrá determinar los flujos de movimiento interior y exterior, los tiempos de desplazamiento, la distribución modal, etc.

- **Participación ciudadana.**- Paralelamente al estudio de campo y a la realización de las encuestas, se han realizado unas sesiones de trabajo con los técnicos del Ayuntamiento.

De dichas sesiones se han obtenido información de mucha variedad y de vital importancia para la elaboración de este documento. Para fomentar la participación ciudadana se incorporó a la página web del ayuntamiento de Elda, un enlace donde los ciudadanos tanto vecinos de Elda como otros usuarios, puedan rellenar la encuesta de movilidad.

- **Conocimiento del marco territorial.**- Unos de los pilares fundamentales de la elaboración del estudio de movilidad de una ciudad es el conocimiento preciso del marco territorial, su realidad socioeconómica y las propuestas de desarrollo urbanístico de la misma, así como la planificación provincial e incluso autonómica.

Teniendo en cuenta todo el trabajo previo, toda la información recopilada y los estudios de campo, así como la participación ciudadana, se trabaja sobre las líneas básicas que contempla la diagnosis de la movilidad sostenible de la ciudad, examinando los siguientes ámbitos o sectores:

o Análisis de la movilidad, donde se determinan las características generales de la movilidad en la ciudad, estableciendo la distribución modal de los desplazamientos, determinando los motivos y cantidad de los mismos, etc. Se determinan los centros atractores y generadores. Para ello además de los estudios de campo con las encuestas de Origen-Destino, se rescata información de estudios previos que disponían de información cuantiosa y completa.

o Red viaria e infraestructuras, estudiando su ubicación, sus características, sus dimensiones, sus puntos de intersección, así como su uso, determinando las intensidades de circulación por cada una de las vías (IMD) estudiadas en el *Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Elda, Petrer y Monovar* de 2013. Se estudia la jerarquización existente para posteriormente establecer la que más convenga a la movilidad sostenible. Se establecen los puntos críticos y se determinan aquellas vías o puntos problemáticos en los que a congestión se refiere, para su tratamiento y solución.



o Estudio pormenorizado de aparcamientos de la ciudad, ya sean en superficie, públicos, privados, de rotación, disuasorios, franjas horarias, regulados, etc., para determinar la oferta y la demanda de los mismos, con lo que se podrá regular su ubicación, su gestión y sus tarifas.

o Estudio del transporte público en todas sus categorías o sectores, transporte urbano público, transporte público interurbano en autobús, servicio ferroviario de cercanías y taxis, dando prioridad al transporte urbano público, estudiando su cobertura real, la disposición de las líneas, los problemas de transitabilidad y su baja velocidad comercial. Estudio de las paradas existentes viendo la accesibilidad y disposición de las mismas.

o En el apartado correspondiente a la movilidad de peatones y ciclistas, estudio de la seguridad, del estado y cantidad de la infraestructura dedicada a estos sectores o colectivos. En este punto es muy importante contar con la colaboración de plataformas sociales, lo que ayuda en la recopilación de información y en la toma de decisiones a la hora de determinar el estudio.

o Uno de los pilares del concepto de movilidad sostenible es la intermodalidad, siendo la cualidad (propiedad) de un desplazamiento (de viajeros o mercancías) de un punto a otro del sistema de transporte, consistente en realizarlo en distintos y sucesivos modos de transporte (dos o más).

La cualidad intermodal de un desplazamiento depende de una elección privada entre modos que está condicionada por criterios de optimización económica y ésta por las condiciones estructurales del sistema de transporte en el cual tiene lugar.

Con esto, se determinan las estaciones o lugares intermodales, o lugar (espacio de territorio) donde coinciden o conviven varios sistemas de transportes, facilitando así la intermodalidad en los desplazamientos.

o Medidas de gestión de la movilidad, centrandolo en aquellos centros atractores, creadores de viajes obligados, como pueden ser centros de estudio, centros de trabajo, parques empresariales, etc.



2. Características generales de la movilidad

2.1. Factor social y humano

Durante las últimas décadas los cambios socioeconómicos ocurridos en el mundo han afectado sustancialmente al transporte urbano. La movilidad en las ciudades actuales se caracteriza por unos patrones de movilidad más difusos, con unas distancias de viaje más largas y un continuo crecimiento del nivel de motorización.

Las piedras angulares de esta evolución son las siguientes:

- La expansión urbana incrementa las distancias físicas entre los principales usos del suelo (vivienda, trabajo, comercio, servicios públicos), favorece las estructuras urbanas dedicadas a un solo uso y, por tanto, aumenta la fragmentación del territorio y la dependencia del vehículo particular. Se está pasando de un modelo de ciudad denso y compacto, en el que los servicios son atendidos dentro de las áreas urbanas principales, a un modelo disperso de zonificación a ultranza, en el que la distancia entre destinos es muy superior y donde la utilización del vehículo privado es casi imprescindible para satisfacer las necesidades.
- Como consecuencia del cambio hacia una economía basada en los servicios y la relocalización de las actividades empresariales, los mercados de trabajo y los patrones de desplazamiento relacionados tienden a cubrir áreas más extensas. Además, los viajes diarios al trabajo se combinan con otra serie de actividades (compras, cuidado de los niños, educación) en ubicaciones muy distantes.
- El individualismo y los papeles cambiantes de la familia, ocio, educación, etc., implican una gran diversidad de patrones de relaciones origen-destino por todo el territorio. El transporte privado por carretera es, consecuentemente, el modo dominante ya que se percibe como el que mejor satisface las necesidades personales.
- Esto se resume en una migración continua de población y de empleo desde zonas centrales hacia la periferia urbana y las áreas de baja densidad. El desarrollo comercial de las zonas periféricas de las ciudades continúa su expansión y las áreas urbanas y suburbanas compiten por el comercio y por el mayor número de desplazamientos. La congestión del tráfico, que no cesa e incluso aumenta (especialmente en los suburbios), obstaculiza la circulación de personas y bienes en muchas ciudades, al tiempo que disminuye la cuota de personas que usan medios de transporte público, que van a pie o que circulan en bicicleta.



- Las tendencias en el transporte y en el uso del suelo siguen suponiendo un riesgo para el medio ambiente urbano y para la salud de los habitantes de las ciudades y suburbios. El transporte es la causa de una gran parte de las emisiones de CO, CO₂, NO_x, +compuestos orgánicos volátiles no metano (COVNM) y partículas, contribuyendo de esta manera al efecto invernadero, cambio climático, lluvia ácida, ozono troposférico y al deterioro de la calidad del aire urbano. Además, el ruido que provoca el tráfico se está convirtiendo en un motivo de creciente preocupación medioambiental en las urbes.



2.2. El desarrollo sostenible y de movilidad

El término sostenibilidad, o desarrollo sostenible, se empieza a escuchar a partir de la década de los setenta, cuando la Comunidad Europea y otros organismos supranacionales comienzan a mostrar una clara preocupación por los problemas medioambientales, la cohesión económica y social y el desarrollo regional, que ya empezaban a constituir una amenaza para la sociedad.

El desarrollo sostenible, según el informe Brundtland, se define como “el desarrollo que satisface las necesidades del presente sin poner en peligro la capacidad de las futuras generaciones para satisfacer sus propias necesidades”.

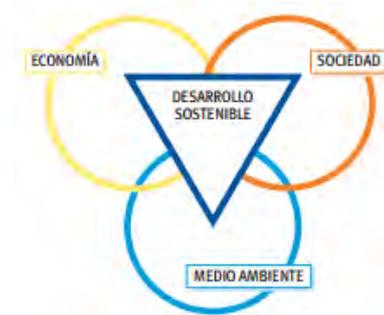
Definición de transporte sostenible del Consejo de Transportes de la UE

Un sistema de transporte sostenible es el que:

- permite responder a las necesidades básicas de acceso y desarrollo de individuos, empresas y sociedades, con seguridad y de manera compatible con la salud humana y el medioambiente, y fomenta la igualdad dentro de cada generación y entre generaciones sucesivas;
- resulta asequible, opera equitativamente y con eficacia, ofrece una elección de modos de transporte y apoya una economía competitiva, así como el desarrollo regional equilibrado;
- limita las emisiones y los residuos dentro de la capacidad del planeta para absorberlos, usa energías renovables al ritmo de generación y utiliza energías no renovables a las tasas de desarrollo de sustitutos de energías renovables mientras se minimiza el impacto sobre el uso del suelo y la generación de ruidos.



El desarrollo sostenible consiste en hacer compatibles crecimiento económico, cohesión social y defensa del medio ambiente; de esta forma, se garantiza una mejor calidad de vida para la población actual y futura, sin aumentar el uso de recursos naturales más allá de la capacidad de la naturaleza para proporcionarlos indefinidamente.



El transporte urbano produce impactos adversos sobre este equilibrio, afectando al medio ambiente, a la salud y a la seguridad de los ciudadanos, a la economía, a la sociedad y, en general, a la calidad de vida de la población que vive y trabaja en las ciudades.

El desarrollo en la Comunidad Valenciana de auditorías ambientales y de las Agendas 21 ha puesto de manifiesto que la movilidad es una de las principales causas de insostenibilidad, al provocar una serie de impactos negativos.

Esta situación se debe a políticas erróneas adoptadas en el pasado que propiciaban políticas territoriales y desarrollos urbanísticos sin considerar sus impactos en términos de movilidad y medio ambiente.

Los principales impactos del transporte urbano son:

- Incremento del consumo energético.
- Aumento de la contaminación atmosférica.
- Aumento del ruido.
- Disminución de la seguridad viaria.
- Aumento de los costes de congestión.
- Aumento de la exclusión social.
- Efectos negativos sobre la salud.
- Ocupación creciente del espacio.
- Efecto barrera en la ciudad.
- Generación de costes externos.

Por la globalidad y alcance de las actuaciones que contemplan, los Planes de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) se configuran como instrumentos básicos para reducir los impactos asociados a la movilidad urbana.



2.3. Análisis de la movilidad urbana

2.3.1. Movilidad de la Población

La encuesta de movilidad de las personas residentes en España del año 2007 del Ministerio de Fomento, MOVILIA, revela que el tiempo medio que dedicamos diariamente a desplazarnos varía entre los 64 minutos y los 81 en los municipios más grandes.

De esa misma fuente se desprende que la duración media de los desplazamientos en transporte público es casi el doble de la duración de los desplazamientos en coche. Igualmente, se puede comprobar que el número diario de desplazamientos por persona es independiente del tamaño del municipio, rondando los 3 viajes.

Los motivos de desplazamiento también son independientes del tamaño del municipio. Aproximadamente la mitad de los viajes corresponden a lo que se llama movilidad obligada (estudios y trabajo), que durante los últimos años ha ido perdiendo peso frente a la movilidad no obligada (ocio, compras y otros).

Para una correcta interpretación de los datos que se comentan a continuación, conviene recordar que una parte importante de las personas clasificadas como “sin desplazamientos” pueden haber realizado pequeños recorridos a pie de menos de 5 minutos de duración.

Estos recorridos no tienen la consideración de “desplazamiento” y por tanto no están descritos.

También conviene recordar que cada desplazamiento viene caracterizado por el motivo que lo origina, de tal forma que cuando cambia el motivo, se considera que se produce un nuevo desplazamiento.

Consecuentemente, la vuelta al lugar de origen se considera como desplazamiento independiente. Aproximadamente un 83% de la población realiza al menos un desplazamiento en día laborable.

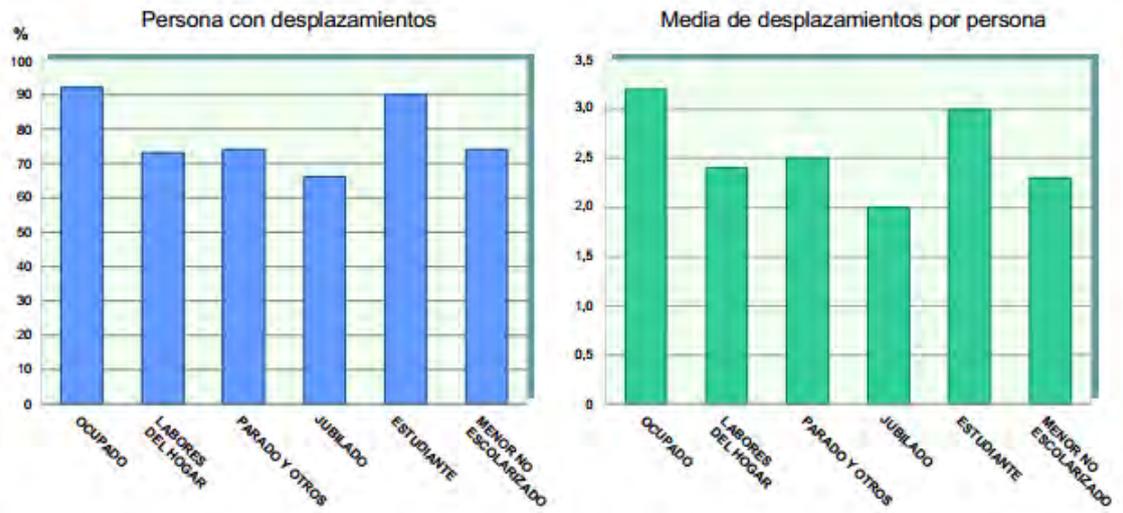
El número medio de desplazamientos realizados al día es de 2,8. Si consideramos sólo las personas con movilidad, la media es de 3,3 desplazamientos-día. El porcentaje de personas con desplazamiento aumenta con el tamaño del municipio y es más alto en las áreas metropolitanas.

La actividad económica es la variable fundamental en la intensidad de movilidad, ya que son las personas sujetas a la denominada “movilidad obligada” (estudiantes y ocupados) las que presentan, lógicamente, mayor número de desplazamientos.



Los jubilados es el grupo que presenta menor movilidad.

A continuación se muestra una grafica donde se puede comprobar los desplazamientos diarios según personas:



El número de personas con desplazamientos disminuye los fines de semana, bajando al 72% de la población, manteniéndose la pauta de un mayor número de personas con desplazamiento en áreas metropolitanas y en municipios grandes.

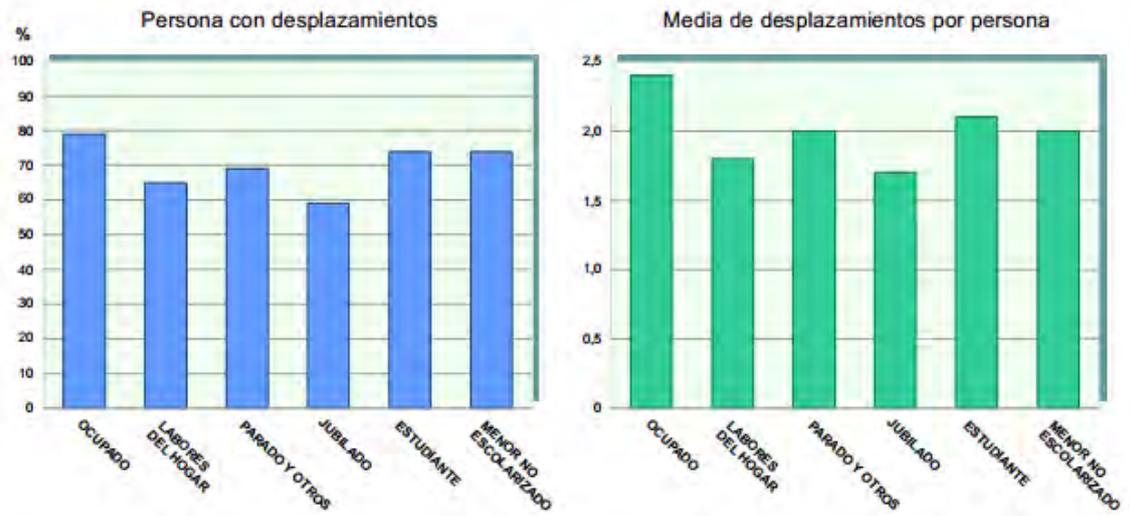
En un día-medio de fin de semana se realizan 2,1 desplazamientos por persona, lo que viene a significar un 25% menos que en un día laborable.

La media para personas con movilidad es de 2,9 desplazamientos.

Son los estudiantes los que registran un descenso mayor, y los jubilados los que registran menos diferencia.

A pesar de que en el fin de semana la actividad laboral se reduce, siguen siendo los ocupados los que mantienen una mayor movilidad.

A continuación se muestra una grafica donde se puede comprobar los desplazamientos en fin de semana según personas:

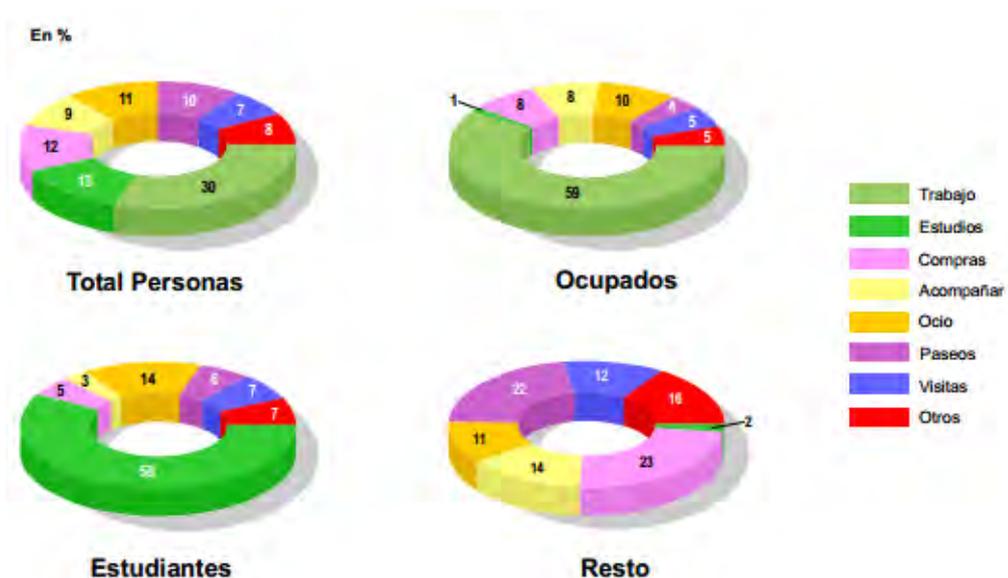


2.3.2. Motivos de los desplazamientos

Como ya se ha dicho, el motivo “volver a la vivienda” se considera un desplazamiento independiente. Pero este motivo, está, por sus propias características, inducido por otro anterior. Por ello, resulta de mayor interés analizar la distribución del resto de motivos, que son los que originan realmente los desplazamientos. En un día medio laborable, el 43% de los desplazamientos distintos a los de la vuelta a la vivienda están motivados por trabajo o por estudios. El porcentaje llega al 60% de los desplazamientos de los ocupados y estudiantes.

El motivo de los desplazamientos del resto de colectivos es bastante más variado, destacando los paseos y las compras.

Motivos de los desplazamientos en día laborable





Como consecuencia de la relación entre actividad y movilidad, y debido a la desigual distribución por sexo de la actividad económica, se observa como el 37% los desplazamientos de los varones están motivados por trabajo, frente al 21% de las mujeres, colectivo en el que los desplazamientos para realizar compras o acompañar a personas tienen mucha más importancia que en los varones.

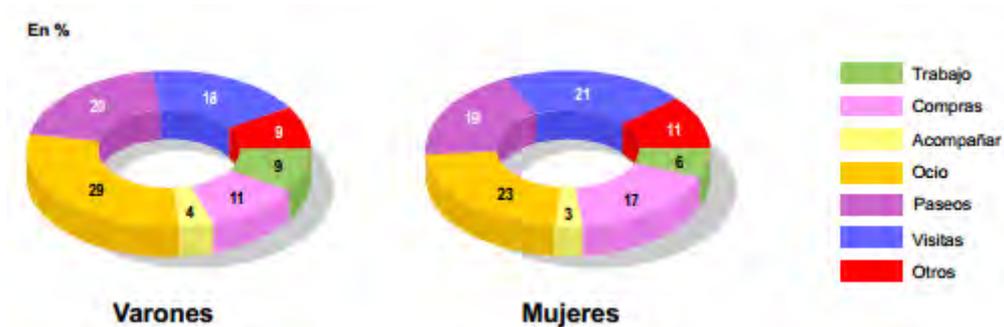
Motivos de los desplazamientos en día laborable



Las relacionadas con el ocio son, como era previsible, las motivaciones principales de los desplazamientos en fin de semana.

Se observa también que en fin de semana las diferencias en la distribución por motivo entre varones y mujeres son menos significativas que las registras en día laborable.

Motivos de los desplazamientos en día de fin de semana



Aun así, se sigue observando una variabilidad importante según la actividad económica de las personas, fundamentalmente en los ocupados.



Los desplazamientos por motivo de trabajo siguen siendo importantes en fin de semana para este colectivo, fundamentalmente por los desplazamientos realizados en sábado.

Sin embargo los desplazamientos por motivo de estudios prácticamente son inexistentes en fin de semana, teniendo una gran incidencia en los estudiantes los desplazamientos por ocio.

En el grupo de personas que no son ocupados ni estudiantes, el motivo principal de los desplazamientos en fin de semana es de pasear.

Motivos de los desplazamientos en día de fin de semana



2.3.3. Modo principal de los desplazamientos

Es posible que en un mismo desplazamiento se utilicen varios modos distintos de transporte.

Para caracterizar a los desplazamientos, se utiliza el concepto de “modo principal”, basado en un criterio jerárquico de selección de entre todos los modos utilizados.

La utilización de medios no mecánicos en los desplazamientos tiene gran importancia, sobre todo en recorridos cortos.

En los desplazamientos con algún modo mecánico es el coche (incluyendo las motocicletas), el medio principal utilizado.



Modos de los desplazamientos en día laborable



En la movilidad motivada por trabajo y estudios, los desplazamientos a pie son menos importantes, con mayor importancia aún, del coche.

Modos de los desplazamientos en día laborable



La distribución por modo de transporte en fin de semana, a pesar de la menor incidencia de la movilidad motivada por trabajos y estudios, es muy similar a la registrada en día laborable, sobre todo en lo relativo a desplazamientos a pie y en coche, con porcentajes que son prácticamente idénticos.

Modos de los desplazamientos en día de fin de semana





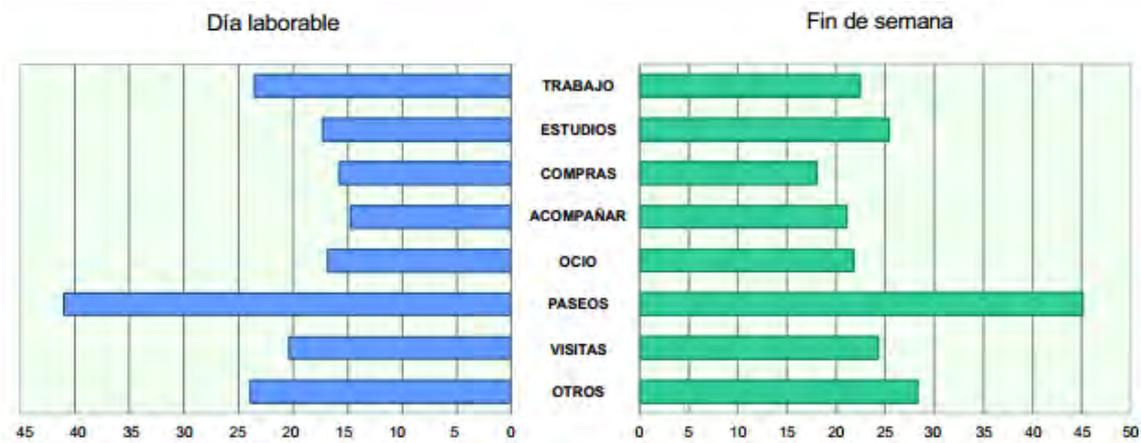
2.3.4. Características temporales de los desplazamientos

Los desplazamientos realizados por paseo son los de duración más larga, tanto en día laborable como en fin de semana.

Para el resto de los motivos la duración media es bastante menor, con valores relativamente más homogéneos.

La duración de los desplazamientos es un poco mayor los fines de semana.

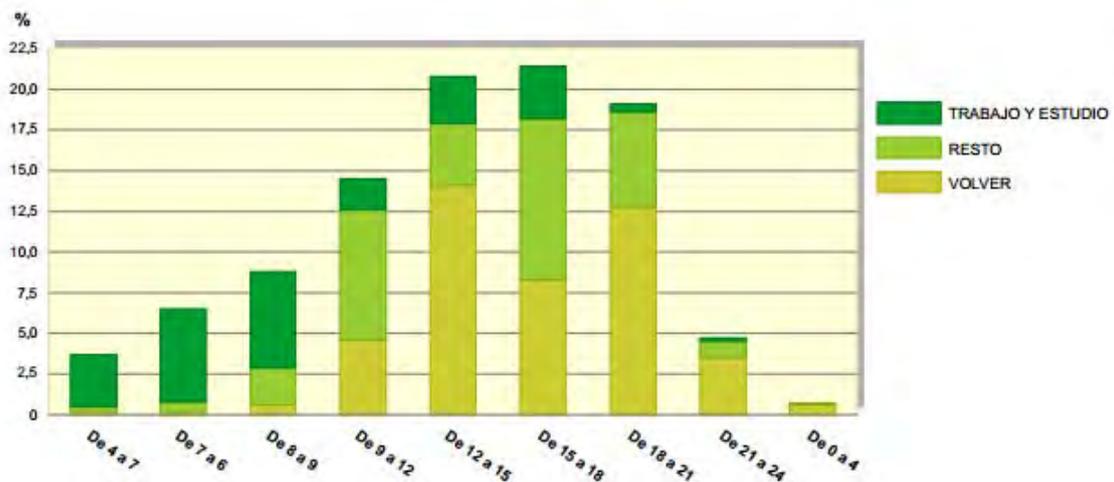
Duración de los desplazamientos



En día laborable, el inicio de los desplazamientos está muy condicionado al motivo del mismo: casi dos tercios de los desplazamientos por trabajo o estudios se inician entre las cuatro y las nueve de la mañana, con un repunte en torno a las tres de la tarde.

En el conjunto de otros motivos de desplazamientos, los principales intervalos horarios de inicio están entre las nueve y las doce y entre las tres y las seis. Los intervalos más frecuentes de vuelta a la vivienda principal se producen en torno a las tres y entre las seis y las nueve de la tarde.

Inicio de los desplazamientos en día laborable

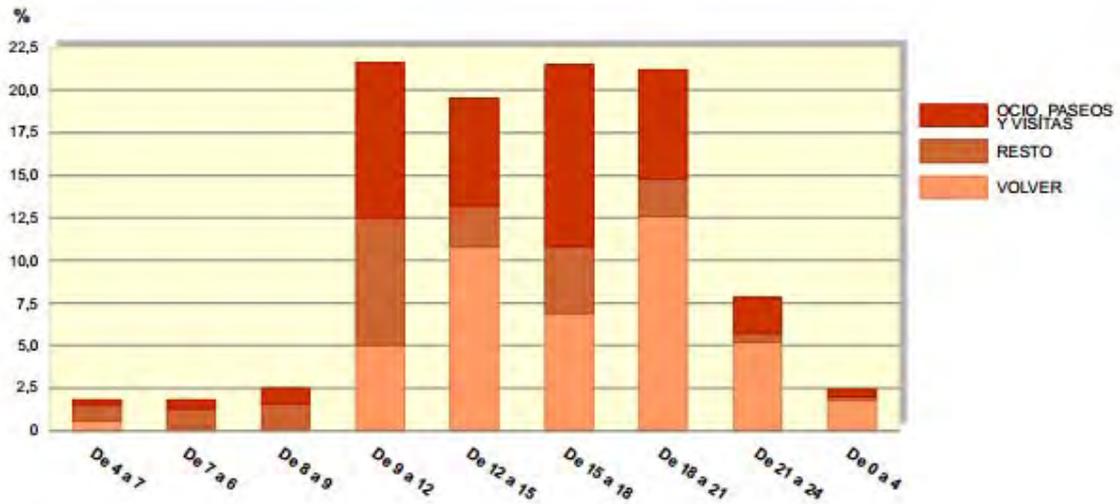




En los fines de semana los desplazamientos se inician más tarde, como era de esperar, y se retrasa también la hora de regreso a la vivienda.

Tienen especial relevancia los desplazamientos por ocio, paseos y visitas, con una distribución más o menos uniforme entre las nueve de la mañana y las nueve de la tarde

Inicio de los desplazamientos en fin de semana





3. Marco territorial

3.1. Ámbito geográfico

Elda es una ciudad de la Comunidad Valenciana, situada en la provincia de Alicante. Tiene una población de 54.056 habitantes (dato extraído de la Ficha municipal de Elda, actualización 2.014), ocupando el 7º puesto en número de habitantes entre las ciudades de la provincia de Alicante y su término municipal ocupa un área de 44,86 kilómetros cuadrados. Ubicada a orillas del río Vinalopó, es la capital y ciudad más importante de la comarca del Medio Vinalopó y su casco urbano, fusionado completamente con el de Petrel, forma junto con el de esta ciudad una conurbación de 89.336 habitantes. Cuenta con una importante industria de calzado, en particular el femenino, que representa la principal actividad económica de la población.

En la actualidad, Elda cuenta con una importante red de comunicaciones gracias a su situación privilegiada. Además de poseer una estación de ferrocarril, la autovía Madrid-Alicante (A-31), que une la capital nacional con la costa levantina atravesando toda la Meseta Sur, circunda la vecina localidad de Petrel por el Este y el Norte. Asimismo, Elda constituye el punto de unión entre esta arteria principal de tráfico y los pueblos del interior de la provincia en dirección Murcia y Albacete: Monóvar, Pinoso, Jumilla, Yecla, etc.

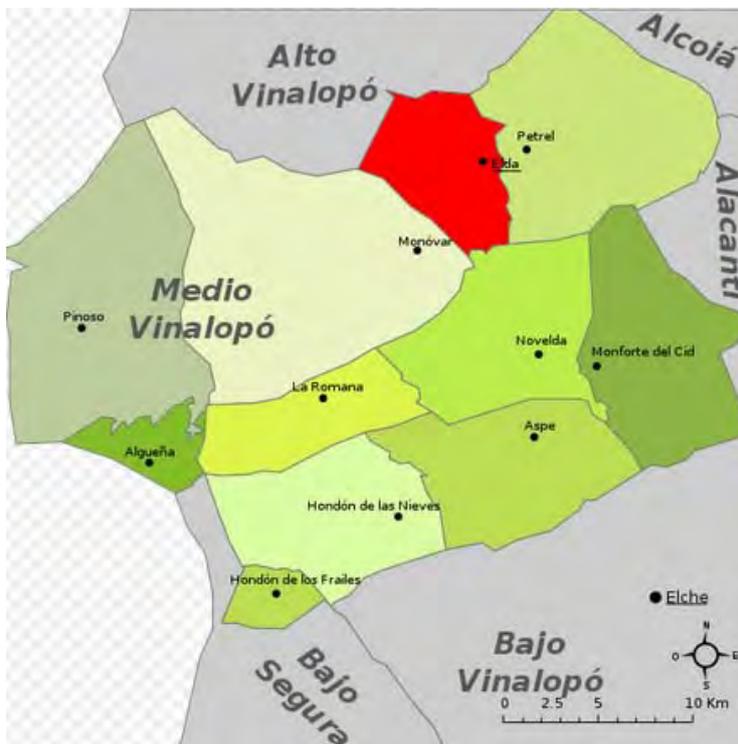




La ciudad de Elda se encuentra situada al sureste de la Península Ibérica y al noroeste de la provincia de Alicante. Está ubicada en la comarca del Medio Vinalopó, y constituye uno de los núcleos urbanos más importantes no sólo de la provincia, sino de toda la Comunidad Valenciana. El ayuntamiento se halla a 395 metros de altura sobre el nivel del mar, aunque al estar la ciudad en una terraza inclinada, hay zonas del casco urbano muy por encima de los 400 m. Dista aproximadamente 40 km de la capital provincial.

Localidades próximas a Elda:

- Norte: Sax y Villena
- Sur: Novelda, Monóvar y Aspe
- Este: Petrer
- Oeste: Salinas y Pinoso



La ciudad se sitúa en una fértil terraza aluvial, en el valle del río Vinalopó, que es atravesada por éste. El relieve circundante es eminentemente montañoso, y forma una especie de cuenca o circo. Hay algunas grandes sierras que, pese a formar parte del paisaje que rodea el casco urbano, se encuentran fuera del término municipal, tales como la Sierra del Cid, la Sierra del Caballo, o la Sierra del Maigmó. Los accidentes montañosos que se encuentran dentro del término de Elda son:

- Monte Bolón



- Sierra de Camara
- Monte Bateig
- Sierra de la Umbría
- Peñas de Marín
- Torreta-Monastil

Elda se encuentra atravesada de norte a sur por el río Vinalopó, que es uno de los ríos autóctonos más importantes de la región. Al norte del municipio, aprovechando que el río discurre a través de un angosto desfiladero en la sierra de la Torreta-Monastil, se encuentra el Pantano de Elda. Dicha presa fue construida a finales del siglo XVII, siendo así una de las más antiguas de España y Europa. La presa fue destruida en una riada en el siglo XIX, fecha en la cual se levantó otra más moderna, pero de menor tamaño y capacidad. Actualmente las compuertas permanecen abiertas, sin que haya almacenamiento de aguas.

La ciudad se encuentra en una cuenca exorreica rodeada por un circo de montañas. Esto propicia la existencia de ramblas que desaguan las sierras de los alrededores, haciendo las veces de *afluentes* del río Vinalopó. En ocasiones, alguna de ellas cuenta con un curso irregular, aunque abundante de agua, convirtiéndose en algunas épocas en arroyos.

Por el margen oeste, provenientes de las sierras eldenses, se encuentran 3 ramblas:

- Rambla del Sapo
- Rambla de La Melva
- Rambla del Derramador

Por el margen este, provenientes de la Sierra del Cid, se encuentran 2 ramblas:

- Rambla de los Molinos o de Pusa
- Rambla del Bateig

El clima es típicamente mediterráneo, aunque debido a la situación interior y de cierta altitud, tiene algunos rasgos de continentalidad. Es un clima seco, de veranos calurosos que provocan fuertes estiajes. Los inviernos son suaves, aunque siempre hay algunos episodios de heladas, y anecdóticamente, alguna nevada. La pluviometría es escasa, no sobrepasando normalmente los 300 mm anuales. Los periodos donde más precipitación suele existir son la primavera, y especialmente, el inicio del otoño. En esa fecha suele producirse el fenómeno de la llamada "gota fría", que puede provocar lluvias torrenciales que causan crecidas y graves inundaciones, como las acontecidas en 1982 o en otros años posteriores, como 1997 y 1999.



3.2. Zonificación

Para realizar el estudio espacial del municipio, hay que realizar una primera abstracción del territorio que consiste en dividir el área de estudio en un conjunto de zonas o barrios.

Actualmente se divide en los siguientes barrios:

1. Casco Antiguo
2. Barrió Centro
3. Prosperidad
4. Progreso
5. Fraternidad
6. Caliu
7. Estación
8. Numancia - Monte Calvario
9. Tafalera
10. Trinquete
11. Ciudad Vergel
12. Torreta - Monastil
13. Plaza de Toros
14. Virgen de la Cabeza
15. Nueva Fraternidad
16. Virgen de la Salud - Arco Sempere
17. Molinos de Félix
18. Huerta Nueva
19. La Feria
20. Las Trescientas
21. San Francisco de Sales
22. Polígono Almafrá
23. Polígono 25
24. Estación de Monóvar



3.3. Planeamiento vigente y en desarrollo

La revisión del Plan General de Elda, plantea incorporar tanto actuaciones de nueva urbanización como de regeneración y rehabilitación de la ciudad consolidada. Sin duda, las que mayor influencia tendrán sobre movilidad serán las de nuevo desarrollo.

Los crecimientos de mayor dimensión son cuatro nuevas áreas de suelo urbanizable: dos de crecimiento predominantemente residencial (El Sapo y Bateig) y tres ampliaciones de dos de los polígonos industriales existentes, una en Campo Alto (Campo Alto-Sur) y dos en Finca Lacy (Finca Lacy-sur y Finca Lacy-centro).

Estos cuatro sectores contemplan usos terciarios también, y es relevante a efectos de movilidad una quinta actuación de índole comercial que se pretende ejecutar sobre los suelos ocupados hasta el momento por el Campo de Fútbol municipal. A continuación se detalla la magnitud de estos nuevos desarrollos:

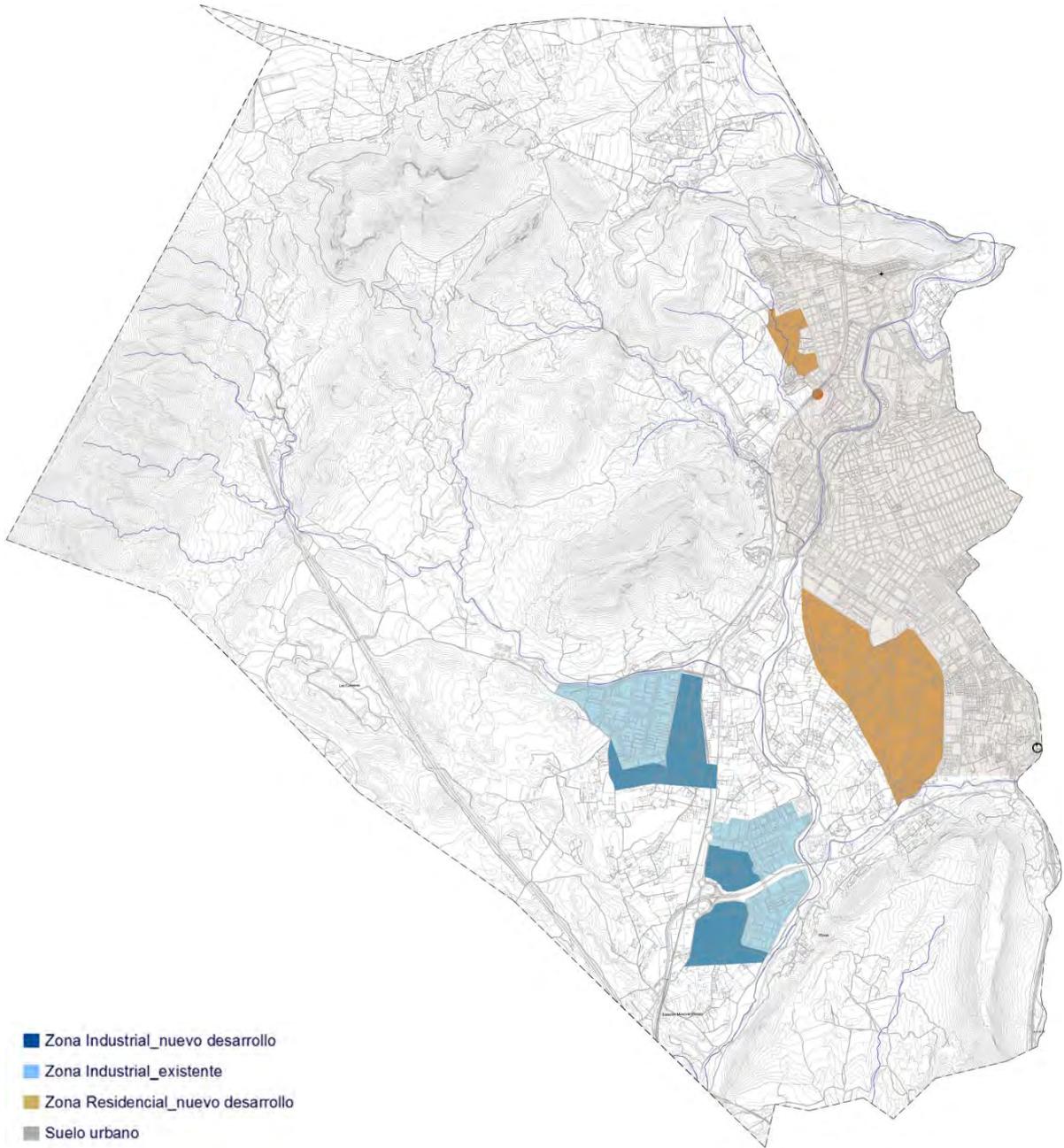
CODIGO ZOE	NOMBRE	SUPERFICIE m2	EDIF. BRUTA m2t
ZND-IN-1	CAMPO ALTO-SUR	311.793,00	155.896,50
ZND-IN-2	FINCA LACY-SUR	205.305,00	102.652,50
ZND-IN-3	FINCA LACY-CENTRO	90.518,00	45.259,00
ZND-RE-1	EL SAPO	114.380,00	45.752,00
ZND-RE-2	BATEIG	979.940,00	391.976,00
ZUR-TR-NC1	ANTIGUO ESTADIO	33.308,00	16.654,00
TOTALES			758.190,00

CODIGO ZOE	NOMBRE	EDIF. RESID. M2t	EDIF. TERC. m2t	EDIF. INDUST. m2t
ZND-IN-1	CAMPO ALTO-SUR	0,00	15.389,65	138.506,85
ZND-IN-2	FINCA LACY-SUR	0,00	10.265,25	92.387,25
ZND-IN-3	FINCA LACY-CENTRO	0,00	4.525,90	40.733,10
ZND-RE-1	EL SAPO	40.033,00	5.719,00	0,00
ZND-RE-2	BATEIG	323.749,00	46.249,80	0,00
ZUR-TR-NC1	ANTIGUO ESTADIO	0,00	16.654,00	0,00
TOTALES		363.782,00	98.803,60	271.627,20

CODIGO ZOE	NOMBRE	Nº VIVIENDAS	Nº HABITANTES
ZND-RE-1	EL SAPO	400,00	1.001,00
ZND-RE-2	BATEIG	3.237,00	8.094,00
TOTALES		3.637,00	9.095,00

Como puede observarse, se trata de ampliar el casco urbano actual con tejido predominantemente residencial por valor de algo más de 100 hectáreas y dotar de más superficie de suelo industrial en poco más de 60 hectáreas. Todo ello en la línea de lo determinado por el Documento de Referencia elaborado por la Generalitat Valenciana.

Esto representará cerca de 4.000 viviendas adicionales y algo más de 9.000 nuevos habitantes.

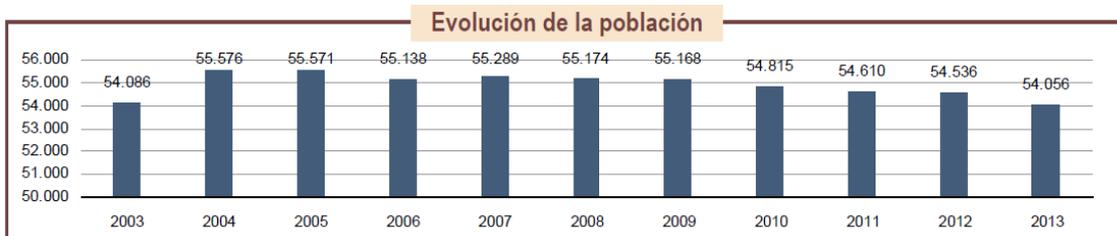


Esquema de nuevos desarrollos.

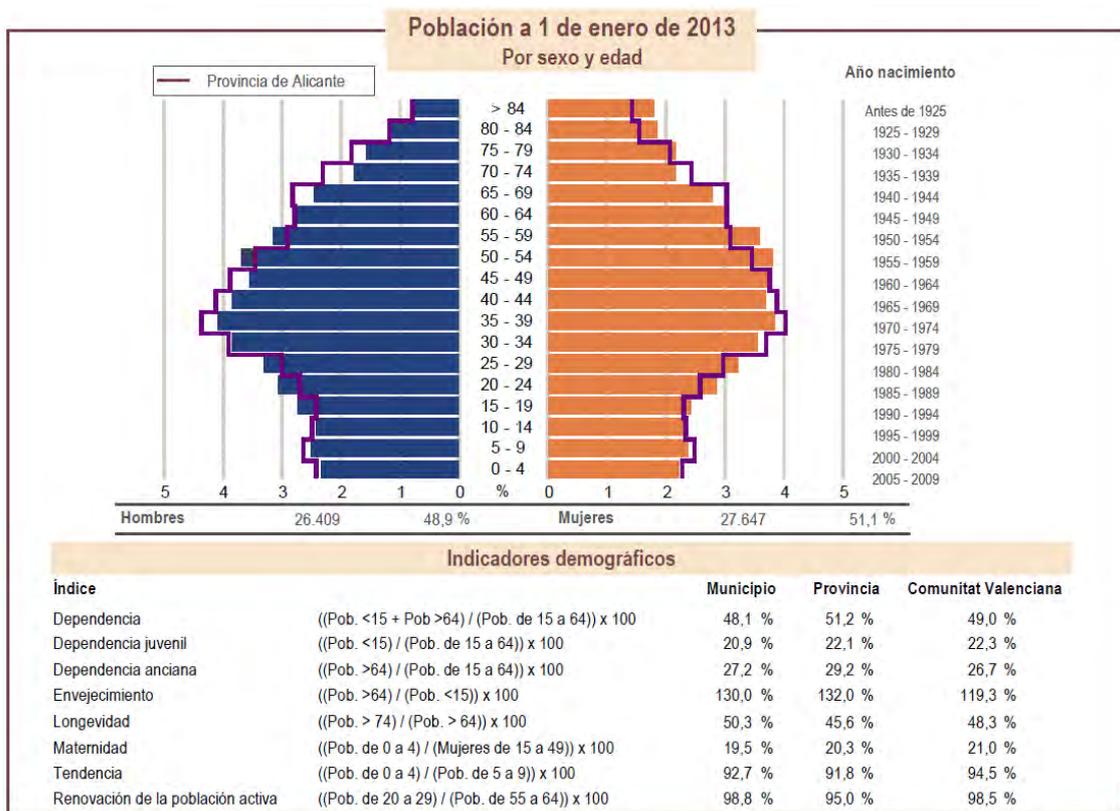


3.4. Características socioeconómicas

3.4.1. Evolución de la población



Fuente IVE: Ficha municipal actualizada 2014. Dato adicional, según el INE datos del indicador del Patrón de Elda, la población en 2014 fue de 53.540 habitantes.



Fuente IVE: Ficha municipal actualizada 2014

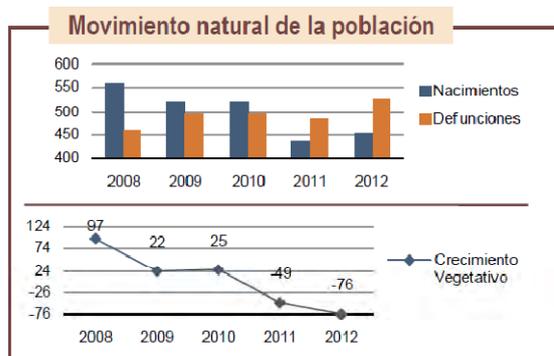
Elda experimentó un destacable crecimiento demográfico en los años 1950-1980. A partir de esta fecha el ritmo de crecimiento es más moderado. Durante los años 1995 a 1999 se produce otro momento de recesión importante de población perdiendo 4.300 habitantes en esos dos años. Desde el año 2000 al 2004 se recuperó una cierta dinámica de crecimiento que se ha visto frenada en el periodo 2004 a 2008 en el que la población permanece prácticamente constante alrededor de los 53.540 habitantes con algún periodo de retroceso.



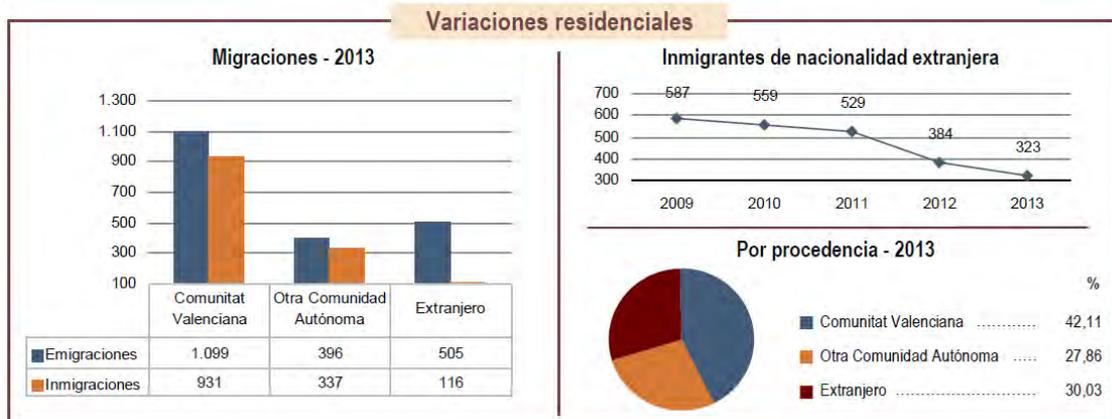
3.4.2. Distribución espacial de la población

La distribución espacial de la población de Elda, es el resultado de la convivencia de un núcleo urbano compacto, una pequeña pedanía formada alrededor de la Estación de Monóvar y la existencia de un cierto número de viviendas unifamiliares diseminadas por el territorio hasta sumar 1.447 habitantes censados, (un 2,6% de la población). El aumento de población que se dio en el periodo 2000-2004 tuvo lugar en el casco, aunque desde el 2004 la población se ha estancado y es prácticamente la misma. La densidad de población según la ficha municipal de Elda de 2013 del portal estadístico de la Generalitat Valenciana es de 1.180,6 hab/km².

El estudio combinado de los datos de saldos migratorios, pirámides de población, tasas de natalidad y mortalidad, y licencias concedidas de obra, de los municipios Elda y Petrer determinan que ambos municipios se comportan en ciertos aspectos como una única conurbación. En concreto se observa que los saldos migratorios en Elda son negativos, (hay mayor emigración), y en Petrer son positivos (hay mayor inmigración). La población en Elda se ha mantenido estancada, mientras la de Petrer ha aumentado ligeramente. Por lo tanto, se observa una renovación de la población activa en Petrer debido fundamentalmente a un fenómeno migratorio de población joven de Elda a los barrios de Petrer próximos al límite de ambos términos debido al mayor dinamismo urbanístico de éste último, actuando como 'barrio dormitorio' y generando movilidad entre ambos pueblos en modos no motorizados dada la continuidad entre los dos pueblos.



Fuente IVE: Ficha municipal actualizada 2014



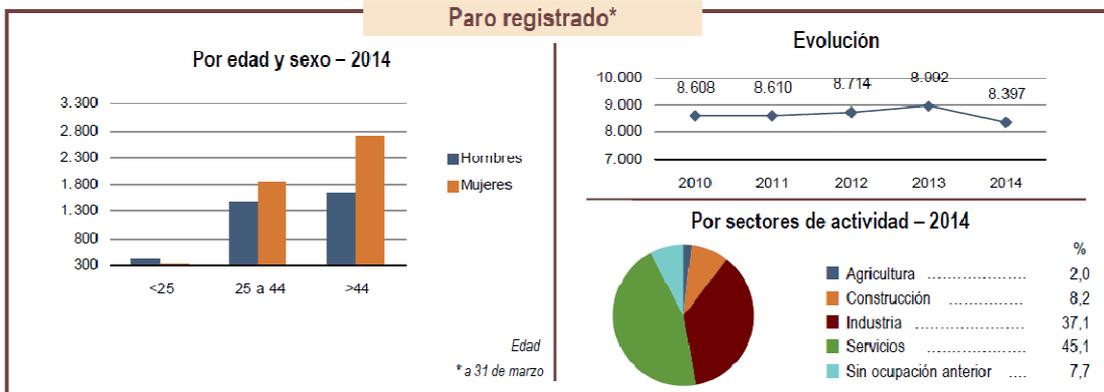
Fuente IVE: Ficha municipal actualizada 2014

3.4.3. Mercado de trabajo

La siguiente tabla resume el porcentaje de establecimientos de las principales actividades económicas en Elda y en el ámbito autonómico y estatal, de manera que se puedan establecer ciertas comparaciones. De los datos anteriores se deduce que la economía en Elda está orientada hacia el sector de la industria manufacturera, también destacan las actividades comerciales y mayoristas de textiles, confección de calzado y artículos de cuero.

Tabla. Porcentaje de establecimientos existentes por actividad. Fuente: *Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Elda, Petrer y Monóvar*. Febrero de 2.013.

Actividades	Elda	Comunidad Valenciana	España
Actividades industriales: industria	33%	17%	17%
Energía y agua	0.26	0.40	0.40
Extracción y transformación minera, energía y derivados; industria química	1.13	2.00	2.00
Industrias transformadoras de metales; mecánicas de precisión	4.22	4.00	5.00
Industrias manufactureras	27.17	11.00	10.00
Actividades industriales: construcción	17%	25%	24%
Actividades comerciales mayoristas	13%	10%	10%
Materias primas agrarias; alimentación, bebidas y tabaco	0.98	4.00	4.00
Textiles, confección, calzado y artículos de cuero	6.32	1.00	1.00
Productos farmacéuticos; perfumerías y mantenimiento del hogar	0.30	1.00	1.00
Comercio al por mayor de artículos de consumo duradero	0.48	1.00	1.00
Comercio al por mayor interindustrial	0.34	0.40	0.40
Otro comercio al por mayor interindustrial	4.33	2.00	2.00
Otro comercio al por mayor no especificado	0.41	1.00	1.00
Actividades comerciales minoristas 2007	37%	47%	49%
Actividades comerciales alimentación	14.30	17.00	17.00
Actividades comerciales total no alimentación	21.11	27.00	28.00
Actividades comerciales comercio mixto y otros	1.77	4.00	4.00
Total	100%	100%	100%



Fuente IVE: Ficha municipal actualizada 2014

Empresas activas - 2012

Industria	Construcción	Comercio, transporte y hostelería	Otros servicios	Total
647	384	1 671	1 251	3 953

Fuente IVE: Ficha municipal actualizada 2014

La recopilación de datos en materia económica, recogidos de forma gráfica en las tablas anteriores refleja las siguientes conclusiones:

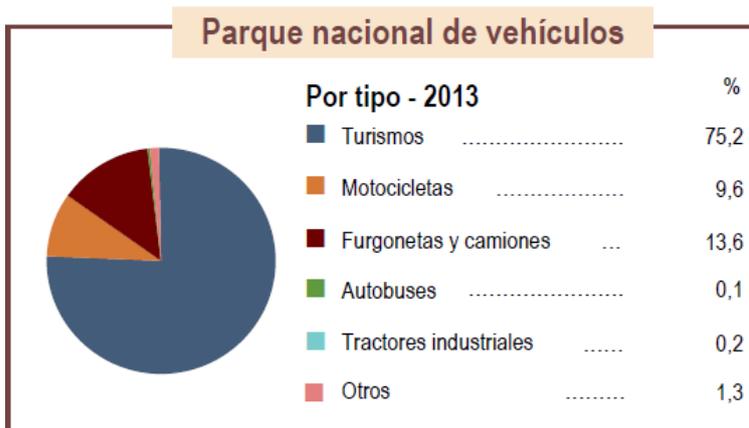
El paro en Elda, arroja valores muy altos, muy por encima de la media nacional, provincial y de la comunidad Valenciana. Éste afecta en mayor medida a las mujeres, y a los sectores de la industria y servicios.

La economía en Elda está orientada hacia el sector de la industria manufacturera y de servicios.



4. Análisis de la movilidad

4.1. Parque de vehículos



Fuente IVE: Ficha municipal actualizada 2014

El parque de vehículos está compuesto mayoritariamente por turismos, seguidos de furgonetas y camiones.

Elda, según el *PMUS de Elda, Petrer y Monovar*, ha pasado en unos años de tener los índices de motorización superiores a los estatales, a tener unos índices muy por debajo de los del país, debido a la particular crisis industria que le afecta.

4.2. Centros y zonas atractoras

Es fundamental determinar las zonas atractoras, definidas como núcleo funcional que por sí solo es fin de un conjunto significativo de desplazamientos, como los centros educativos, los centros de trabajo, hospitales y centros de salud, monumentos y lugares de interés, centros comerciales, estaciones de autobuses y ferrocarril y centros deportivos.

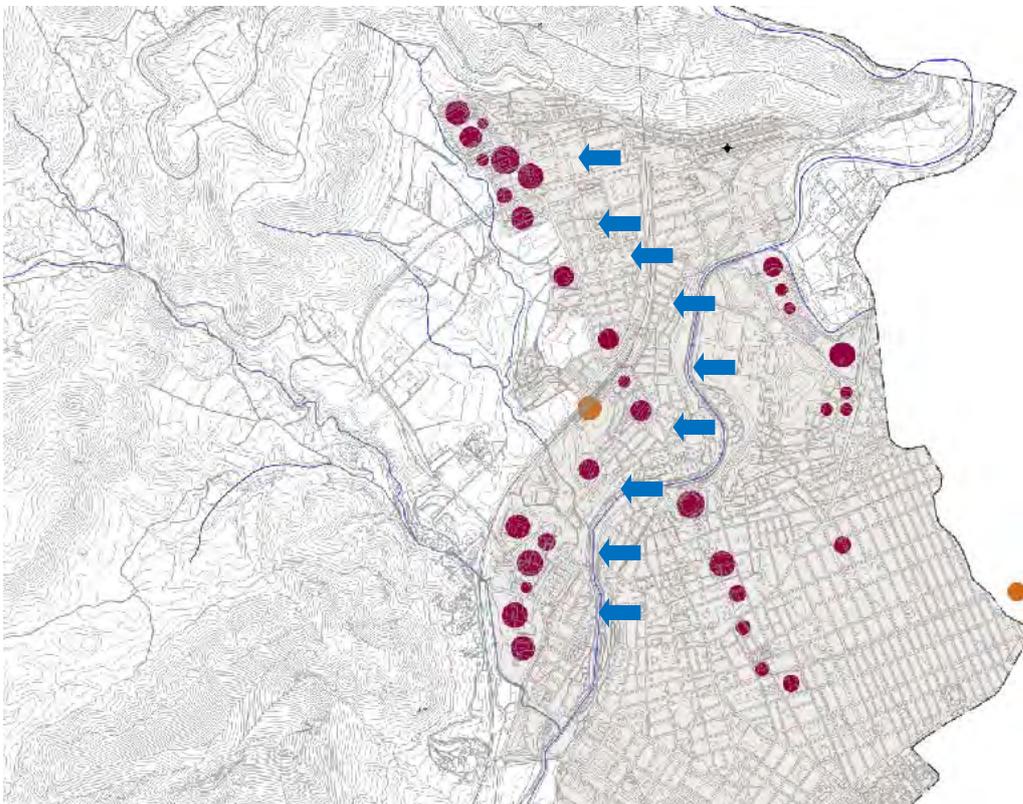
4.2.1. Centros educativos y centros de salud

En el esquema siguiente se identifican los centros atractores, concentrados básicamente al Noroeste de la ciudad, al lado opuesto del Vinalopó que concentra el núcleo urbano, donde se ubica el Hospital General comarcal de Elda, varios CEIPs e IES. Siguiendo hacia el Sur, en esta misma vertiente siguen apareciendo más puntos atractores, sobre todo centros de enseñanza, además de la estación de ferrocarril, que comparte con Petrer.



CENTROS PÚBLICOS DE INFANTIL Y PRIMARIA			
CENTRO	DIRECCIÓN	OFERTA FORMATIVA	SERVICIOS
C.P. Miguel Hernández	Avda. Acacias final	Infantil y primaria	comedor
C.P. Pintor Sorolla	Partida El Negret Apto 2	Infantil y primaria	comedor
C.P. Rico Amat	Partida Dr. Rico	Infantil y primaria	comedor
C.P. Antonio Machado	Partida El Melik Apto 418	Infantil y primaria	comedor
C.P. Miguel Servet	C/ Seneca , S/N	Infantil y primaria	comedor
C.P. Santo Negro	Partida L Torreta Apto 415	Infantil y primaria	comedor
C.P. Seráfico	C/Aguilas ,1	Infantil y primaria	comedor
C.P. Virgen de la Salud	C/Carmelo, final Apto 337	Infantil y primaria	comedor
C.P. Padre Manjón	C/Padre Manjón 16 Apto 68	Infantil y primaria	comedor
C.P. Nuevo Almafra	Partida Almafra Apto 175	Infantil	comedor
CENTROS CONCERTADOS			
Sta. Maria del Carmen Sagrada Familia	Avda los Álamos, 1 Carretera Alicante Apto 105	Infantil y primaria y secundaria Infantil y primaria secundaria y bachiller	comedor comedor y transporte
CENTRO EDUCACIÓN ESPECIAL			
C.P. Miguel Cervantes	Carretera Elda-Sax Apto 185	Específico de Educación Especial de carácter comarcal	comedor y transporte
ESCUELAS INFANTILES PÚBLICAS			
E.I. Santa Infancia E.I. El Puente E.I. El Mirador	C/Brunete, 3 Avda Libertad C/ Séneca, s/n	Educación infantil etapa 0-3 años Educación infantil etapa 0-3 años Educación infantil etapa 0-3 años	comedor comedor comedor

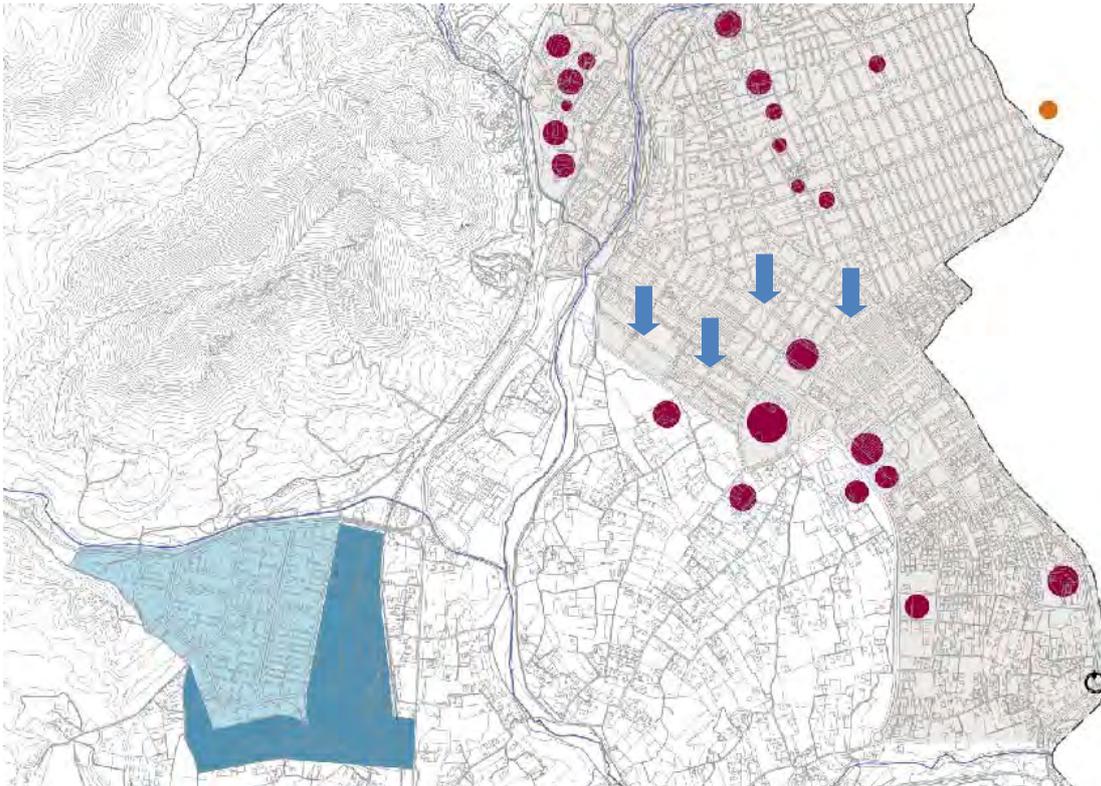
Es importante enfatizar, la ubicación al Noreste del término de Elda del Hospital comarcal, ya que es el centro atractor mas importante de la comarca. Asimismo, cabe destacar la concentración de puntos atractores en el borde izquierdo del rio Vinalopó, en el lado opuesto al núcleo urbano. Por lo tanto, el rio Vinalopó y la línea de ferrocarril, actúan como barrera urbana, que impide la relación fluida entre el núcleo urbano y una de las zonas atractoras de movilidad más importantes.



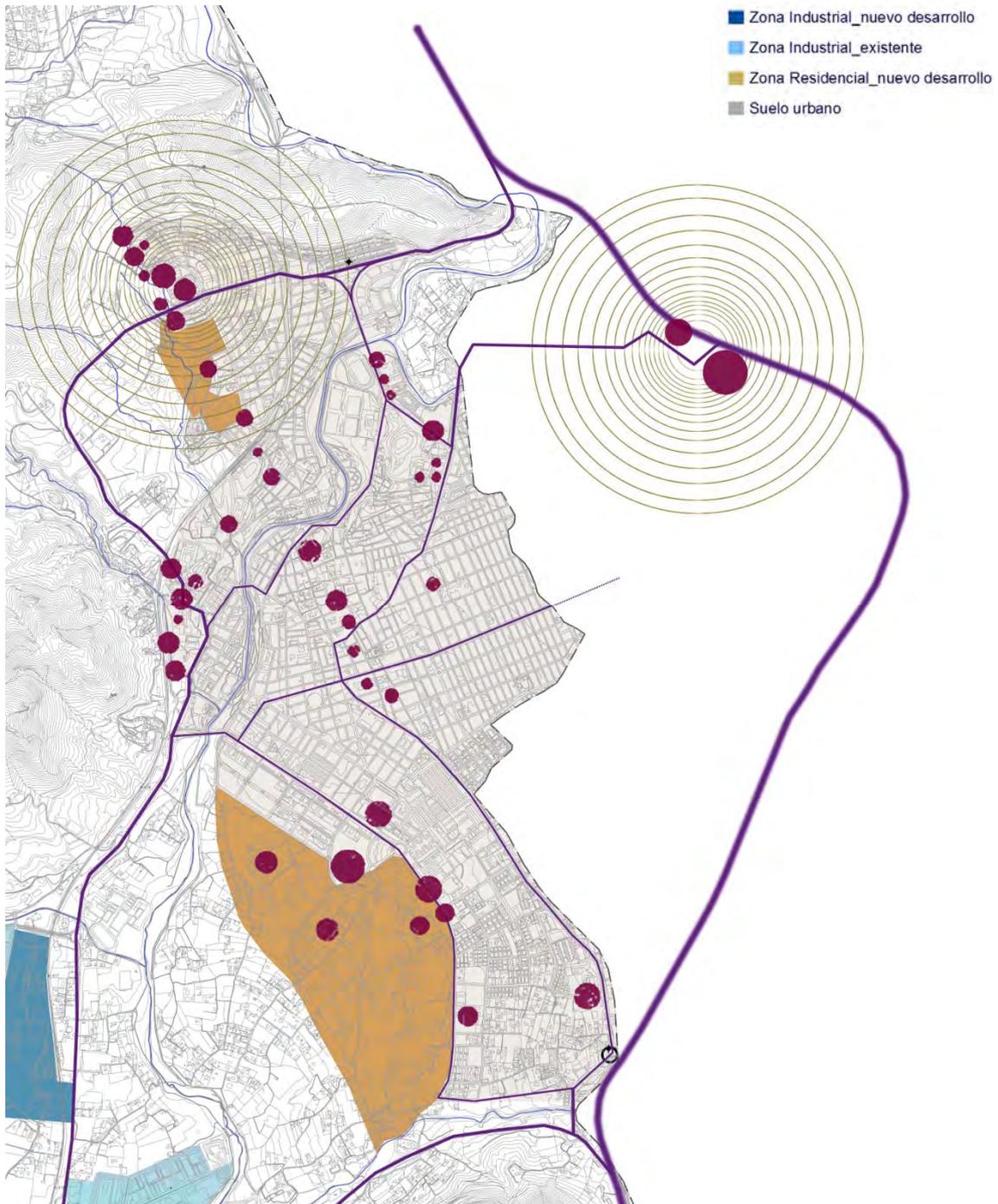


Los puntos rojos grafían los diferentes puntos atractores de movilidad, las flechas los flujos de movilidad.

También hay que contemplar la influencia del nuevo desarrollo urbano residencial, al Noroeste del núcleo urbano, que concentrará, en la zona que articula el encuentro del ensanche con la nueva bolsa residencial, nuevas infraestructuras dotacionales que serán puntos atractores potenciales.



Por último, se detecta que Elda y Petrer, dada su proximidad, se comportan como una única conurbación, por lo tanto determinados centros atractores de Petrer generarán flujos de movilidad desde Elda y viceversa. Este factor se ha analizado en el Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Elda, Petrer y Monovar. En la imagen siguiente, se grafían las dos zonas atractoras de repercusión supramunicipal.



En conclusión, en el ámbito municipal de Elda, se generan dos macrozonas generadoras de movilidad, al noroeste y al sur. Los flujos se producirán desde las concentraciones residenciales, básicamente desde el ensanche hacia estas macrozonas. No obstante, no podemos descartar los flujos producidos desde los diseminados residenciales del término, y los flujos desde el termino de Petrer, en dirección Oeste-Este, y dirección Este-Oeste respectivamente. Se comprueba en campo esta situación, determinando que la mayor parte de los desplazamientos se producen con vehículo privado, con los inconvenientes aparejados sobre todo en las horas punta de salida-entrada de los centros educativos.



4.2.2. Centros de trabajo

Las zonas que van a atraer más flujos de movilidad por motivos laborales serán los polígonos industriales, considerando también los de nuevo desarrollo. Concentrándose en la zona Oeste del término, alejado de la zona urbana, y con acceso desde la autovía por la salida Sur, lo que resolverá los flujos producidos desde orígenes fuera del término de Elda.

Otra área que destaca por la concentración de centros de trabajo es el núcleo histórico, donde se concentran los organismos públicos (ayuntamiento y correos), que además de generar flujos de los propios trabajadores, creará un flujo paralelo de los usuarios de los servicios.

Continuando hacia el sur, se despliega el ensanche donde se concentra la actividad comercial, destacando la ubicación de dos mercados, y la futura recalificación del estadio de fútbol en uso terciario, convirtiéndolo en un nuevo polo atractor, tanto de trabajadores como de usuarios.

El centro comercial de mayor repercusión a nivel comarcal, se ubica en Petrer, junto a la autovía, contando con una superficie de 17.000 m².

4.2.3. Lugares de interés

En el núcleo histórico se sumará a la afluencia por la oferta de servicios municipales, la ubicación del castillo, catalogado como BIC.

Otra zona de interés es el Museo del Calzado, y la oferta comercial de calzado, que genera un flujo no despreciable de visitantes no residentes en Elda. Esta zona se ubica principalmente en el ensanche.

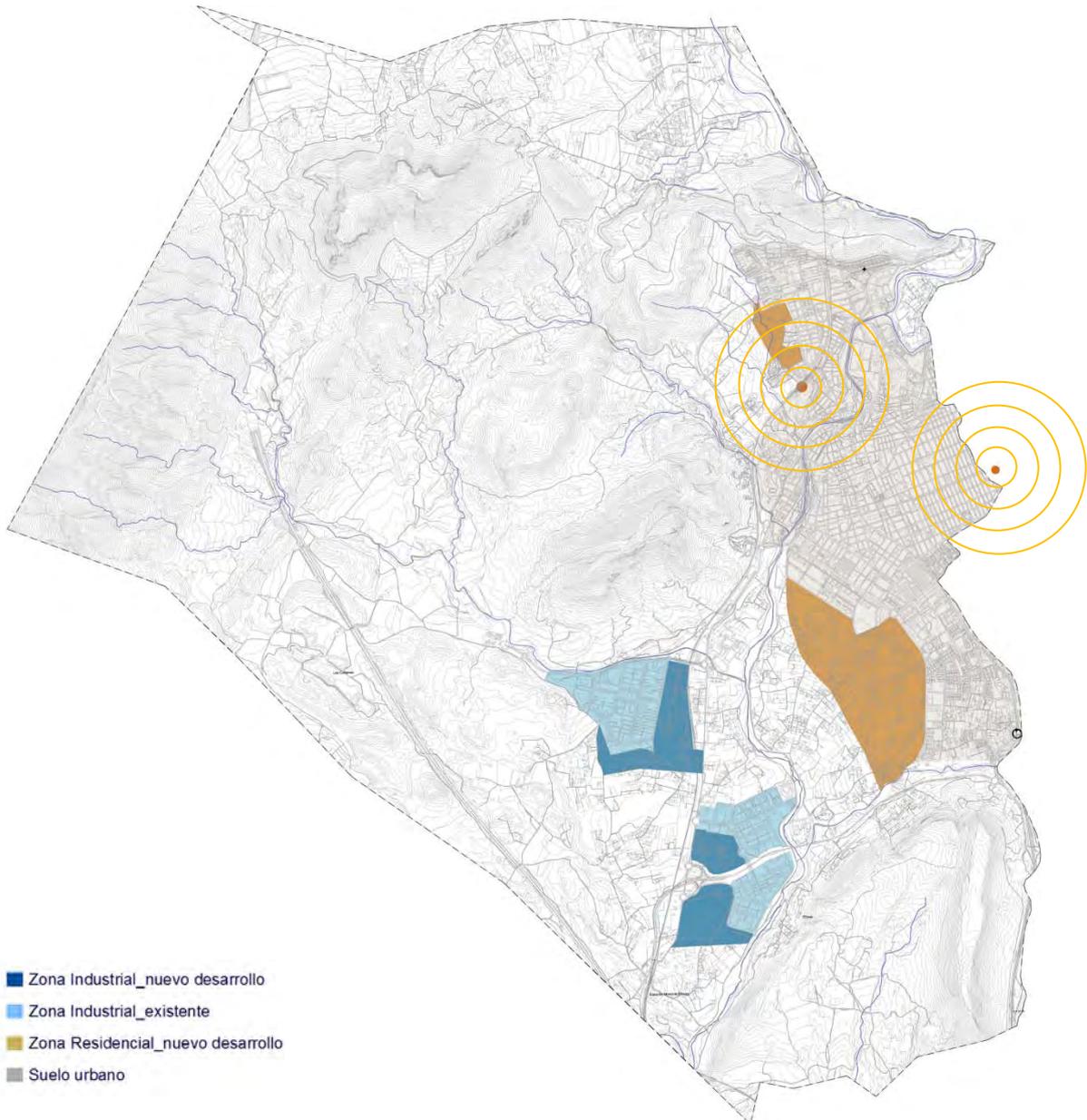
4.2.4. Lugares de atracción específica

Incluyen las estaciones de autobuses, y de tren. La estación de ferrocarril, se encuentra en el margen izquierdo del Vinalopó, al Oeste del núcleo urbano. Sirve a Elda, a Petrer y a Monovar.

La estación de autobús, se sitúa en el término municipal de Petrer, vinculada a uno de los ejes principales de la ciudad, en la zona de ensanche. Dicho eje se prolonga en Elda dando servicio a éste.

Cabe destacar que la estación de ferrocarril no dispone de una bolsa de aparcamiento público, en cambio la estación de autobuses cuenta con un espacio anexo destinado a aparcamiento de rotación en superficie.

Existe un tráfico cruzado entre los dos términos municipales, bien porque comparten equipamientos, como en los dos casos descritos en el punto anterior (estación de autobús y de ferrocarril). O bien por preferencias de servicios. En cualquiera de los casos es necesaria una coordinación de la movilidad de ambos términos, contemplado en el Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Elda, Petrer y Monovar.



En el esquema siguiente se grafían los dos puntos de interés específico analizados, al Oeste la Estación de Ferrocarril, y al Este la Estación de autobuses. La estación de ferrocarril es la única en la mancomunidad Elda-Petrer-Monovar, lo que genera cierta movilidad de los tres pueblos.

Tanto la estación de ferrocarril como la estación de autobuses deben potenciar su condición de puntos intermodales, donde intercambiar el modo de transporte, bus interurbano-bus urbano, bus - bici, tren – bus. Para garantizar la intermodalidad, ambas ubicaciones deben estar perfectamente conectadas con los focos atractores analizados con anterioridad, a través de viales destinados exclusivamente para este tipo de transporte, o al menos con preferencia semafórica, carriles exclusivos, etc.

Las líneas de transporte colectivo, conectan la zona atractora ubicada en el Noroeste con la estación de renfe (línea 1). Y la línea 2, conecta la estación de autobuses interurbano, con la estación de tren, cubriendo tanto la zona atractora ubicada al noroeste, como la zona administrativa y la zona comercial de ensanche.



4.2.5 Centros deportivos

Los centros deportivos, a pesar de la poca influencia que ejercen sobre la movilidad, en momentos muy concretos, con la celebración de eventos especiales, pueden convertirse en foco atractor, que supere de manera excepcional la capacidad de movilidad de la red existente. Circunstancia que habrá que contemplar en el Plan de Acción, teniendo en cuenta que se ubican en la periferia del núcleo, lo que mitiga los potenciales problemas de congestión.ç

4.3. Situación actual de la movilidad urbana

4.3.1. Motivos de desplazamientos

El motivo principal de los viajes es por trabajo o estudios, seguido de las compras y ocio. La razón del uso del vehículo es por comodidad, el uso de transporte público por ahorro económico o por no caminar y el uso de la bicicleta por motivos de salud y como alternativa a caminar.

4.3.2. Frecuencia y tiempo de los desplazamientos

Se detecta un alto porcentaje de viajes que se realizan diariamente, lo cual indica un alto índice de viajes asociados a la movilidad obligada. En general, la ciudad presenta un índice de movilidad sostenible poco favorable, los modos más utilizados diariamente son el transporte privado y el modo no mecanizado “a pie”, destacando el bajo porcentaje del uso del transporte colectivo y la bicicleta. De las encuestas se deduce que el uso del vehículo privado como modo de transporte es el más común. Siendo el uso del transporte público minoritario y el uso de la bicicleta totalmente nulo.

Por otro lado, el tiempo medio de los desplazamientos varía mucho según el modo. Los desplazamientos en vehículo privado o en transporte público suelen durar entre 15-20 minutos y el tiempo destinado a desplazamientos a pie de 30 minutos.



5. Red viaria

5.1. Red de infraestructuras de comunicaciones

La red de infraestructuras de comunicaciones, ha incidido en la distribución de usos y ha vertebrado el crecimiento del suelo urbano. Se desglosan a continuación según competencia:

Infraestructuras viarias de competencia estatal (Ministerio de Fomento):

Autovía A-31 (Alicante-Albacete-Madrid)

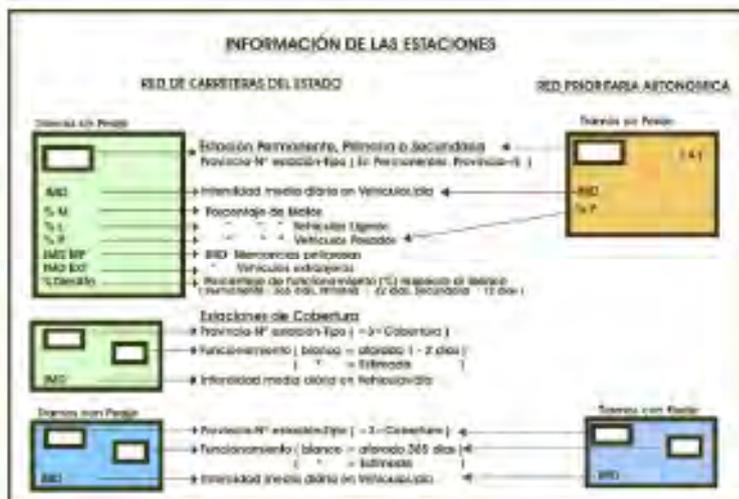
Infraestructuras viarias de competencia autonómica:

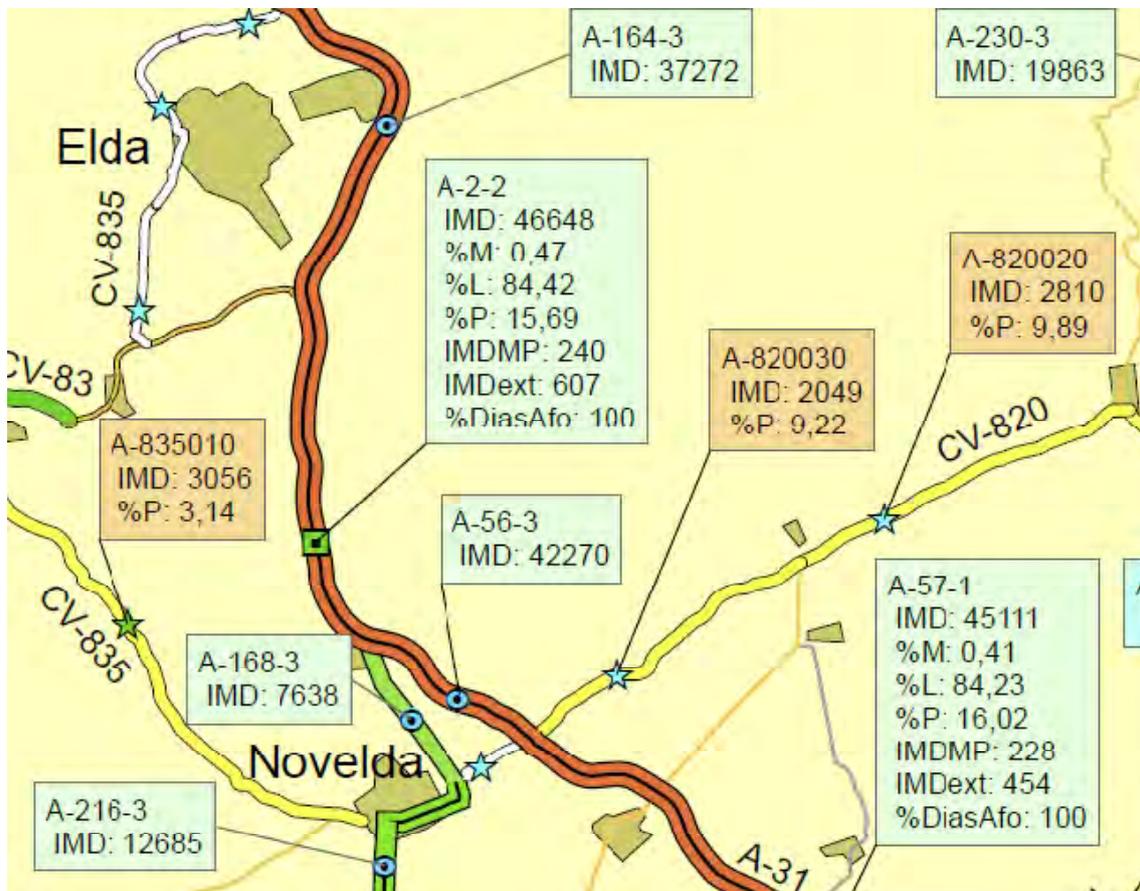
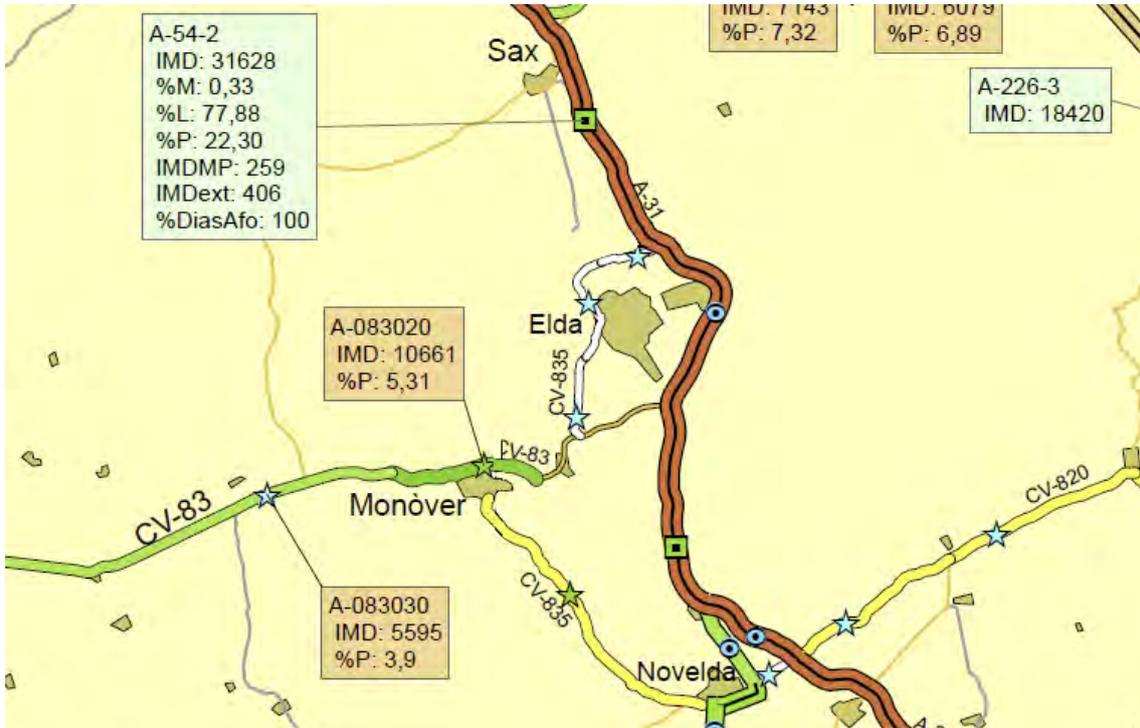
CV-83, de Elda a Pinoso, CV 835 de Novelda a Monovar, CV-833, de Elda a Sax y CV 837.

Infraestructuras viarias de competencia municipal:

CV-8290, de Elda a Petrer, CV-8320, de Elda a la estación de ferrocarril, CV-8351, vial de acceso sur a Elda y CV-8352, desde el acceso de la Autovía A-31 al Hospital General. La ronda oeste, cierra el desdoblamiento de la CV 83, generando una circunvalación, y resuelve los accesos al casco urbano y libera de tráfico pesado el interior del casco urbano.

A continuación se adjunta el mapa de tráfico del ámbito de estudio, editado por el Ministerio de Fomento. En él se definen los índices de intensidad media diaria de tráfico, además de otros factores descritos en la leyenda siguiente:







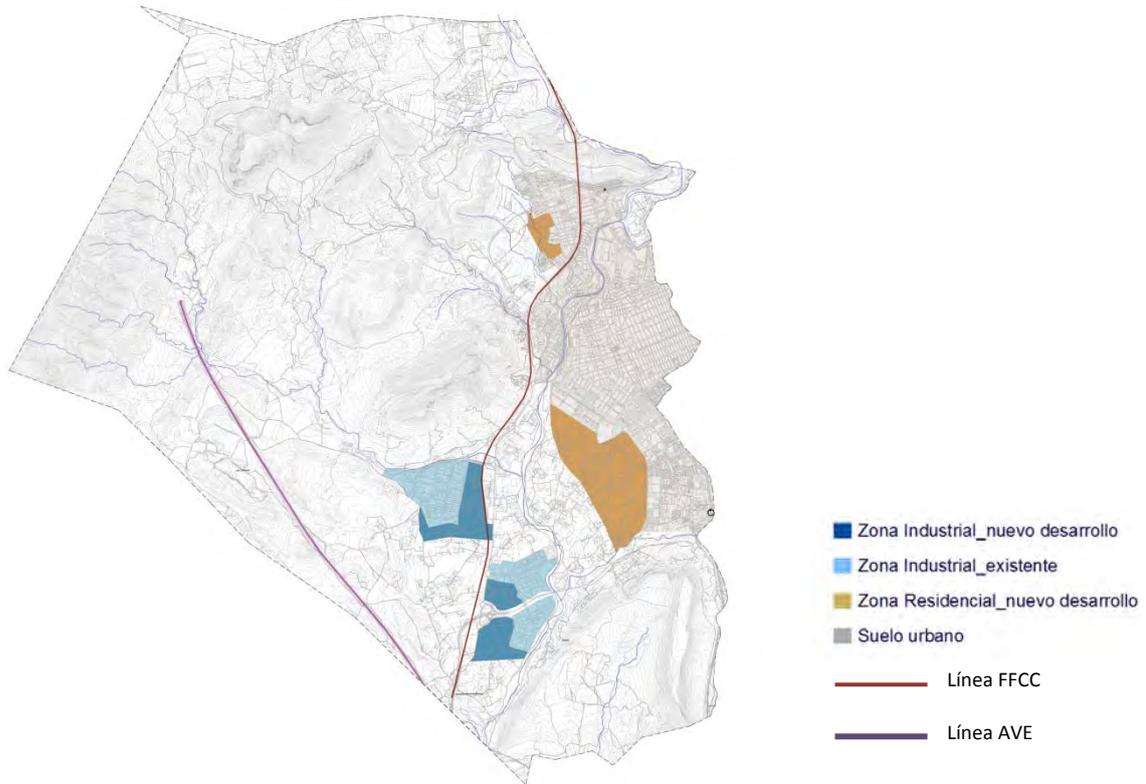
Como se observa en la imagen anterior, el núcleo urbano está enmarcado por los siguientes viales, A-31 al Este, CV-835 al Este, CV-83 al norte. En la imagen siguiente se grafían los tres ejes de penetración desde los ejes principales interurbanos: un acceso al Noreste desde A-31, un acceso a la zona central del casco desde A-31 y un último acceso en el Sureste desde a-31, enlazando con la CV 835, que incluirá un acceso al casco urbano. En el Plan de Movilidad Urbano Sostenible de Elda, Petrer y Monovar se prevé como una de las acciones principales, la ejecución de un nuevo circuito de circunvalación, por el trazado de la CV 8370, potenciando la entrada central desde la autovía A-31 para tráficos procedentes de Elda y Petrer.



Infraestructura ferroviaria,

La red ferroviaria de vía ancha se estructura de tal manera que enlazan la Comunidad Valenciana, y con ella la provincia de Alicante, con el exterior, especialmente con la Meseta (Madrid), Murcia, Aragón, Cataluña y la frontera francesa. Atraviesa el término de Elda longitudinalmente de Norte a Sur, en el margen Oeste del río Vinalopó.

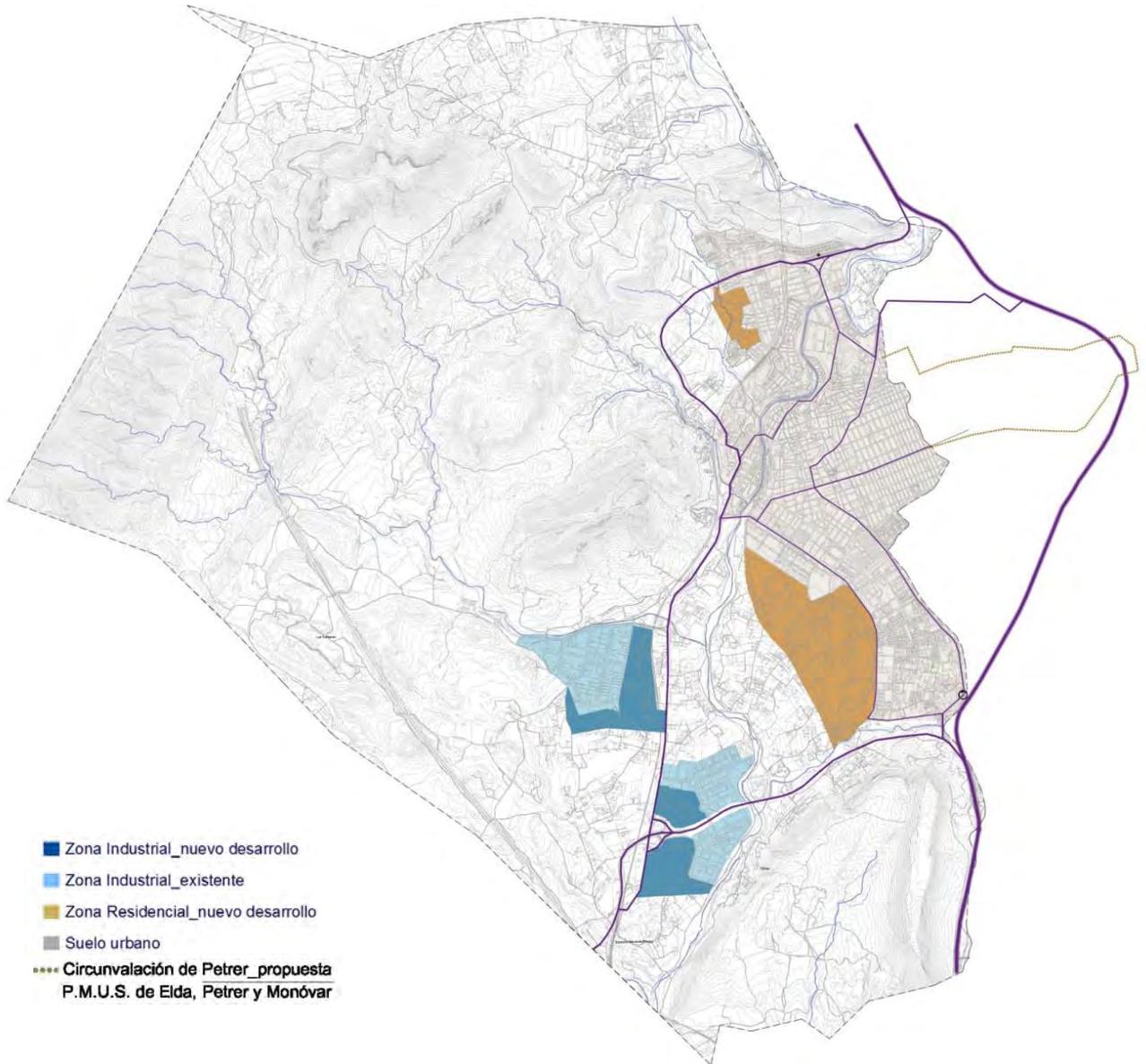
La red AVE Madrid - Alicante, atraviesa el borde Suroeste del término de Elda, aunque no tiene parada en la ciudad.



5.2. Vías urbanas principales

Las vías interurbanas descritas en el punto anterior, conectan con las vías principales que integran la trama urbana, articulando la misma. En la imagen siguiente se detallan las vías principales, un vial que recorre longitudinalmente de norte a sur el núcleo urbano con tres carriles en ambos extremos, reduciéndose a un carril en la zona central. Y una vía transversal de Oeste a Este, comunicando la CV 835, con la población de Petrer a través de una avenida de dos carriles y dos sentidos que cruza el ensanche.

Estas vías principales, que dan servicio a vehículos privados y transporte público, en horas punta, no llegan a congestionarse, pero si experimentan cierta saturación que ralentiza la circulación. La nueva circunvalación de Elda Petrer desde el acceso central, propuesta en el PMUS de Elda, Petrer y Monovar aliviará el tráfico de los viales de penetración. Esta nueva circunvalación se grafía en el esquema viario siguiente.





5.3. Tráfico en la ciudad

El principal dato indicador del grado de utilización de una vía es la IMD (intensidad media diaria) de vehículos que pasan por una sección de carretera concreta. Los datos de tráfico disponibles de las principales vías de comunicación que afectan a la movilidad en el término municipal de Elda son de procedencia dispar y no mantienen una continuidad temporal que permita analizar la evolución del tráfico a lo largo de amplios periodos de tiempo.

De esta manera con la información extraída de las propias administraciones y apoyándose en los datos aportados por el *Plan de Movilidad Urbano Sostenible* de Febrero de 2013, se obtienen la información suficiente para el adecuado desarrollo del diagnóstico del tráfico del municipio de Elda.

Habiéndose obtenido para este caso, datos parciales y desde diferentes fuentes, las principales hipótesis de partida se han debido deducir de forma indirecta mediante comparación de diferentes datos.

5.3.1. Circulación

La circulación interna de los vehículos en el núcleo urbano se distribuye principalmente de Este a Oeste, es decir de la zona residencial hacia las áreas atractoras (ya sea por trabajo, demanda de equipamientos estructurales, etc). Las principales vías son de carácter longitudinal atravesando el núcleo de Norte a Sur. La nueva circunvalación creará un circuito radial, que conecte las diferentes vías principales longitudinales, aliviando la presión de circulación rodada a los viales de menor entidad.

El sistema viario interurbano se ha descrito en puntos anteriores, a partir de estos ejes se conectan los ejes principales descritos a continuación:

- Eje de José Martínez González (Gran Avenida) – Calle Padre Manjón – Calle Virgen de los Desamparados. Este atraviesa prácticamente la totalidad del casco urbano de este a oeste.
- Eje de Calle Santa Bárbara – Calle Pedrito Rico – Calle Jardines. A través de este eje se establece una buena comunicación de la parte norte del casco con la parte antigua del casco urbano.
- Eje de Avenida de Chapí – Avenida del Mediterráneo. Por este vial de comunicación se enlazan las entradas y salidas del municipio hacia el sur, en dirección al vecino pueblo de Petrer y las salidas/entradas de la autovía hacia Alicante.



- Avenida / Carretera de Sax. Por este vial se comunica la entrada norte al casco urbano de la circulación proveniente de Sax hacia el centro urbano. Es también la comunicación principal hacia la zona dotacional educativa y sanitaria localizada en la parte norte.

- Avenida de Ronda. Esta vía de importantes dimensiones está destinada a recoger el tránsito proveniente del acceso oeste al municipio. Por este, acceden los vehículos provenientes de las Zonas industriales de Campo Alto y Finca Lacy y del municipio de Monóvar. El vial forma una circunvalación a través del límite suroeste del municipio.

Tal y como se ha reseñado en puntos anteriores, se prevé el rediseño de la actual CV 835, en la circunvalación Elda Petrer, que permeabilizaría el acceso central desde la autovía A-31 al núcleo urbano de Elda



6. Aparcamiento

La oferta de aparcamiento es un componente más en el global de la oferta de movilidad en vehículo privado. Todo desplazamiento realizado en vehículo privado necesita un espacio para estacionar, tanto en el origen como en el destino.

Es por ello por lo que, la posibilidad de encontrar sin dificultad dicho espacio de estacionamiento va a influir en aspectos tan importantes como la elección del modo de desplazamiento (vehículo privado – transporte público – modos no motorizados), y aún mayor influencia, en la intensidad de tráfico registrado en la red viaria de la ciudad.

En efecto, la disponibilidad de aparcamiento en destino puede regular el volumen de coches que salen del origen, así como la reducción de esa disponibilidad supone una notable reducción del vehículo privado, y su inexistencia puede implicar la desaparición del tráfico.

Por ello, la regulación, localización, dimensionamiento, y tipo de aparcamientos van a definir el modelo de transporte de la ciudad y no exclusivamente un conjunto de medidas para garantizar la accesibilidad a un número determinado de edificios o actividades.

El uso excesivo del coche para todo tipo de desplazamiento está provocando unos niveles de congestión preocupantes en determinadas vías y zonas de la ciudad, y da lugar a un flujo continuo y considerable de tráfico de agitación en busca de aparcamiento.

De esta manera, la inadecuada regulación y gestión del aparcamiento puede suponer en primer lugar el mal uso del espacio público a favor del vehículo privado y en segundo lugar, el aumento descontrolado de las ilegalidades en sus diferentes formas, con sus correspondientes consecuencias.

La falta de estacionamiento en zonas residenciales, como la insuficiencia de plazas de garaje en algunas zonas, son señales de la inadecuada planificación llevada a cabo anteriormente.

Como en la práctica mayoría de las ciudades, a finales del siglo XX, el uso desmesurado del coche hizo que las calles del municipio se vieran invadidas, dejando al viandante en un segundo lugar. El aparcamiento no estaba regulado, por lo que su realización indiscriminada dio lugar al consiguiente incremento de la congestión viaria.



En el presente estudio, se aborda el sistema de aparcamientos desde una clasificación fundamental: aparcamientos no regulados y aparcamientos regulados.

Los aparcamientos no regulados se corresponden con los aparcamientos que se sitúan en superficie en la vía pública sin ninguna tipo de regulación, lo que se puede llamar aparcamiento libre.

Por otro lado, los aparcamientos regulados, son aquellos aparcamientos creados para tal uso, y con regulación específica, ya sean en superficie o en edificaciones.

Entre estos se distinguen los aparcamientos regulados públicos y los de residentes.

A consecuencia del crecimiento poblacional y expansión de las ciudades, así como una escasa visión urbanística de los organismos responsables de la planificación urbana, conllevaron el desarrollo y consolidación de tramas viarias de poca capacidad y extremadamente densas, carentes de cualquier tipo de atención hacia el ciudadano de "a pie", sin espacios suficientes para el estacionamiento de vehículos, ni tampoco espacios libres para el esparcimiento de los residentes.

El paulatino incremento del parque automovilístico privado en nuestras ciudades, consecuencia del desarrollo económico y de las escasas políticas de fomento del transporte público, han terminado por saturar las escasas reservas estacionamiento en vía pública, convirtiéndose en un grave problema que sufren a diario gran parte de los residentes.

En consecuencia, la ciudad de Elda tiene un grave problema de falta de estacionamiento en vía pública. Es por ello que los vecinos buscan alternativas en los diferentes solares, explanadas y cauces públicos accesibles como lugares provisionales para dejar estacionar sus vehículos particulares.

6.1. Oferta de aparcamientos

La oferta de aparcamiento en Elda es variada, existen aparcamientos privados, en la vía pública y en solares habilitados como aparcamientos.



Se extrae de forma general los siguientes aparcamientos públicos, representados en documentación gráfica adjunta (A-3 Aparcamientos):

- Aparcamiento en la Plaza Trabajadores del calzado
- Aparcamiento en la Calle Juan de la Cierva-Estación de Autobuses
- Aparcamiento entre la Calle Lieja y la Calle Maestro Rafael Payá
- Aparcamiento en la Calle Jardines
- Aparcamiento en el Mercado Central Municipal
- Aparcamiento en la Av. José Martínez González

Además cabe incluir los posibles aparcamientos de clientes de los distintos supermercados y grandes superficies que existen en la población.

Respecto a los aparcamientos en la vía pública que se pueden encontrar en Elda se destacan:

- Aparcamientos públicos libres en los viales
- Aparcamientos libres asfaltados en solares de la vía pública
- Aparcamientos en vía pública libre para Centros de Salud, Cementerio, Polideportivo Municipal, Estación de Autobuses y/o Renfe, Institutos, etc.

En cuanto a los aparcamientos en Solares, se observan los siguientes:

- Aparcamiento en terrenos a los alrededores del Castillo.
- Aparcamiento en terrenos en la Av. de la Melva.
- Aparcamiento en terrenos del Hospital General.
- Aparcamiento Libre zona Polideportivo y cementerio.

6.2. Aparcamientos en zona azul

El Servicio de Ordenación y Regulación de Aparcamiento (ORA), en la modalidad de Zona Azul es suprimida por el Ayuntamiento de Elda desde mediados del año 2.008 para tratar de "aliviar" así los efectos de la crisis económica a sus vecinos. Por lo tanto, en la actualidad el Municipio no cuenta con este servicio de aparcamientos.



6.3. Aparcamiento no regulado en el viario

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.

6.4. Aparcamientos para motocicletas y bicicletas

No existe infraestructura para las bicicletas.

Los aparcamientos para motocicletas son escasos. Realizando una inspección superficial de las calles de Elda, descubrimos que las motocicletas generalmente aparcan sobre las aceras, entre los coches o en los chaflanes. Reduciendo por tanto el espacio del viandante.

6.5. Demanda de Aparcamientos

La demanda de aparcamientos en Elda varía según la zona y el horario. En horario diurno la demanda de aparcamientos se localiza en la zona centro donde se ubican la mayor parte de los centros atractores de la zona urbana. Por el contrario la demanda de aparcamientos en horario nocturno se localiza en las zonas residenciales con mayor densidad de población.

Además de éstas, existen otras zonas atractoras, concentrados básicamente al Noroeste de la ciudad, al lado opuesto del Vinalopó que concentra el núcleo urbano, donde se ubica el Hospital General comarcal de Elda, varios CEIPs e IES. Siguiendo hacia el Sur, en esta misma vertiente siguen apareciendo más puntos atractores, sobre todo centros de enseñanza, además de la estación de ferrocarril, que comparte con Petrer, de forma que todos estos puntos destacados presentan problemas de aparcamiento.



7. Transporte público

El municipio de Elda, por su vocación industrial manufacturera y por su oferta comercial en calzado, precisa estar bien comunicada con su entorno.

Como se ha descrito en puntos anteriores la estación de bus y de ferrocarril sirven a varios municipios, así como los núcleos urbanos de Elda-Petrer se comportan como una única conurbación por lo que es necesaria una coordinación de su transporte público.

7.1. Transporte público urbano

El transporte urbano comunica los diferentes barrios de la ciudad con otros puntos de interés mediante las siguientes líneas de autobús:

- Línea 1 Coche 1 (ida)

Colegio Sagrada Familia -> Hospital Comarcal (por Ambulatorio)

De lunes a viernes desde las 7.00 hasta las 20.00 horas (cada 30 minutos)

Sábados de 7.00 a 14.00 horas (cada 30 minutos) y de 14.00 a 20.00 horas (cada hora)

Domingos y festivos de 11.00 a 13.00 y de 16.00 a 20.00 horas (cada hora)



L1 Barrio San Francisco Hospital Comarcal Coche 1 (por Ambulatorio)			
Horarios y frecuencias de servicio			
Tipo de día	Primer servicio	Frecuencia de paso programada	
		Horas	Frecuencia
Lunes a Viernes	7.00	de 7.00 a 20.00	cada 30 min.
Sábados	7.00	de 7.00 a 14.00	cada 30 min.
		de 14.00 a 20.00	cada hora
Domingos y Festivos	11.00	de 11.00 a 13.00	cada hora
		de 16.00 a 20.00	



- Línea 1 Coche 1-A (vuelta)

Hospital -> Sagrada Familia (por Rotonda Moros y Cristianos)

Servicio de lunes a sábados.

desde las 7.30 hasta las 20.30 h. (cada hora)

Domingos sin servicio



L1 Coche 1A		Hospital Comarcal Barrio San Francisco (por Rotonda Moros y Cristianos)			
Horarios y frecuencias de servicio					
Tipo de día	Primer servicio	Frecuencia de paso programada			
	HOSPITAL GENERAL	Horas	Frecuencia		
Lunes a Sábado	7.30	de 7.30 a 20.30	cada hora		



- Línea 1 Coche 1-B (vuelta)

Hospital Comarcal -> Sagrada Familia (por Avda. de Chapí)

De lunes a viernes desde las 8.00 hasta las 20.00 h. (cada hora)

Sábados desde las 8.00 hasta las 14.00 h. (cada hora)

Domingos y festivos desde las 11.30 hasta las 13.30 y desde las 16.30 hasta las 20.30 h. (cada hora)

Servicio todos los días



L1 Hospital Comarcal			
Coche 1B Barrio San Francisco			
(por Av. De Chapí)			
Horarios y frecuencias de servicio			
Tipo de día	Primer servicio	Frecuencia de paso programada	
	HOSPITAL GENERAL	Horas	Frecuencia
Lunes a Viernes	8.00	de 8.00 a 20.00	cada hora
Sábados	8.00	de 8.00 a 14.00	cada hora
Domingos y Festivos	11.30	de 11.30 a 13.30 de 16.30 a 20.30	cada hora



- Línea 1 Coche 2 (vuelta)

Hospital Comarcal -> Club de campo (por Nueva Fraternidad)

De lunes a viernes desde las 7.45 hasta las 14.45 (cada hora)

Sábados desde las 9.45 hasta las 12.45 (cada hora)

Domingos y festivos sin servicio





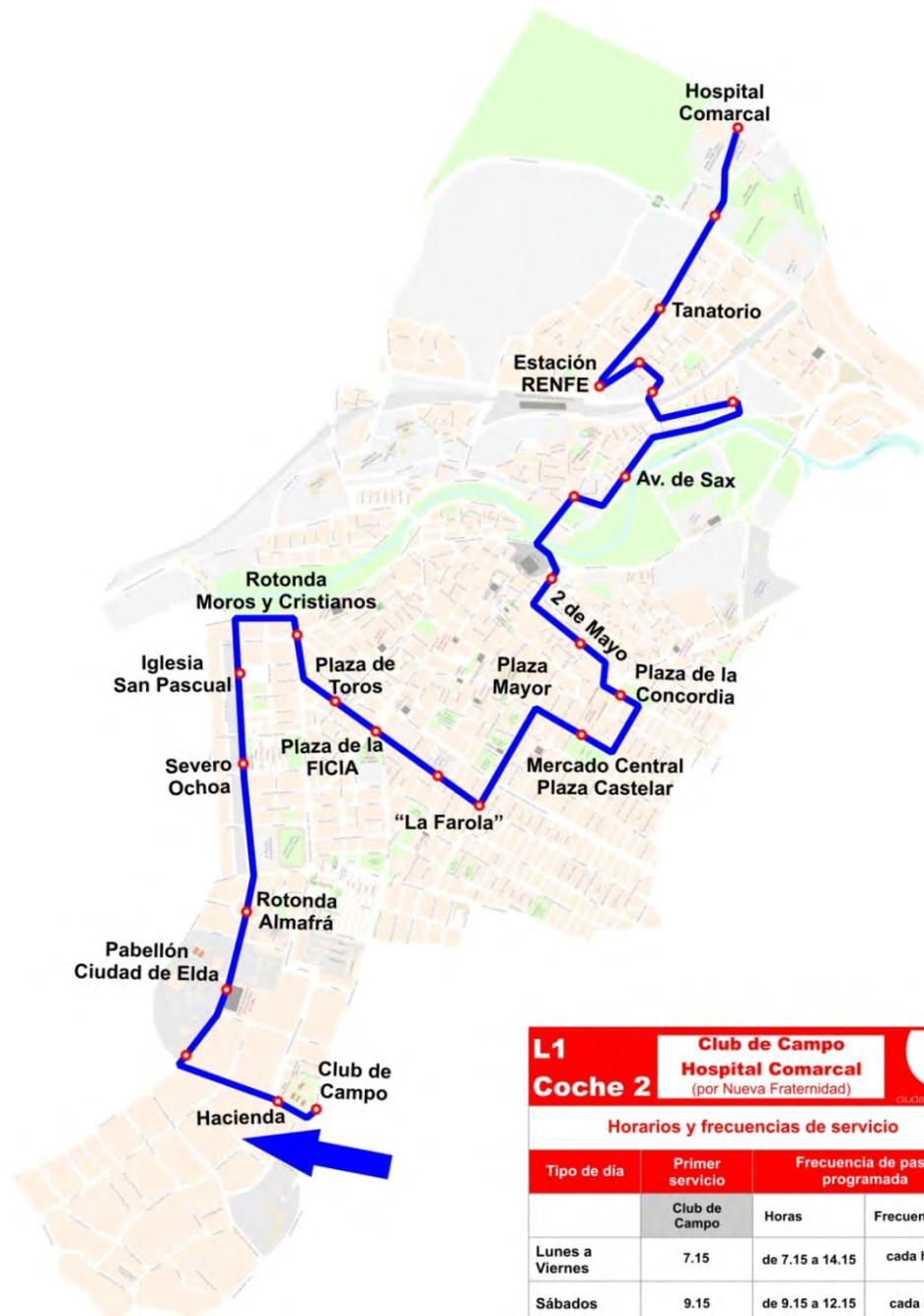
- Línea 1 Coche 2 (ida)

Club de Campo -> Hospital Comarcal (por Nueva Fraternidad)

De lunes a viernes desde las 7.15 hasta las 14.15 h. (cada hora)

Sábados desde las 9.15 hasta las 12.15 h. (cada hora)

Domingos y festivos sin servicio



L1 Club de Campo Hospital Comarcal (por Nueva Fraternidad)			
Coche 2			
Horarios y frecuencias de servicio			
Tipo de día	Primer servicio	Frecuencia de paso programada	
	Club de Campo	Horas	Frecuencia
Lunes a Viernes	7.15	de 7.15 a 14.15	cada hora
Sábados	9.15	de 9.15 a 12.15	cada hora
Domingos y Festivos		SIN SERVICIO	



- Línea 2 Coche 1 (vuelta)

Hospital Comarcal -> Petrer(C.P. La Foia)

De lunes a sábado desde las 7.45 hasta las 20.45 (cada hora)

Domingos y festivos desde las 11.30 hasta las 13.30 h. y desde las 16.30 hasta las 20.30 h. (cada hora)



L2		Hospital Comarcal		
Coche 1		PETRER (C.P. La Foia)		
Horarios y frecuencias de servicio				
Tipo de día	Primer servicio	Frecuencia de paso programada		
	HOSPITAL COMARCAL	Horas	Frecuencia	
Lunes a Sábado	7.45	de 7.45 a 20.45	cada hora	
Domingos y Festivos	11.30	de 11.30 a 13.30 de 16.30 a 20.30	cada hora	



- Línea 2 Coche 1 (ida)

Petrer (C.P. La Foia) -> Hospital Comarcal

De lunes a sábado desde las 7.15 hasta las 20.15 h. (cada hora)

Domingos y festivos desde las 11.00 hasta las 13.00 h. y desde las 16.00 hasta las 20.00 h. (cada hora)



L2		PETRER (C.P. La Foia)		
Coche 1		Hospital Comarcal		
Horarios y frecuencias de servicio				
Tipo de día	Primer servicio	Frecuencia de paso programada		
	Petrer	Horas	Frecuencia	
Lunes a Sábado	7.15	de 7.15 a 20.15	cada hora	
Domingos y Festivos	11.00	de 11.00 a 13.00 de 16.00 a 20.00	cada hora	



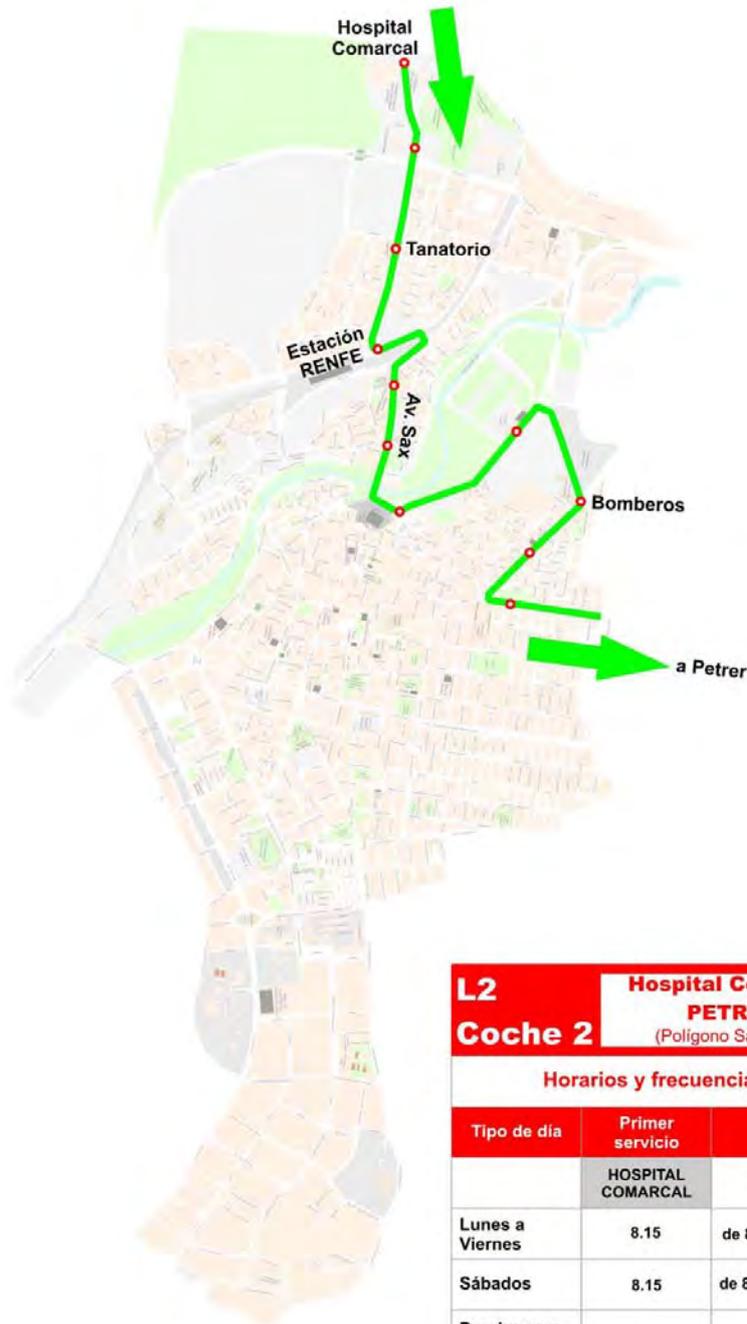
- Línea 2 Coche 2 (vuelta)

Hospital Comarcal -> Petrer (Pol. Salinetas)

De lunes a viernes desde las 8.15 hasta 20.15 h. (cada hora)

Sábados desde las 8.15 hasta las 14.15 h. (cada hora)

Domingos y festivos sin servicio



L2		Hospital Comarcal		
Coche 2		PETRER		
		(Polígono Salinetas)		
Horarios y frecuencias de servicio				
Tipo de día	Primer servicio	Frecuencia de paso programada		
	HOSPITAL COMARCAL	Horas	Frecuencia	
Lunes a Viernes	8.15	de 8.15 a 20.15	cada hora	
Sábados	8.15	de 8.15 a 14.15	cada hora	
Domingos y Festivos		SIN SERVICIO		



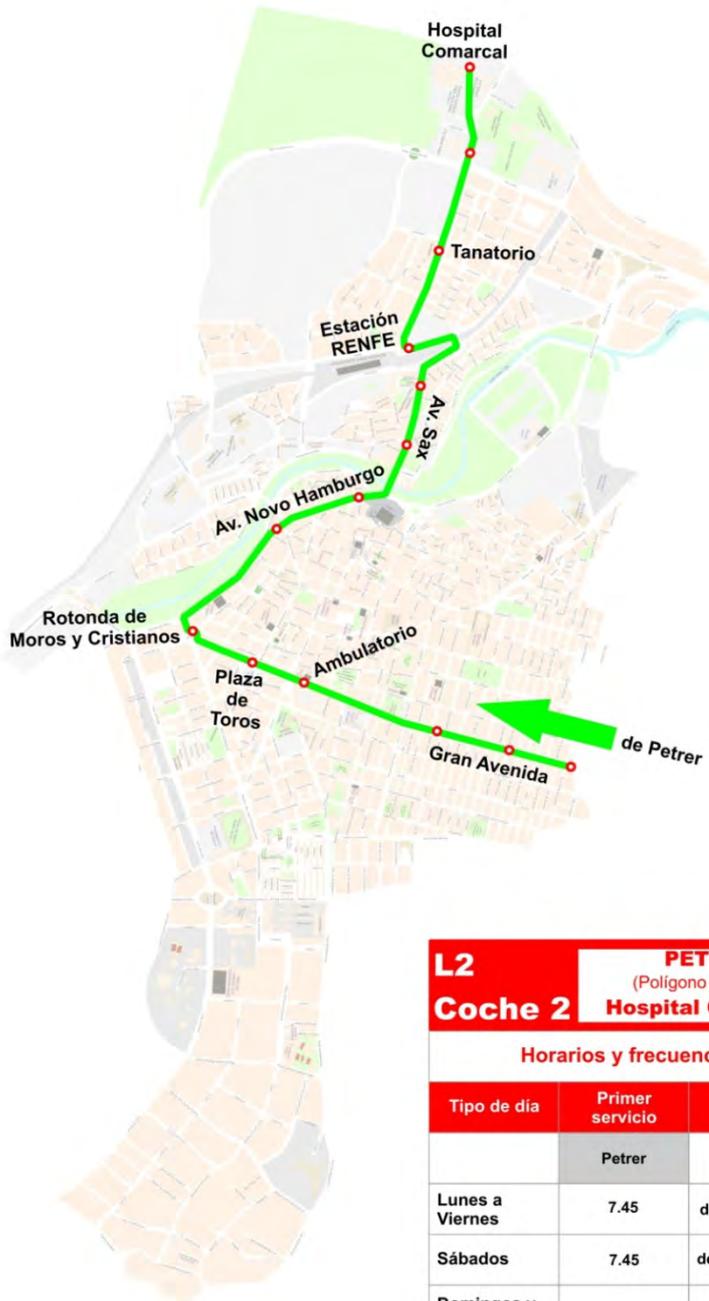
- Línea 2 Coche 2 (ida)

Petrer (Pol. Salinetas) -> Hospital Comarcal

De lunes a viernes desde las 7.45 hasta las 19.45 h. (cada hora)

Sábados desde las 7.45 hasta las 13.45 h. (cada hora)

Domingos y festivos sin servicio



L2		PETERER (Polígono Salinetas)		
Coche 2		Hospital Comarcal		
Horarios y frecuencias de servicio				
Tipo de día	Primer servicio	Frecuencia de paso programada		
	Petrer	Horas	Frecuencia	
Lunes a Viernes	7.45	de 7.45 a 19.45	cada hora	
Sábados	7.45	de 7.45 a 13.45	cada hora	
Domingos y Festivos		SIN SERVICIO		

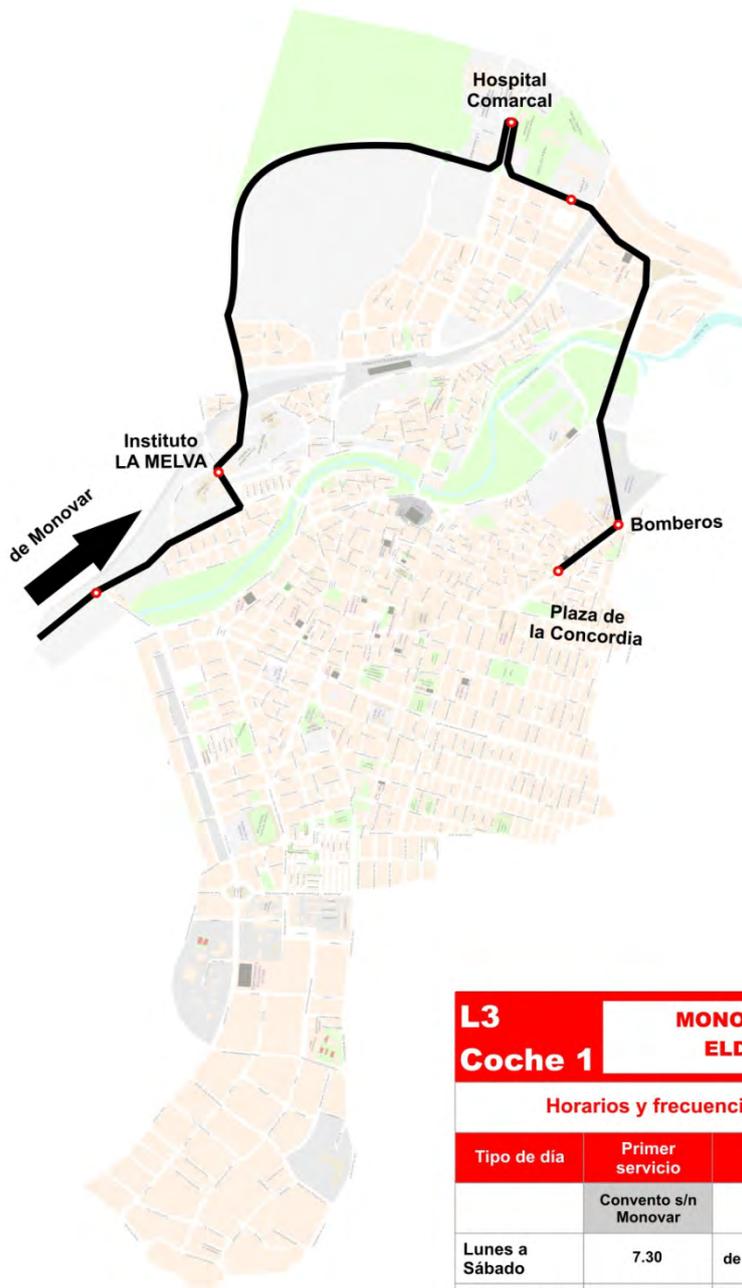


- Línea 3 Coche 1 (vuelta)

Monovar -> Elda

De lunes a sábado desde las 7.30 hasta las 20.30 h. (cada hora)

Domingos y festivos desde las 11.30 hasta las 13.30 h. y desde las 16.30 hasta las 20.30 h. (cada hora)



L3		MONOVAR		
Coche 1		ELDA		
Horarios y frecuencias de servicio				
Tipo de día	Primer servicio	Frecuencia de paso programada		
	Convento s/n Monovar	Horas	Frecuencia	
Lunes a Sábado	7.30	de 7.30 a 20.30	cada hora	
Domingos y Festivos	11.30	de 11.30 a 13.30 de 16.30 a 20.30	cada hora	



- Línea 3 Coche 1 (ida)

Elda -> Monovar

De lunes a sábado desde las 7.00 hasta las 20.00 h. (cada hora)

Domingos y festivos desde las 11.00 hasta las 13.00 h. y desde las 16.00 hasta las 20.00 h. (cada hora)



L3		ELDA		
Coche 1		MONOVAR		
Horarios y frecuencias de servicio				
Tipo de día	Primer servicio	Frecuencia de paso programada		
	Santa Barbara	Horas	Frecuencia	
Lunes a Sábado	7.00	de 7.00 a 20.00	cada hora	
Domingos y Festivos	11.00	de 11.00 a 13.00 de 16.00 a 20.00	cada hora	



7.2. Carril bus

La reserva de espacio exclusivo, tanto para autobuses como para taxis, tiene un doble efecto positivo:

- Mejora considerablemente los tiempos de viaje del transporte público, incrementando la velocidad comercial y frecuencia de paso, haciendo de él un modo más competitivo.
- 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.

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.

Por tanto, la reordenación prevista del Municipio supone una gran oportunidad para mejorar la red de carriles reservados a la circulación del transporte público. De forma que en las zonas nuevas que se proyecten tengan en cuenta esta cuestión y en la ordenación actual, las calles que por su sección permitan la posible introducción de estos carriles se traten de incorporar.

7.3. Transporte público interurbano

La estación de autobuses está situada en el término municipal de Petrer.

Esta estación cuenta una serie de líneas interurbanas que conectan la ciudad con sus poblaciones cercanas y con Alicante o Valencia entre otras cuyo servicio principal es a través de la empresa de transporte ALSA.

Actualmente, las líneas interurbanas existentes son:

- Línea interurbana entre Elda y Petrer_Línea 2
- Línea interurbana entre Elda y Monóvar_Línea 3

El recorrido y servicio de ambas se ha expuesto anteriormente.



7.4. Transporte ferroviario

La estación ferroviaria situada en la ciudad de Elda da servicio a la conurbanización que forma con Petrer y Monovar. Dispone de servicios de larga y media distancia.

- Servicios ferroviarios

- Larga distancia:

Desde el 18 de junio de 2013, con la apertura de la nueva estación de alta velocidad de Villena, los trenes Alvia que efectuaban parada en esta estación lo hacen ahora en la nueva de alta velocidad. Debido a esto, ahora los trenes de Larga Distancia que se detienen en la estación, sólo enlazan Elda con Murcia y con Barcelona gracias a varios trenes Talgo que incluso en algunos casos alcanzan Francia.

Servicios de Larga Distancia [ocultar]				
Tren	Origen	Paradas intermedias	Destino	Observaciones
Talgo	Barcelona-Sants	1 tren diario por sentido	Murcia del Carmen	1 tren diario por sentido
Talgo Mare Nostrum	Barcelona-Sants	Tarragona • Salou • Cambrils • Aldea-Amposta-Tortosa • Vinaroz • Benicarló-Peñíscola • Benicasim • Castellón de la Plana • Valencia-Estación del Norte • Játiva • Villena • Elda-Petrel • Alicante • Elche-Parque • Orihuela • Murcia Del Carmen • Balsicas-Mar Menor • Torre-Pacheco	Cartagena	1 tren diario por sentido
Talgo Mare Nostrum	Lorca-Sutullena	Totana • Alhama de Murcia • Murcia Del Carmen • Orihuela • Elche-Parque • Alicante • Elda-Petrel • Villena • Játiva • Valencia-Estación del Norte • Castellón de la Plana • Benicasim • Benicarló-Peñíscola • Vinaroz • Aldea-Amposta-Tortosa • Cambrils • Salou • Tarragona	Barcelona-Sants	1 tren diario por sentido

1. La rotación de la línea es Montpellier-Cartagena-Barcelona-Lorca-Montpellier, por lo que no existe relación entre Cartagena y Francia, ni entre Francia y Lorca, aunque sí existan las relaciones en sentido contrario.

Los amplios servicios de Media Distancia de Renfe tienen como principales destinos las ciudades de Ciudad Real, Albacete, Alicante, Valencia, Cartagena y Murcia.

Servicios de Media Distancia			
Línea MD	Trenes	Origen/Destino	Destino/Origen
44	MD Regional Intercity Regional Exprés	Zaragoza-Delicias / Valencia	Murcia del Carmen Cartagena Alicante
45	MD	Ciudad Real	Alicante
46	Regional	Albacete	Valencia



8. Peatones y ciclistas

8.1. Condiciones para los desplazamientos peatonales y ciclistas

La configuración de la ciudad de Elda, no presenta una topografía muy abrupta, solo en la parte norte se puede apreciar un desnivel topográfico mayor marcado por el Montasil. De igual manera, cabe destacar la presencia del Río Vinalopó en el extremo Oeste de la ciudad de Elda.

Con estas apreciaciones se observa que el municipio no presenta una fragmentación topográfica excesiva y por tanto no dificulta la accesibilidad de los recorridos. Tan sólo remarcar la comunicación entre los dos laterales del Río Vinalopó, que se consideran conectados insuficientemente.

8.1.1. Accesibilidad al medio

La conciencia social sobre la accesibilidad al medio físico de personas con movilidad reducida, tanto desde el punto de vista de la motricidad como desde el punto de vista sensorial, ha introducido nuevos planteamientos sobre la forma de abordar el diseño de los espacios urbanos de convivencia y relación.

Para la adaptación de los espacios públicos urbanos al uso de todos los ciudadanos se han llevado a cabo diversas acciones: la planificación sin barreras y la adaptación del medio físico existente. Las intervenciones llevadas a cabo, tanto en zonas de nueva urbanización como en peatonalizaciones y reurbanizaciones, han tenido en cuenta estos principios y han introducido los parámetros de accesibilidad estándar del diseño urbano, pues están sometidos a reglamentación normativa. Entre las actuaciones que se han llevado a cabo recientemente destacan la Renovación de la Plaza Castelar y la adaptación a la accesibilidad del barrio Virgen de la Salud y Calle San Roque.

Paralelamente se han realizado intervenciones puntuales en espacios existentes para posibilitar su uso a personas de movilidad reducida, las actuaciones de eliminación de barreras arquitectónicas más generalizadas han sido el achaflanamiento de bordillos en pasos peatonales o la creación de rampas, y la existencia de cierta dotación de estacionamientos reservados para minusválidos.

Lamentablemente las actuaciones llevadas a cabo en cuanto a mejora de la accesibilidad se limitan a retoques puntuales en la urbanización, pues el tránsito real de personas con discapacidades



resulta afectado por la presencia de variados obstáculos como pavimentos en mal estado, mala ubicación de señalización y mobiliario urbano, aparcamiento excesivo y sobre aceras, la invasión de pasos peatonales, la presencia de salientes no detectables con el bastón, y sobre todo aceras excesivamente estrechas que resultan impracticables en ocasiones. No se han detectado itinerarios adaptados para invidentes o personas de movilidad reducida, mobiliario, equipamiento específico, señalización o semaforización adaptada, etc.

8.1.2. Zonas verdes

Existen abundantes zonas verdes en la ciudad de Elda repartidos por todos los barrios de la ciudad. Estos espacios cuentan con una impresionante vegetación con arbolado de gran porte. Tanto por su calidad como por su posición, estos jardines constituyen a priori un inmejorable punto de partida para la creación de una red de zonas verdes urbanas, pasando por una rehabilitación que debería necesariamente conllevar una modernización y mayor apertura y permeabilidad de sus límites con la ciudad.

Cabe destacar el arbolado de la mayor parte de las avenidas de la ciudad, siendo el arbolado vial poco presente en calles de menor entidad debido a la presencia excesiva de bandas de aparcamiento.

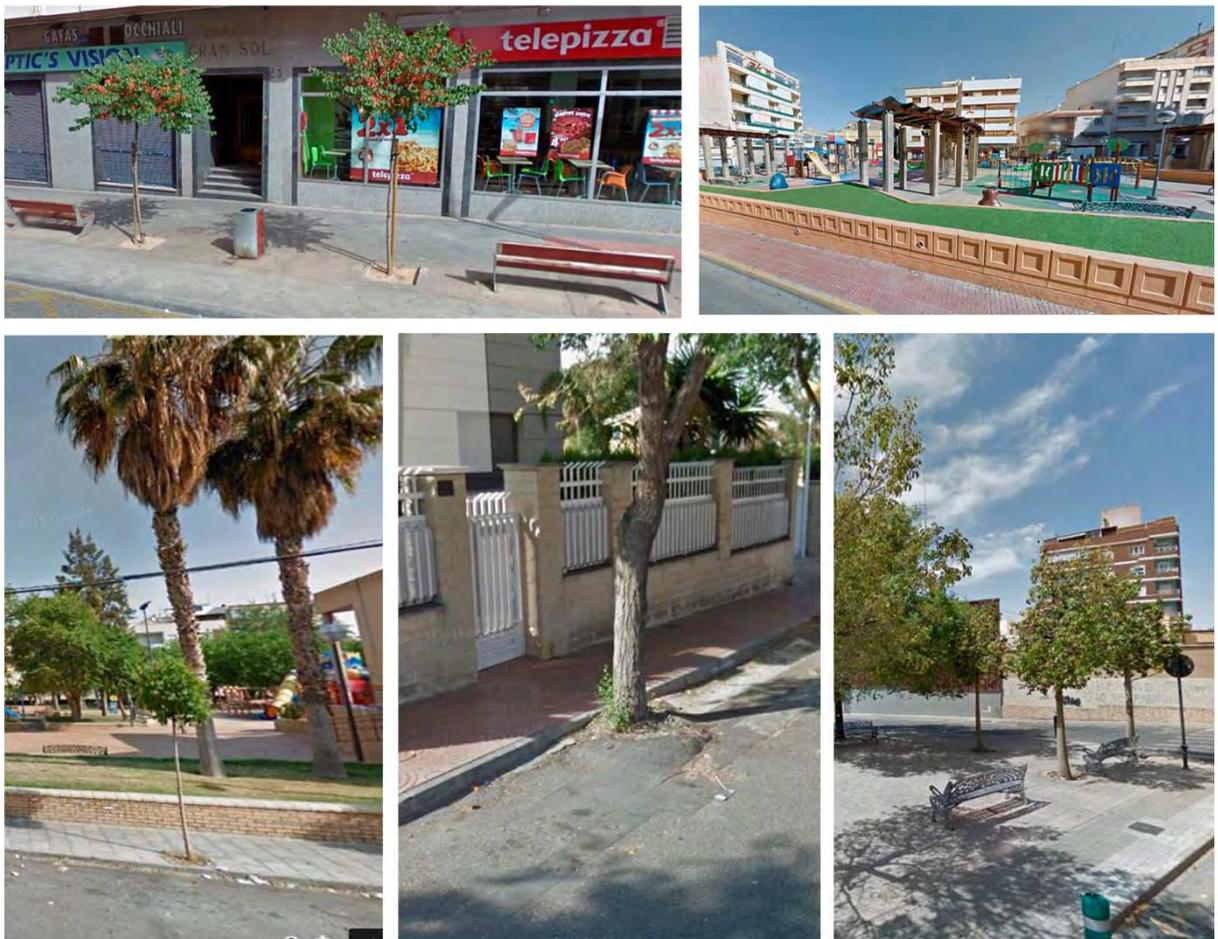


Arbolado en viales de Elda



También se han observado escasos viales en el casco histórico con presencia de arbolado vial o vegetación de alguna clase, incluso en las zonas de reciente actuación. Ello es debido en parte a la estrechez de las calles o las aceras.

Los alcorques son en todos los casos de dimensiones mínimas y sin protección, por lo que el arbolado se encuentra poco apoyado en su crecimiento. Los viales que presentan arbolado presentan en muchos casos problemas de raíces que levantan el pavimento, problemas agravados por los reducidos alcorques y la poca atención prestada al buen desarrollo del elemento vegetal.



Imágenes de alcorques, jardineras y otros ejemplos de mobiliario urbano

Entre todo esto, cabe destacar el potencial paisajístico con el que cuenta Elda con el entorno que rodea a la ciudad y la presencia del cauce del Río Vinalopó que se inserta en la trama urbana.



8.1.3. Distancias y Topografías

Se trata de una ciudad cuyo tamaño, forma y configuración provocan que una población que en principio presentaría un tamaño medio en el cual las distancias a recorrer peatonalmente no serían importantes se convierta en una ciudad complicada en la que las distancias son excesivas para el uso peatonal. Como ejemplo se citan ciertas distancias representativas de recorridos habituales en la ciudad:

- Av. José Martínez González y Calle Padre Manjon: 1,46 km.
- Calle Antonio Vera y Av. Reina Sofia: 830 m.
- Av. de Madrid: 1,1 km.
- Calle Santa Bárbara: 1 km.
- Calle Pi y Margall: 650 m.
- Calle Juan Carlos I: 800 m.
- Calle Pablo Iglesias: 1,4 km.
- Calle Murillo: 862 m.
- Av. Mediterráneo: 1,6 km.
- Av. Chapí: 600 m.
- Calle Jardines y Calle Santa Bárbara: 1,6 km.
- Av. de Ronda: 2,2 km.

Elda cuenta con una escala adecuada para el peatón, si se consideran de forma autónoma cada uno de sus barrios o combinaciones de varios barrios mejor comunicados, puesto que los recorridos no superan el kilómetro, en su mayoría. La zona del centro y ensanche, por su configuración compacta también son asequibles peatonalmente. La conectividad con el resto de barrios y con los puntos atractores desde cualquier punto de la ciudad, deberá complementarse con otro tipo de servicios. No obstante se sugiere un fomento de la accesibilidad peatonal dentro de cada barrio y en especial en el centro histórico y otros medios de transporte menos contaminantes en la ciudad global mejorarían el ambiente urbano.

Dentro de las medidas desarrolladas en el presente Plan se propone la reurbanización de muchas de las principales calles de la ciudad, conformando un conjunto de gran atractivo y calidad espacial, por la propia materialización de los viales y el mayor control de la presencia dinámica y estática del automóvil. Se proponen, ampliación de aceras, incorporación de itinerarios adaptados, arbolado vial, rediseño del mobiliario y por último, peatonalizaciones puntuales que, manteniendo operaciones de



abastecimiento, carga y descarga y servicios municipales de mantenimiento, limpieza, etc. aporten un marco en el que desarrollar una vida urbana de mayor calidad.

8.2. Movilidad peatonal y ciclista

8.2.1. Movilidad general de los modos no motorizados

La definición de la movilidad peatonal y ciclista en la ciudad de Elda, se ha basado principalmente en el resultado de las encuestas de movilidad realizadas en el municipio durante el periodo de elaboración del Plan y en los datos extraídos del *Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Elda, Petrer y Monovar* de 2013, con las actualizaciones pertinentes. La movilidad en modos no motorizados es inferior a la movilidad motorizada. De entre los modos no motorizados destacan los viajes a pie, debido principalmente a la existencia de distancias relativamente abarcables, descritas en el punto anterior. El uso de la bicicleta es prácticamente nulo, derivado de la escasa infraestructura existente al efecto.

- Movilidad peatonal

El peso de los desplazamientos peatonales es característico de ciudades españolas, pues el modelo urbanístico y la evolución del sistema de transporte ha conducido a usos más altos y por tanto, a una accesibilidad peatonal superior a la que existe en las ciudades europeas de urbanización más dispersa.

- Movilidad ciclista

Existen unos factores clave que son determinantes para la elección de la bicicleta como modo de transporte urbano.

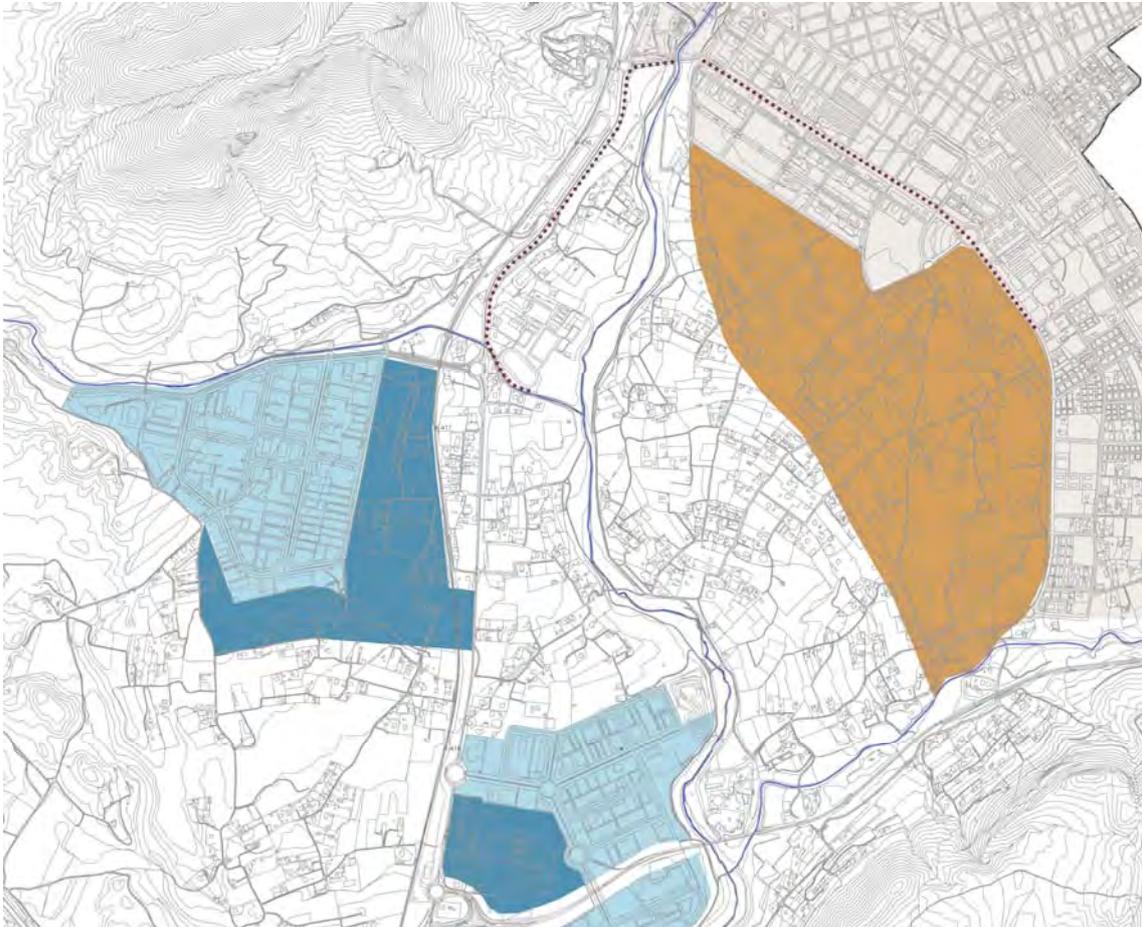
El tamaño de la ciudad y la distancia a los centros atractores favorecen el uso de la Bicicleta, la distancia idónea máxima para los desplazamientos en bicicleta se encuentra entre 3 y 7 km, estando la totalidad de los barrios de Elda dentro de este margen espacial.

Además de disponer de una planificación de movilidad y planes de promoción de la bicicleta, y de la integración en el sistema viario de la infraestructura específica para este modo de desplazamiento, una clave para la consolidación de la bicicleta como transporte urbano es la aceptación cultural, la percepción ciudadana de la bicicleta como un medio de transporte alternativo válido y real, y no como un instrumento de recreo y ocio. Concretando en la ciudad de Elda el transporte en bicicleta dentro de la ciudad no está presente ya que solo hay dos tramos de carril bici habilitados totalmente inconexos



con una infraestructura viaria que permitiera el uso compartido de la movilidad motorizada y la bicicleta. A continuación se describen los dos tramos con carril bici habilitado, representado también en la documentación gráfica adjunta:

- Un tramo desde la Finca Lacy hasta la Av. de Ronda recorriendo esta última..
- Y el otro, sobre la acera, en el tramo entre el puente del centro excursionista eldense y la rotonda de entrada al polígono campo alto. Al llegar al puente dicho carril se interrumpe debido al escaso ancho de aceras sobre el tablero de ésta. Según el Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Elda, Petrer y Monovar, está prevista su continuidad hasta Monóvar en el proyecto de desdoblamiento de la CV-835 tramo entre el polígono campo Alto y la CV-83.



..... carril bici existente

Un estudio pormenorizado podría detectar los recorridos con menor impacto para la habilitación de carril bici en los viales, por lo que este tema resulta uno de los principales puntos a trabajar dentro del Plan de Acción.



8.2.2. Demanda Peatonal y Ciclista

De las encuestas se desprende que en general existe una demanda mínima, por parte de los ciudadanos, de una infraestructura viaria adaptada a la movilidad en bicicleta.

8.3. Red de tráfico peatonal

En Elda existen una serie de itinerarios peatonales, que, sin duda, se han de mantener, potenciar, mejorar y ampliar. Son escasos y se ubican en el entorno de la plaza del Ayuntamiento y del Mercado central.

Por otra parte, existen itinerarios de gran afluencia peatonal, aunque actualmente son viales de acceso rodado:

- Itinerario - Ruta Zona Ensache: recorrido asociado a la actividad comercial. Este transcurre a través de las vías: Calle Rey Juan Carlos I, Calle Joaquín Coronel, Av. José Martínez González, Calle Juan Vázquez Demella y la Calle Maestro Ramón Gorge.

- Itinerario - Ruta Museo del Calzado: recorrido que muestra la tradición zapatera de la ciudad y que se produce por las vías: Av. de Chapí, Calle La Cruz y Calle Rosales y que transcurre junto al Museo del Calzado.

- Ruta Av. de Ronda: paseo a través del bulevar de la Av. de Ronda que permite acercarse a los parques vecinos.

- Itinerario / Ruta Outlets: recorrido comercial del calzado que se produce en el Polígono Industrial de Campo Alto.

- Itinerario / Ruta Jardines del Río: recorrido que transcurre por los Jardines que acompañan al cauce del Río Vinalopó.



8.4. Red de tráfico ciclista

Como se ha comentado anteriormente, el municipio de Elda tan sólo presenta dos itinerarios inconexos en la parte suroeste del núcleo urbano.



Carril bici en la Av. De Ronda

Resultaría ventajosa la intercomunicación ciclista de los principales nodos de actividad de la ciudad como, los servicios públicos, la administración, el comercio, el hospital, los parques urbanos, los colegios o los centros deportivos; siendo también de interés el acceso ciclista a los polígonos industriales y a rutas de senderismo, con enlaces interurbanos.



Ayuntamiento de Elda

PLAN DE ACCIÓN

Promotor:

Excmo. Ayuntamiento de Elda

Equipo redactor:

U.T.E. Ezquiaga Arquitectura, Sociedad y Territorio, S.L. y Vectia Ingeniería, S.L.



Ezquiaga

Arquitectura,
Sociedad y
Territorio S.L.



Febrero '15



Ayuntamiento de Elda

DOCUMENTACIÓN GRÁFICA

Promotor:

Excmo. Ayuntamiento de Elda

Equipo redactor:

U.T.E. Ezquiaga Arquitectura, Sociedad y Territorio, S.L. y Vectia Ingeniería, S.L.



Ezquiaga

Arquitectura,
Sociedad y
Territorio S.L.



Febrero '15



Índice

A-1.1 PLANO GENERAL DE PROPUESTA DEL P.M.U.S. DE ELDA, PRETER Y MONOVAR.

A-1.2 PLANO GENERAL DE PROPUESTA DEL P.M.U.S. DE ELDA, PRETER Y MONOVAR.

A-2 RED VIARIA Y FERROCARRIL.

A-3 APARCMIENTOS.

A-4 RED VIARIA INTERNA. ZONAS PEATONALES Y ÁREAS 30.

A-5 CENTROS Y ZONAS ATRACTORAS.

A-6 RED VIARIA INTERNA. CARRIL BICI.

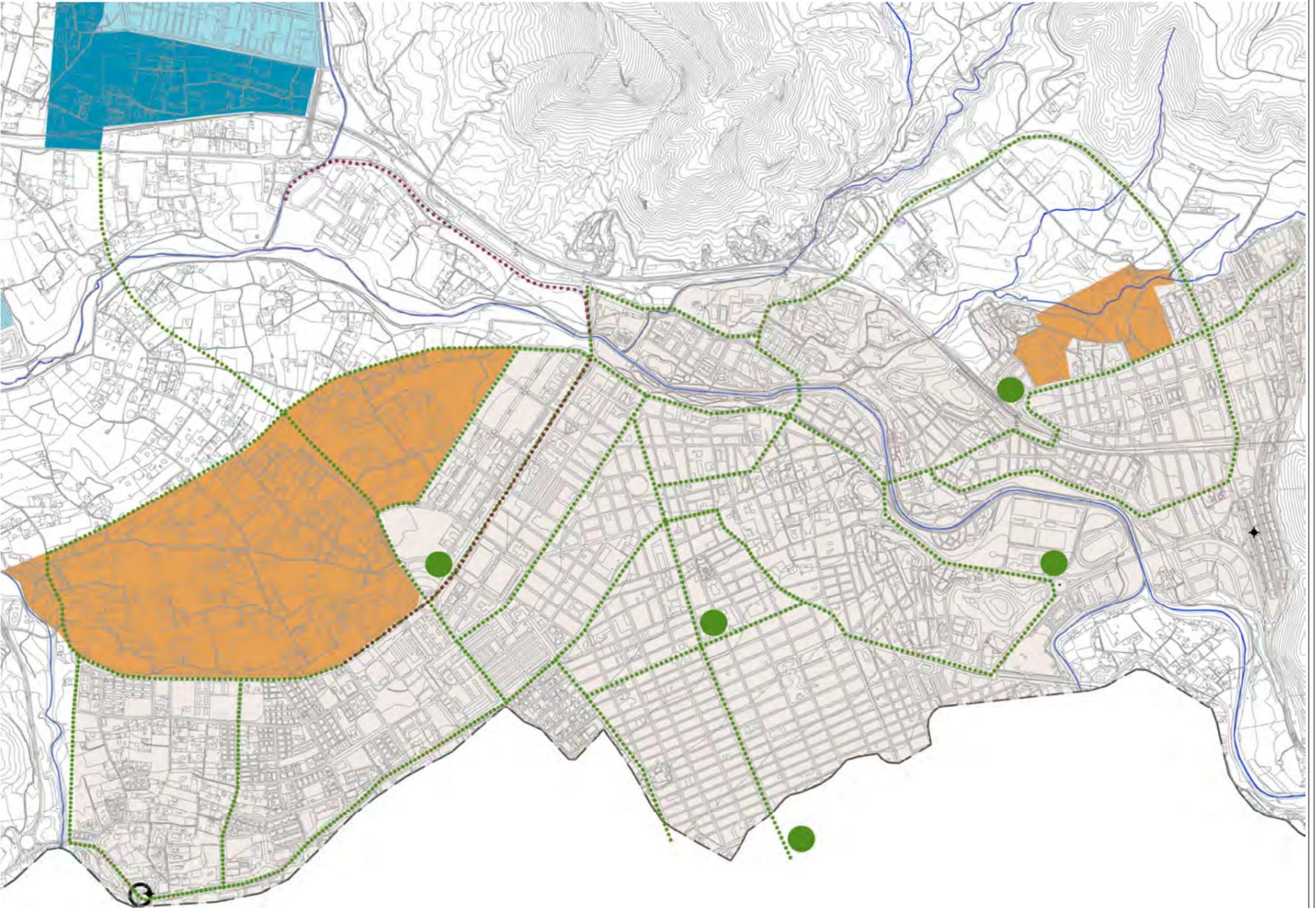


- Zona Industrial_nuevo desarrollo
- Zona Industrial_existente
- Zona Residencial_nuevo desarrollo
- Suelo urbano
- Carril bici existente
- Carril bici propuesto
- Puntos aparcamientos/préstamo bicicletas

PROMOTOR:
AYUNTAMIENTO DE ELDA



NOMBRE DEL PLANO:
RED VIARIA INTERNA, CARRIL BICI.



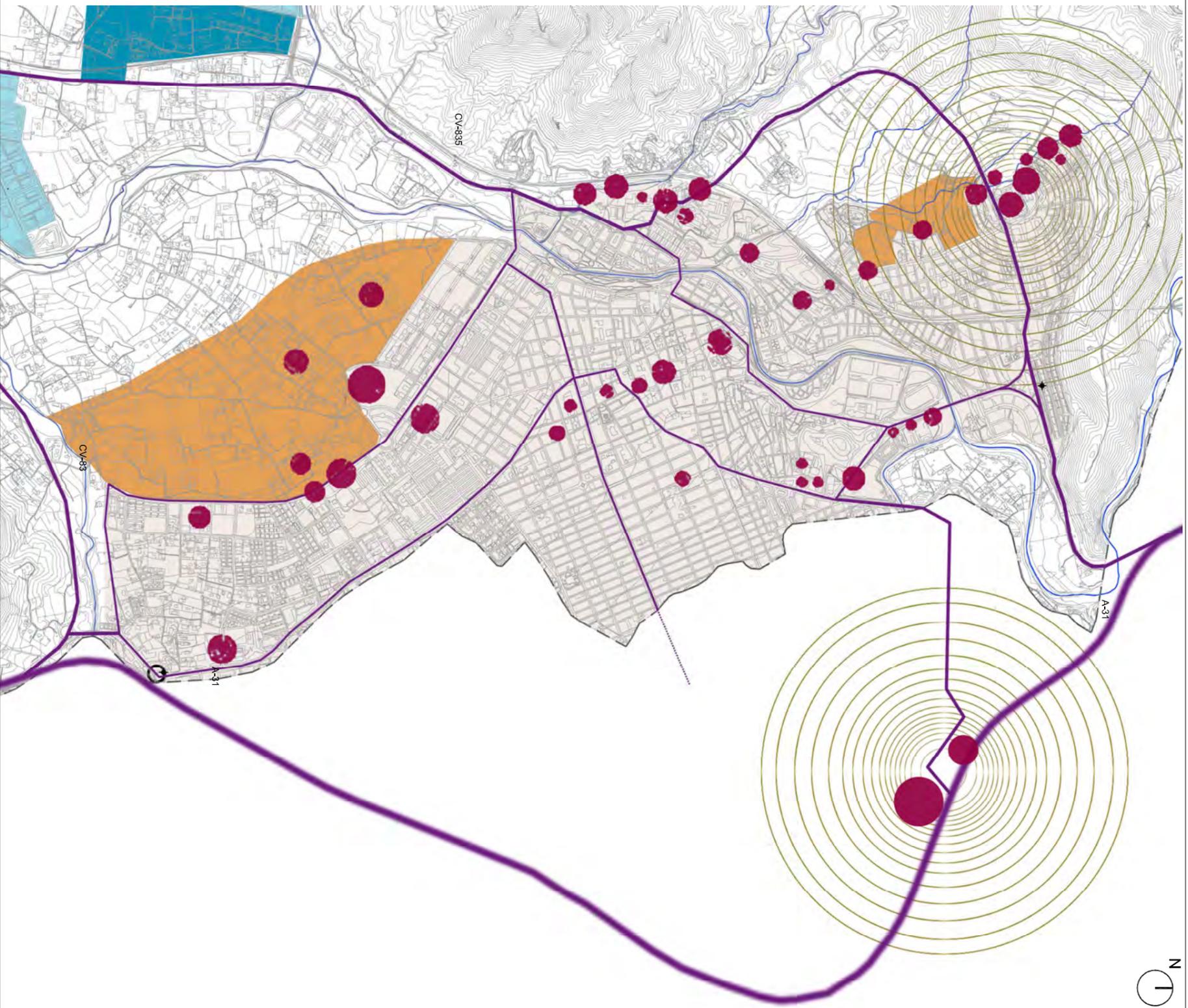
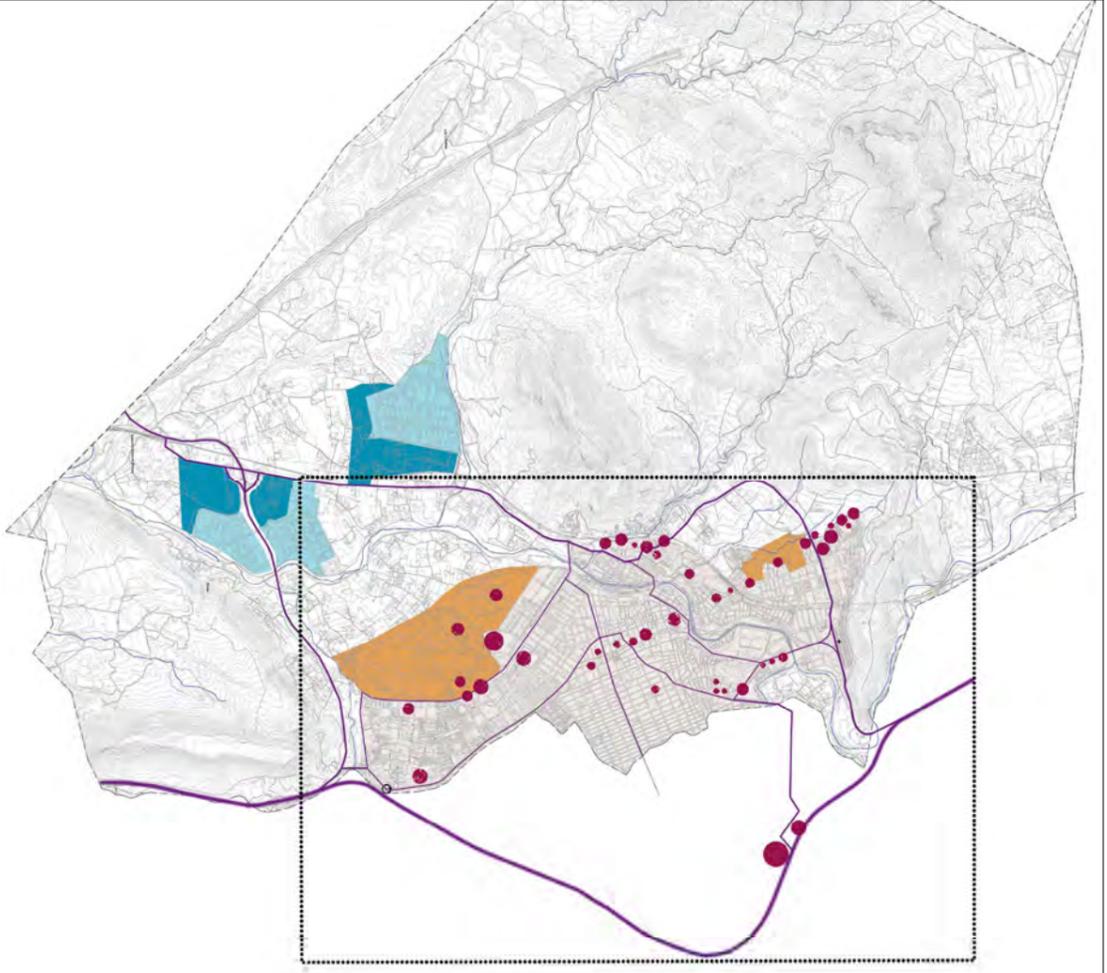
CONSULTORA U.T.E.:
Ezquiaga
Arquitectura,
Sociedad y
Territorio S.L.



COD. PLANO:
A-6

ESCALA:
1/30.000

FECHA:
Febrero 2015



PROMOTOR:
AYUNTAMIENTO DE ELDA



NOMBRE DEL PLANO:
CENTROS Y ZONAS ATRACTORAS

CONSULTORA U.T.E.:
Ezquiaga
Arquitectura,
Sociedad y
Territorio S.L.

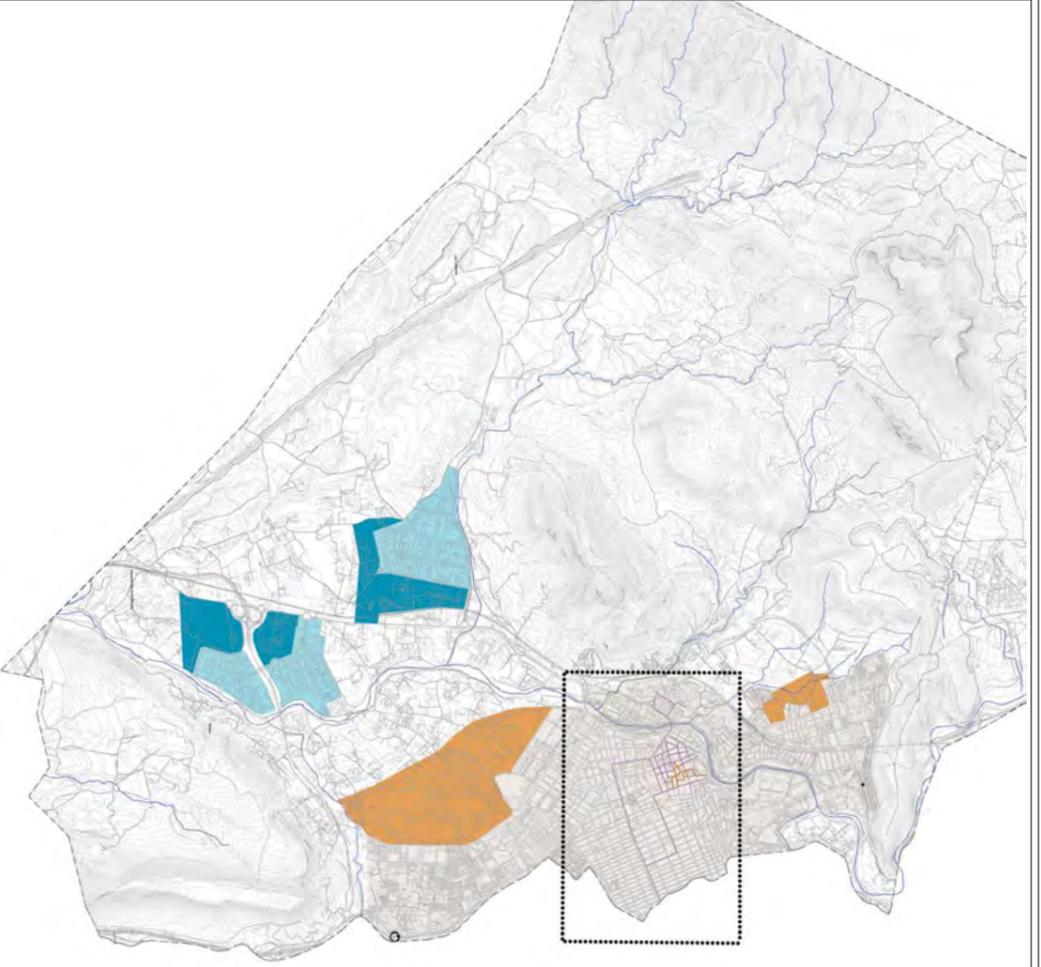


COD. PLANO:
A-5

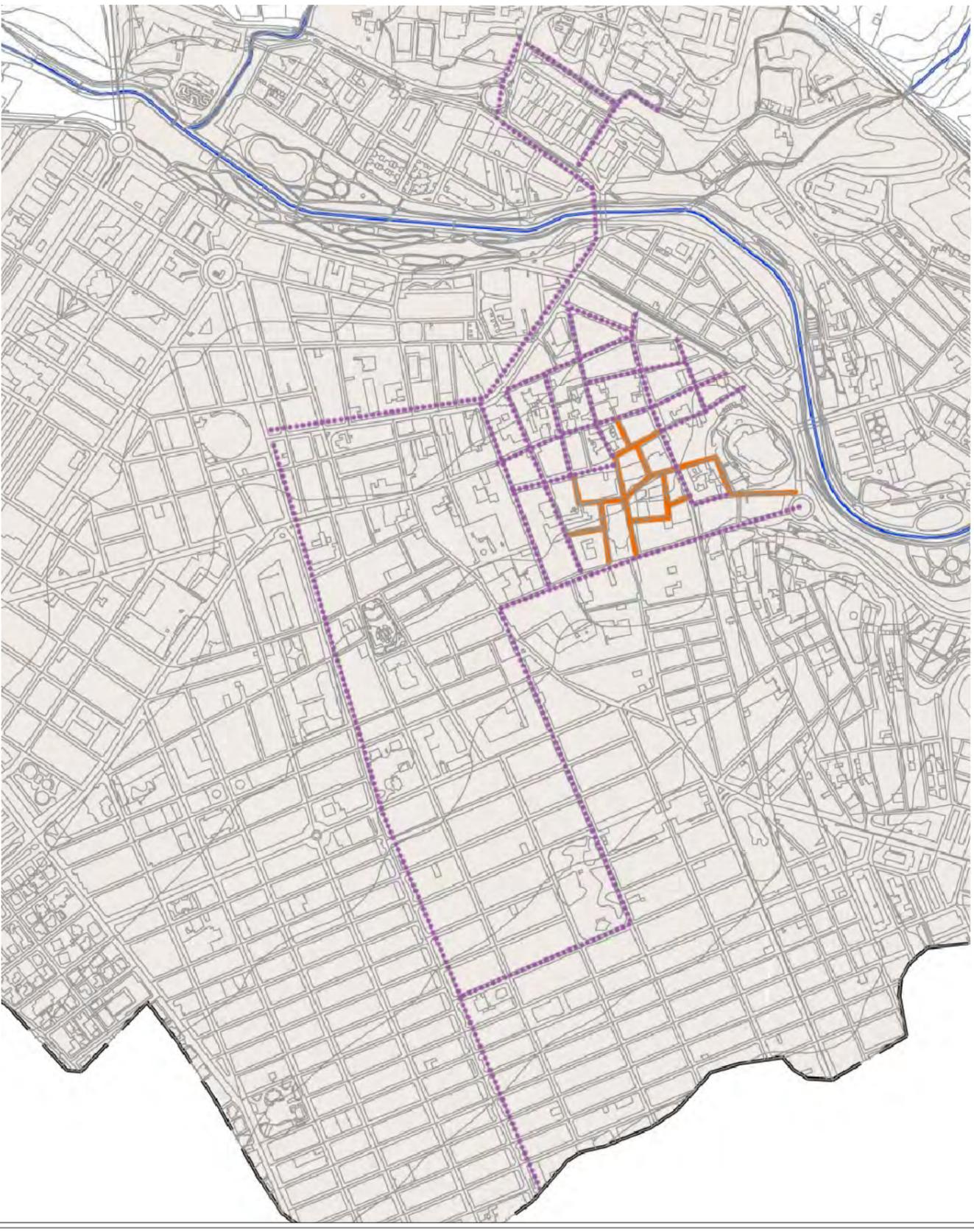
ESCALA:
1/35.000

FECHA:
Febrero 2.015





- Zona Industrial_nuevo desarrollo
- Zona Industrial_existente
- Zona Residencial_nuevo desarrollo
- Suelo urbano
- Zona peatonal
- Area 30 km/h



PROMOTOR:
AYUNTAMIENTO DE ELDA



NOMBRE DEL PLANO:
RED VIARIA INTERNA. ZONAS PEATONALES Y AREAS 30

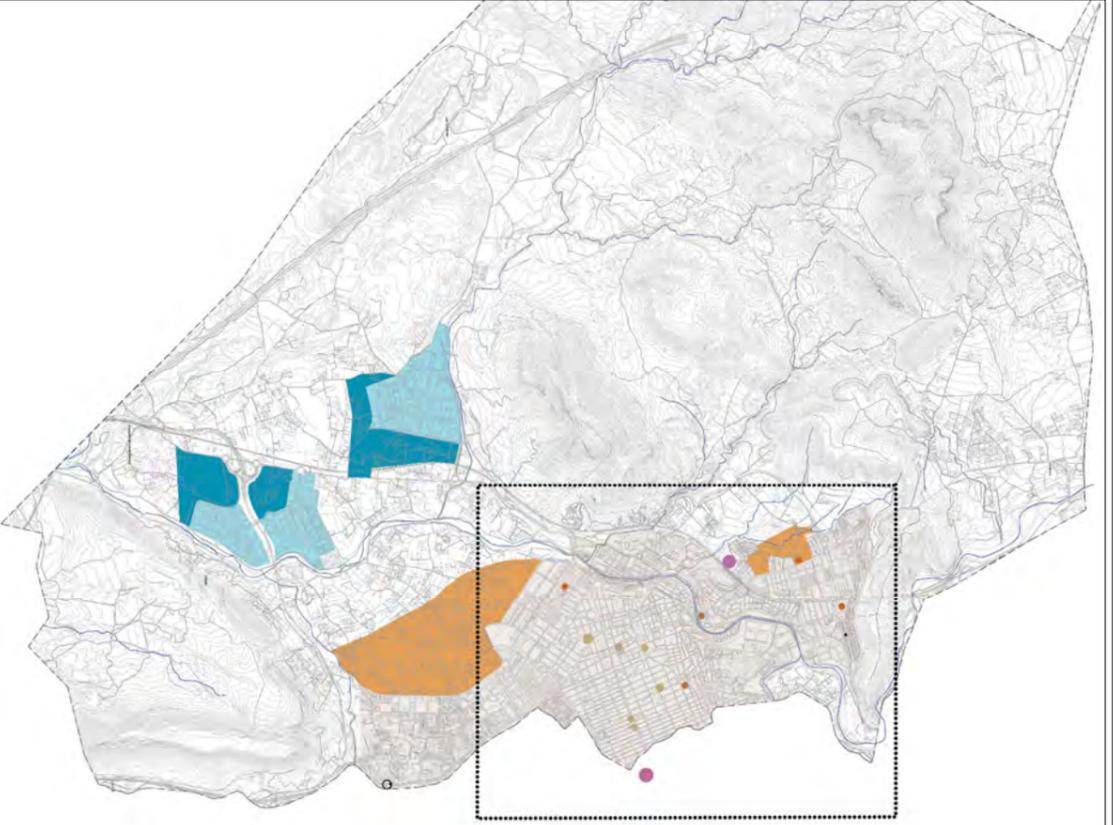
CONSULTORA U.T.E.:
Ezquiaga
Arquitectura,
Sociedad y
Territorio S.L.



COD. PLANO:
A-4

ESCALA:
1/15.000

FECHA:
Febrero 2015

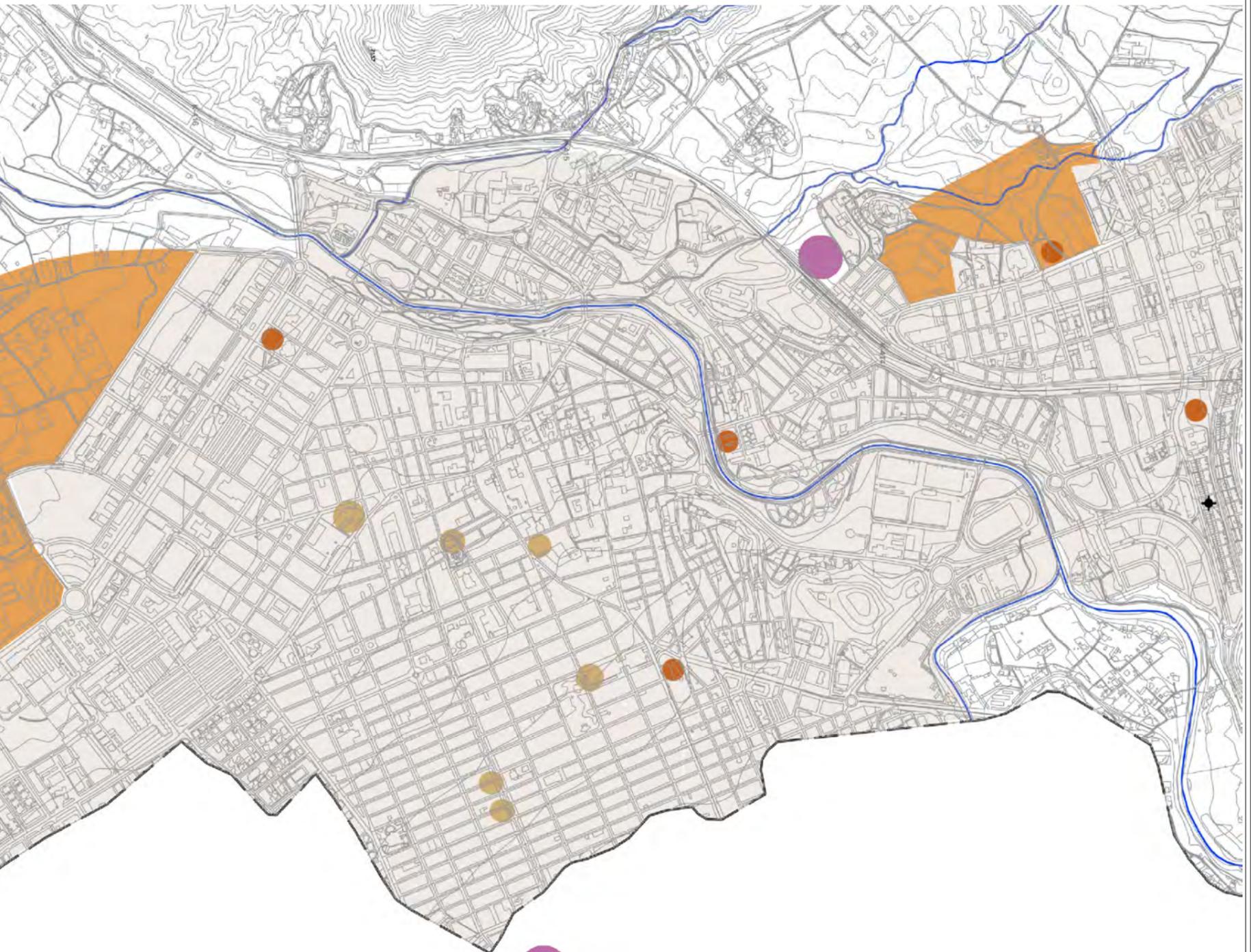


- Zona Industrial_nuevo desarrollo
- Zona Industrial_existente
- Zona Residencial_nuevo desarrollo
- Suelo urbano
- Aparcamiento Intermodal
- Aparcamiento disuasorio existente
- Aparcamiento propuesto

PROMOTOR:
AYUNTAMIENTO DE ELDA



NOMBRE DEL PLANO:
APARCAMIENTOS



CONSULTORA U.T.E.:
Ezquiaga
Arquitectura,
Sociedad y
Territorio S.L.



COD. PLANO:
A-3

ESCALA:
1/20.000

FECHA:
Febrero 2015

PROMOTOR:
AYUNTAMIENTO DE ELDA



NOMBRE DEL PLANO:
RED VIARIA Y FERROCARRIL

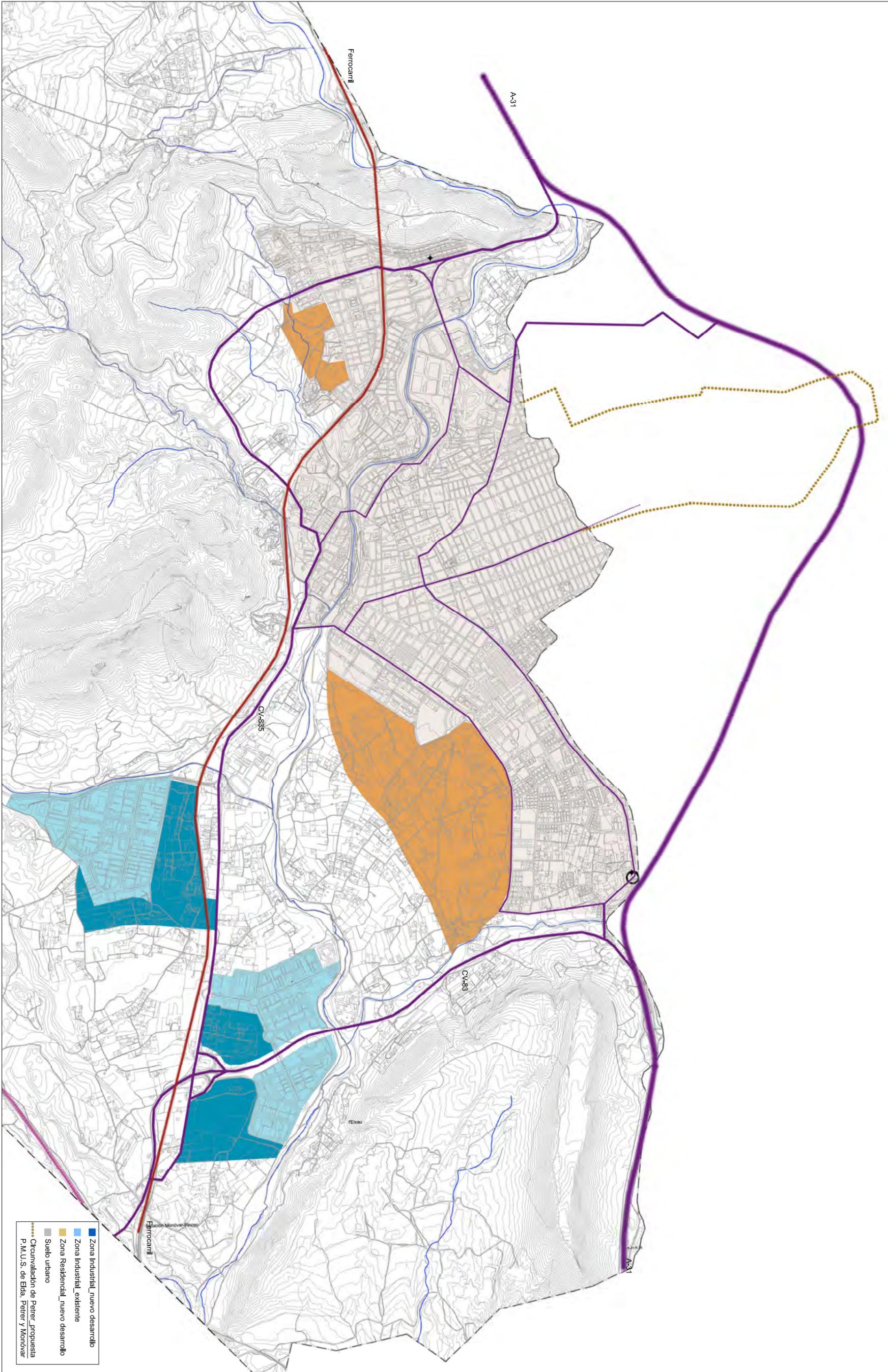
CONSULTORA U.T.E.:
Ezquiaga
Arquitectura,
Sociedad y
Territorio S.L.



COD. PLANO:
A-2

ESCALA:
1/100,000

FECHA:
Febrero 2,015



- Zona Industrial nuevo desarrollo
- Zona Industrial existente
- Zona Residencial nuevo desarrollo
- Suelo urbano
- Circunvalación de Peñer, propuesta P.M.U.S. de Elda, Peñer y Monóvar



PROMOTOR:
AYUNTAMIENTO DE ELDA

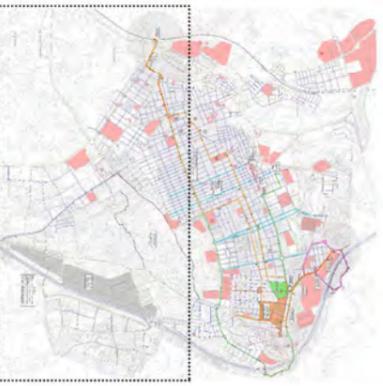


NOMBRE DEL PLANO:
PLANO GENERAL DE PROPUESTA DEL P.M.U.S.
DE ELDA, PETRER Y MONÓVAR.

CONSULTORA U.T.E.:



COD. PLANO:
A-1.2
ESCALA:
1/40.000
FECHA:
Febrero 2015

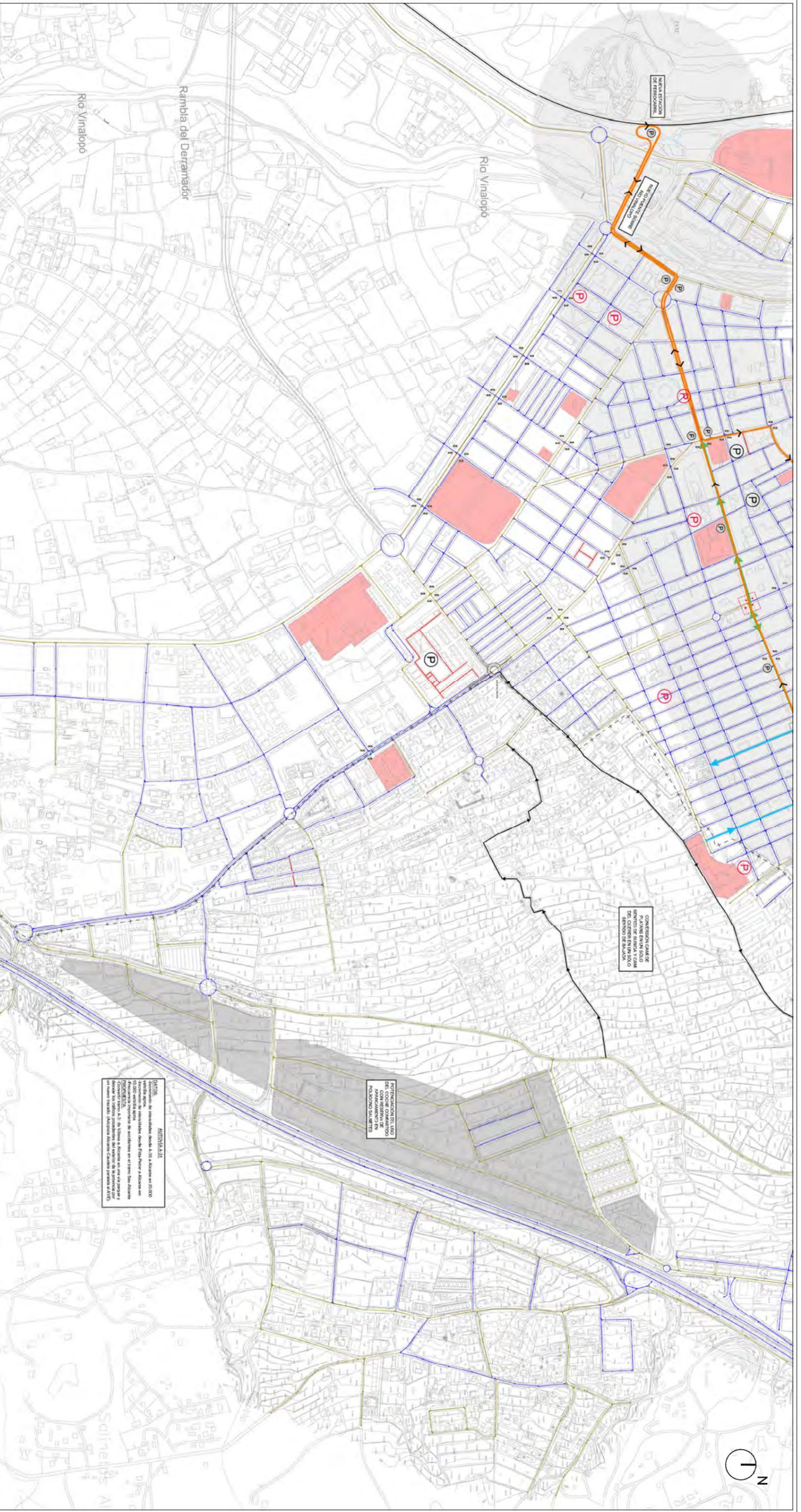


LEYENDA DE PROPUESTAS

- CAMBIOS ADICIONALES Y GENERADORES DE MOVILIDAD
- NUEVAS NOTICIAS
- NUEVO SENTIDO DE CALLE
- RECONEXIÓN CIRCULAR DEL TRÁFICO EN ZONA QUINRY Y TRÁFICOS CARREFOUR - SALDA DEL MONÓ
- E.S. TRANSVERSAL
- E.S. DE CIRCUNVALACIÓN DE PETRER
- PROPUESTA DE BUS GUANO PARA TERMINO DE PETRER
- ANGA DE INFLUENCIA DEL BUS GUANO
- NUEVO CRUCE ESPARTEIZO
- PARADA BUS GUANO
- PARANDO PROPUESTO
- DESARROLLO UVI
- ANGA CON POSIBLES CALLES PEATONALES O DE TRÁFICO COMPARTIDO

LEYENDA DE ESTADO ACTUAL

- PARANDO EXISTENTE
- CALLE SIN SENTIDO REGULADO
- CALLE CON UNICO SENTIDO
- CALLE CON DOBLE SENTIDO



ALTOVA A-11
 DATOS:
 - Accesos de intersección entre A-11 y A-10 en 20100
 - Accesos de intersección entre P-10 y P-11 en 20100
 - Accesos de intersección entre P-10 y P-12 en 20100
 - Accesos de intersección entre P-10 y P-13 en 20100
 - Accesos de intersección entre P-10 y P-14 en 20100
 - Accesos de intersección entre P-10 y P-15 en 20100
 - Accesos de intersección entre P-10 y P-16 en 20100
 - Accesos de intersección entre P-10 y P-17 en 20100
 - Accesos de intersección entre P-10 y P-18 en 20100
 - Accesos de intersección entre P-10 y P-19 en 20100
 - Accesos de intersección entre P-10 y P-20 en 20100
 - Accesos de intersección entre P-10 y P-21 en 20100
 - Accesos de intersección entre P-10 y P-22 en 20100
 - Accesos de intersección entre P-10 y P-23 en 20100
 - Accesos de intersección entre P-10 y P-24 en 20100
 - Accesos de intersección entre P-10 y P-25 en 20100
 - Accesos de intersección entre P-10 y P-26 en 20100
 - Accesos de intersección entre P-10 y P-27 en 20100
 - Accesos de intersección entre P-10 y P-28 en 20100
 - Accesos de intersección entre P-10 y P-29 en 20100
 - Accesos de intersección entre P-10 y P-30 en 20100
 - Accesos de intersección entre P-10 y P-31 en 20100
 - Accesos de intersección entre P-10 y P-32 en 20100
 - Accesos de intersección entre P-10 y P-33 en 20100
 - Accesos de intersección entre P-10 y P-34 en 20100
 - Accesos de intersección entre P-10 y P-35 en 20100
 - Accesos de intersección entre P-10 y P-36 en 20100
 - Accesos de intersección entre P-10 y P-37 en 20100
 - Accesos de intersección entre P-10 y P-38 en 20100
 - Accesos de intersección entre P-10 y P-39 en 20100
 - Accesos de intersección entre P-10 y P-40 en 20100
 - Accesos de intersección entre P-10 y P-41 en 20100
 - Accesos de intersección entre P-10 y P-42 en 20100
 - Accesos de intersección entre P-10 y P-43 en 20100
 - Accesos de intersección entre P-10 y P-44 en 20100
 - Accesos de intersección entre P-10 y P-45 en 20100
 - Accesos de intersección entre P-10 y P-46 en 20100
 - Accesos de intersección entre P-10 y P-47 en 20100
 - Accesos de intersección entre P-10 y P-48 en 20100
 - Accesos de intersección entre P-10 y P-49 en 20100
 - Accesos de intersección entre P-10 y P-50 en 20100
 - Accesos de intersección entre P-10 y P-51 en 20100
 - Accesos de intersección entre P-10 y P-52 en 20100
 - Accesos de intersección entre P-10 y P-53 en 20100
 - Accesos de intersección entre P-10 y P-54 en 20100
 - Accesos de intersección entre P-10 y P-55 en 20100
 - Accesos de intersección entre P-10 y P-56 en 20100
 - Accesos de intersección entre P-10 y P-57 en 20100
 - Accesos de intersección entre P-10 y P-58 en 20100
 - Accesos de intersección entre P-10 y P-59 en 20100
 - Accesos de intersección entre P-10 y P-60 en 20100
 - Accesos de intersección entre P-10 y P-61 en 20100
 - Accesos de intersección entre P-10 y P-62 en 20100
 - Accesos de intersección entre P-10 y P-63 en 20100
 - Accesos de intersección entre P-10 y P-64 en 20100
 - Accesos de intersección entre P-10 y P-65 en 20100
 - Accesos de intersección entre P-10 y P-66 en 20100
 - Accesos de intersección entre P-10 y P-67 en 20100
 - Accesos de intersección entre P-10 y P-68 en 20100
 - Accesos de intersección entre P-10 y P-69 en 20100
 - Accesos de intersección entre P-10 y P-70 en 20100
 - Accesos de intersección entre P-10 y P-71 en 20100
 - Accesos de intersección entre P-10 y P-72 en 20100
 - Accesos de intersección entre P-10 y P-73 en 20100
 - Accesos de intersección entre P-10 y P-74 en 20100
 - Accesos de intersección entre P-10 y P-75 en 20100
 - Accesos de intersección entre P-10 y P-76 en 20100
 - Accesos de intersección entre P-10 y P-77 en 20100
 - Accesos de intersección entre P-10 y P-78 en 20100
 - Accesos de intersección entre P-10 y P-79 en 20100
 - Accesos de intersección entre P-10 y P-80 en 20100
 - Accesos de intersección entre P-10 y P-81 en 20100
 - Accesos de intersección entre P-10 y P-82 en 20100
 - Accesos de intersección entre P-10 y P-83 en 20100
 - Accesos de intersección entre P-10 y P-84 en 20100
 - Accesos de intersección entre P-10 y P-85 en 20100
 - Accesos de intersección entre P-10 y P-86 en 20100
 - Accesos de intersección entre P-10 y P-87 en 20100
 - Accesos de intersección entre P-10 y P-88 en 20100
 - Accesos de intersección entre P-10 y P-89 en 20100
 - Accesos de intersección entre P-10 y P-90 en 20100
 - Accesos de intersección entre P-10 y P-91 en 20100
 - Accesos de intersección entre P-10 y P-92 en 20100
 - Accesos de intersección entre P-10 y P-93 en 20100
 - Accesos de intersección entre P-10 y P-94 en 20100
 - Accesos de intersección entre P-10 y P-95 en 20100
 - Accesos de intersección entre P-10 y P-96 en 20100
 - Accesos de intersección entre P-10 y P-97 en 20100
 - Accesos de intersección entre P-10 y P-98 en 20100
 - Accesos de intersección entre P-10 y P-99 en 20100
 - Accesos de intersección entre P-10 y P-100 en 20100

CONVERSION CALLE DE SENTIDO DE BARRIA Y CALLE DE COCHER EN UN SOLO SENTIDO DE BARRIA

CONVERSION DEL SENTIDO DE CALLE CON RESERVA DE CALLE COMPARTIDO POR LINDERO SALIENTES



PROMOTOR:
AYUNTAMIENTO DE ELDA



NOMBRE DEL PLANO:
PLANO GENERAL DE PROPUESTA DEL P.M.U.S.
DE ELDA, PETRER Y MONÓVAR.

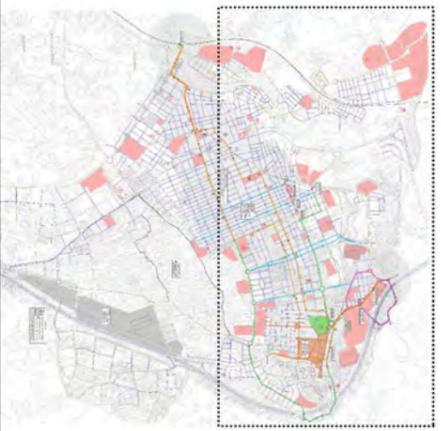
CONSUL. TORA U.T.E.:



COD. PLANO:
A-1.1

ESCALA:
1/40.000

FECHA:
Febrero 2015

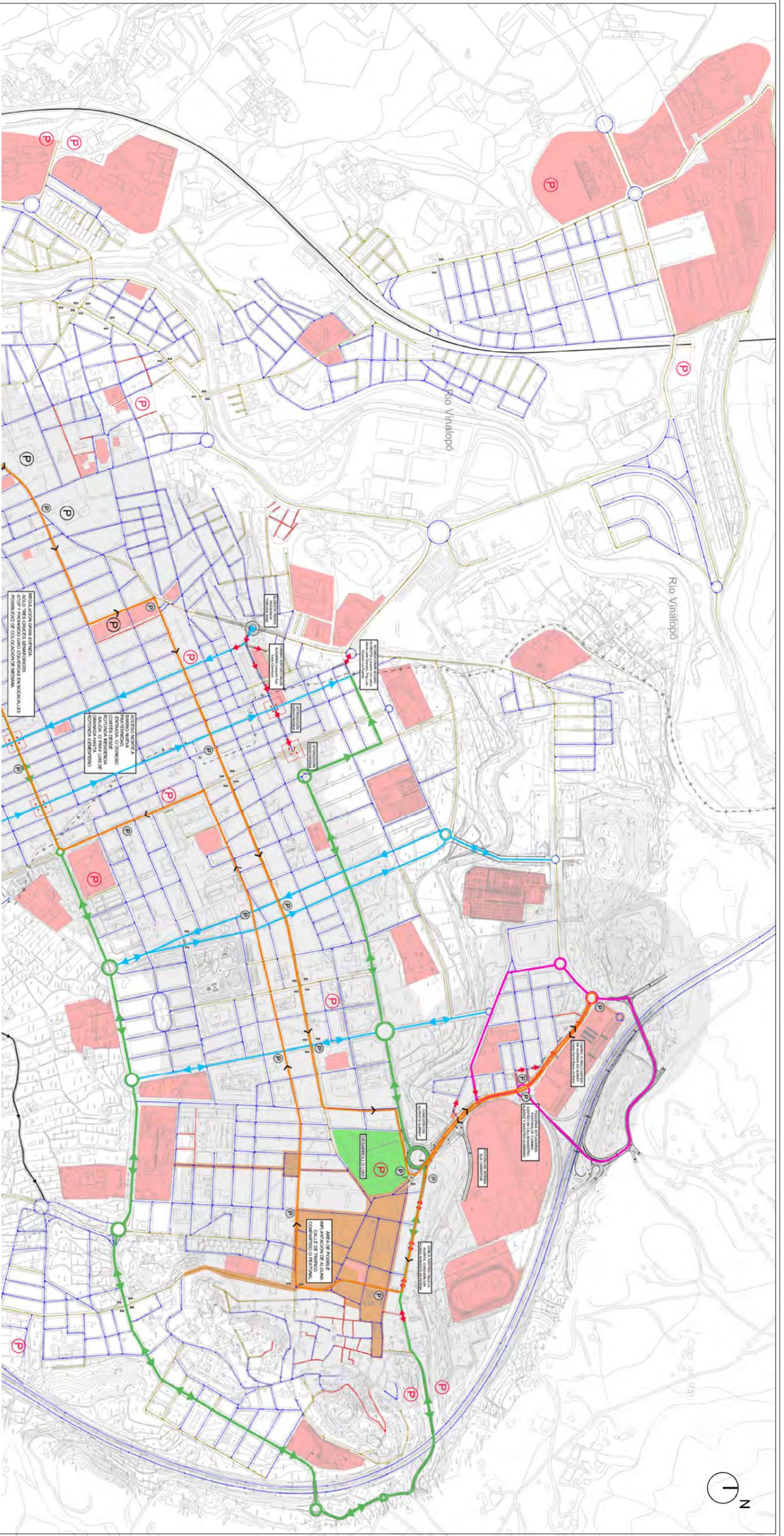


LEYENDA DE PROYECTOS

- CAMBIOS ADICIONALES Y GENERADORES DE MOVILIDAD
- NUEVAS NOTICIAS
- NUEVO SENTIDO DE CALLE
- RECONEXIÓN DE CALLES DEL TRÁFICO EN ZONA GUINERY Y TRÁFICOS CARREFOUR - SALIDA DEL MONÓVAR Y LAS TRAMUNTANAS
- EL SEÑALAMIENTO DE PETRER
- PROPUESTA DE BARRIO PARA TRÁFICO DE PETRER
- ÁREA DE INFLUENCIA DEL BARRIO GUINERY
- NUEVO CRUCE ESPARTEGOSO
- PARADA BARRIO GUINERY
- PARQUE PROYECTADO
- DESARROLLO URBANO
- ÁREA CON POSIBLES CALLES PEATONALES O DE TRÁFICO COMPARTIDO

LEYENDA DE ESTADO ACTUAL

- PARQUE EXISTENTE
- CALLE SIN SENTIDO REGULADO
- CALLE CON UNIDO SENTIDO
- CALLE CON DOBLE SENTIDO



- PROPUESTAS:**
- TRANSFORMACIÓN DE ALGUNOS CRUCES EN ROTONDA
 - NUEVO CIRCUITO DE CIRCUNVALACIÓN DE ELDA-PETRER (CALLE LA MANCHA, CALLE NORTE, CALLE LA HUERTA, AVENIDA DE HISPANOMÉRICA, AVENIDA REINA SOFÍA, GRAN AVENIDA.)
 - HABILITACIÓN DE CALLES PEATONALES O TRÁFICO COMPARTIDO EN ALGUNAS CALLES DE BARRIO GUINERY Y CENTRO HISTÓRICO DE PETRER
 - COMPLETAR EL ENLACE CON LA AUTOVÍA A-31 A LA ALTURA DEL CARREFOUR CON NUEVO PUENTE Y NUEVO ACCESO DIRECCIÓN VILENA
 - CONVERSIÓN CALI DE PLAYANS Y CALI DE CIBERER EN VIAS DE UN SOLO SENTIDO
 - POTENCIAR ENTRADA SUR AL CARREFOUR PARA TRÁFICOS PROCEDENTES DE ELDA Y PETRER
 - POTENCIACIÓN DEL USO DEL COCHE COMPARTIDO CON RESERVA DE APARCAMIENTO EN EL POLÍGONO SAUINETTES
 - POTENCIAR ACCESO A NUEVA FRATERIADO DESDE EL NORTE Y REGULAR LA GRAN AVENIDA
 - CONVERSIÓN DE A-1 TRAMO PETRER AL CANTE EN VÍA PARQUE TRAS DESVÍAN LOS TRÁFICOS PROCEDENTES DEL EXTERIOR DE LA PROVINCIA POR UN NUEVO TRAZADO

REGULACIÓN GRAN AVENIDA
SÓLO TRÁFICO EN SENTIDO NOROCCIDENTAL
POSIBILIDAD DE COLOCACIÓN DE BARRERA

ACCESO NOROCCIDENTAL
PARA TRÁFICO DE BARRIO GUINERY
CONTRASEÑALIZACIÓN DE BARRIO GUINERY
Hacia el centro de Elda

ACCESO NOROCCIDENTAL
PARA TRÁFICO DE BARRIO GUINERY
CONTRASEÑALIZACIÓN DE BARRIO GUINERY
Hacia el centro de Elda

ACCESO NOROCCIDENTAL
PARA TRÁFICO DE BARRIO GUINERY
CONTRASEÑALIZACIÓN DE BARRIO GUINERY
Hacia el centro de Elda

ACCESO NOROCCIDENTAL
PARA TRÁFICO DE BARRIO GUINERY
CONTRASEÑALIZACIÓN DE BARRIO GUINERY
Hacia el centro de Elda

ACCESO NOROCCIDENTAL
PARA TRÁFICO DE BARRIO GUINERY
CONTRASEÑALIZACIÓN DE BARRIO GUINERY
Hacia el centro de Elda

ACCESO NOROCCIDENTAL
PARA TRÁFICO DE BARRIO GUINERY
CONTRASEÑALIZACIÓN DE BARRIO GUINERY
Hacia el centro de Elda

ACCESO NOROCCIDENTAL
PARA TRÁFICO DE BARRIO GUINERY
CONTRASEÑALIZACIÓN DE BARRIO GUINERY
Hacia el centro de Elda

ACCESO NOROCCIDENTAL
PARA TRÁFICO DE BARRIO GUINERY
CONTRASEÑALIZACIÓN DE BARRIO GUINERY
Hacia el centro de Elda

ACCESO NOROCCIDENTAL
PARA TRÁFICO DE BARRIO GUINERY
CONTRASEÑALIZACIÓN DE BARRIO GUINERY
Hacia el centro de Elda

ACCESO NOROCCIDENTAL
PARA TRÁFICO DE BARRIO GUINERY
CONTRASEÑALIZACIÓN DE BARRIO GUINERY
Hacia el centro de Elda

ACCESO NOROCCIDENTAL
PARA TRÁFICO DE BARRIO GUINERY
CONTRASEÑALIZACIÓN DE BARRIO GUINERY
Hacia el centro de Elda