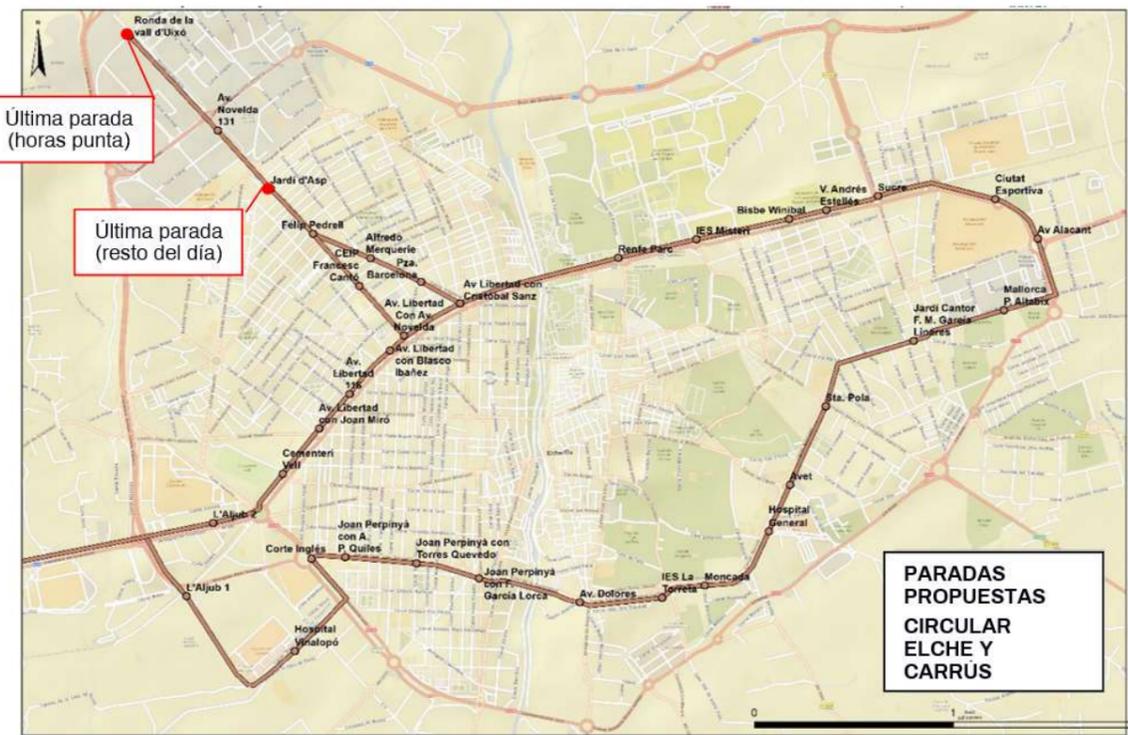
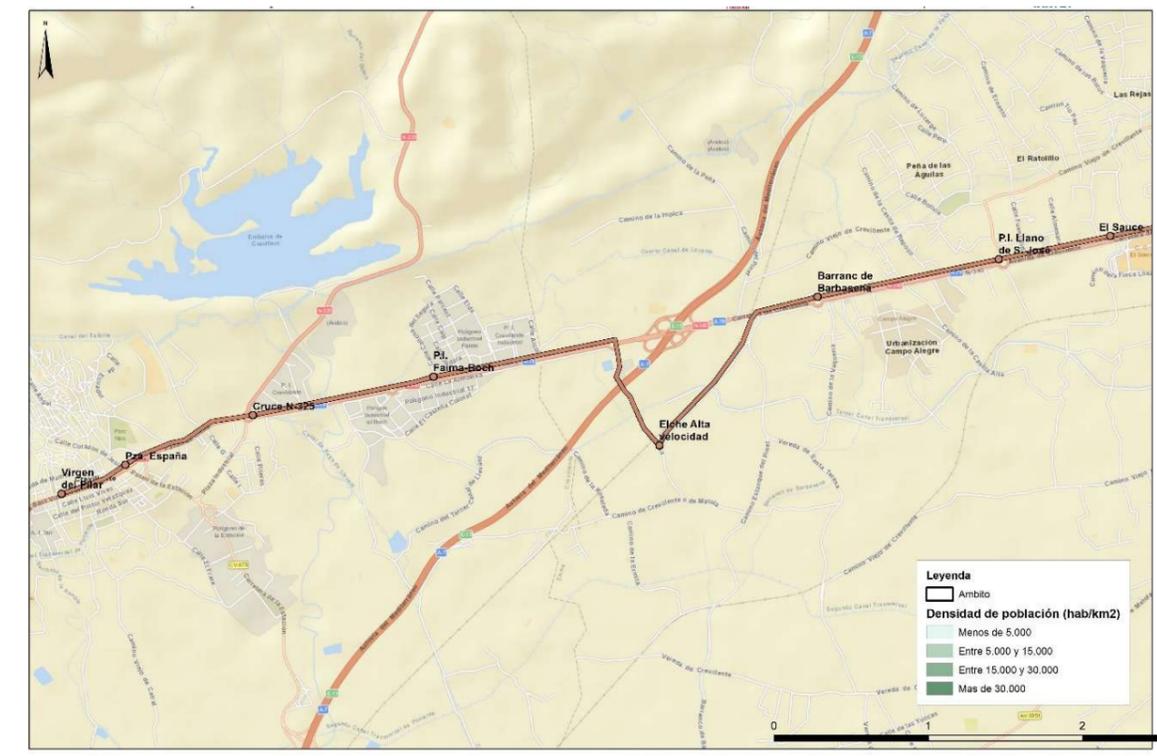


INF10	PLATAFORMA RESERVADA (BRT) DE ELCHE CIRCULAR-CREVILLENT/EL TOSCAR-CARRÚS
PLATAFORMAS RESERVADAS	
DESCRIPCIÓN DE LA PROPUESTA	
<p>Se propone un servicio de transporte rápido y de altas prestaciones para conectar de manera eficiente los municipios de Crevillent y Elche, la estación de AVE de Elche y los principales centros de atracción de Elche. Además, circulará por las zonas de mayor densidad poblacional de estos municipios, resultando, por tanto, muy beneficioso para una parte importante de sus residentes.</p> <p>El recorrido circular del municipio de Elche es similar al itinerario de las nuevas líneas puestas en servicio en abril de 2019, K1 y K2, pero esta propuesta aporta las siguientes mejoras:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Circulará por plataforma reservada y con priorización semafórica (11,8 km).</li> <li>• Se propone un tipo de vehículo de altas prestaciones y mayor capacidad (articulado).</li> <li>• Se complementa con los siguientes itinerarios, que se realizan con el mismo vehículo (el usuario no tiene que cambiar de autobús):</li> <li>• Ramal de conexión con El Toscar y el área industrial Carrús (2,2 km).</li> <li>• Conexión con la estación de AVE de Elche/Elx y con Crevillent (9 km).</li> <li>• Con frecuencias de paso de 10 minutos en el itinerario circular y de 20 minutos en los ramales.</li> </ul> <p>La propuesta de esquema de plataforma reservada a nivel global es la siguiente:</p>	
	
<p>El tramo intermedio entre Elche y Crevillent no será en plataforma reservada ni carril bus, debido a que la intensidad de tráfico actual no genera problemas de congestión, pero en el caso de reducir la capacidad de la vía para reservar un carril por sentido para la circulación de esta línea, sí se alcanzaría el límite de su capacidad.</p>	

Y la propuesta de paradas se presenta a continuación:



**PARADAS PROPUESTAS CIRCULAR ELCHE Y CARRÚS**



ÁMBITO DE ACTUACIÓN																				
Territorial			Municipal						Otro											
OBJETIVOS																				
<ul style="list-style-type: none"> <li>Mejora de la velocidad comercial de la red de autobuses.</li> <li>Promoción del uso del transporte público frente al vehículo privado.</li> </ul>																				
OBJETIVOS PMOME	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	
ACTUACIONES A REALIZAR																				
<ul style="list-style-type: none"> <li>A corto plazo se podrían implementar medidas simplemente de señalización horizontal y vertical y a medio/largo plazo implementar la infraestructura física de segregación de carril.</li> <li>En una primera fase la infraestructura podría ser utilizada por los actuales servicios de transporte público por carretera urbanos e interurbanos y en una segunda fase por el nuevo servicio de transporte rápido y altas prestaciones.</li> </ul>																				
GRADO DE EFICACIA Y PLAZO																				
Eficacia Baja			Eficacia Media						Eficacia Alta											
Corto	Medio	Largo	Corto	Medio	Largo	Corto	Medio	Largo	Corto	Medio	Largo	Corto	Medio	Largo	Corto	Medio	Largo	Corto	Medio	Largo
AGENTES IMPLICADOS																				
<ul style="list-style-type: none"> <li>GVA: Generalitat Valenciana.</li> <li>MUNI: Ayuntamientos Elche y Crevillent.</li> <li>BUS: Operadores de transporte públicos y privados.</li> </ul>																				
Agente	Acción		% Fin																	
	1	2																		
GVA	x	x	100%																	
MUNI	x	x	0%																	
BUS	x	x	0%																	
INDICADORES DE SEGUIMIENTO																				
INF10.1	Oferta de transporte público (líneas, frecuencias, velocidad comercial, etc)																			
INF10.2	Demanda de usuario del transporte público																			

COSTE ESTIMADO DE IMPLANTACIÓN		
Coste total de inversión	65 M€	
CALENDARIO DE IMPLANTACIÓN (AÑO)		
0-5	5-10	10-15

<b>INF11</b>	<b>RONDA SUR ELCHE</b>
<b>CIUDAD SALUDABLE</b>	
<b>DESCRIPCIÓN DE LA PROPUESTA</b>	
<p>Se propone el cierre de la ronda sur de Elche, en el margen suroeste de la ciudad.</p> <p>Se trata de una infraestructura de nuevo trazado, con una sección tipo de doble calzada con 2 carriles de 3,50 metros por sentido, arcones exteriores de 2,50 metros, interiores de 1,00 y mediana de 3,00 metros. Su trazado en planta está ajustado a la reserva viaria prevista en el planeamiento urbanístico.</p> <p>El inicio del tramo se sitúa en la glorieta de la CV-851, donde conecta con el tramo anterior. Se proyecta una nueva glorieta en la CV-875 (Matola), una intersección junto al Hospital del Vinalopó y otra glorieta en el acceso de la C/ Pere Joan Perpinyà, sobre la línea de ferrocarril Alicante – Murcia. Además, se construye un nuevo paso superior sobre la N-340, junto al existente, para conectar con la Ronda de Carrús.</p> <p>Se muestra en color verde el tramo propuesto y en color azul, el tramo al que daría continuidad.</p> <p>Es importante crear un entorno agradable para el usuario, tanto para los usuarios del transporte público y vehículo privado, como para los ciclistas y peatones que utilicen la infraestructura. Es por esto que se realizará una integración paisajística, disponiendo zonas de vegetación y arbolado, además de iluminación necesaria para que la visibilidad sea adecuada para todos los usuarios.</p> <p>Se tendrán además en cuenta aquellos movimientos que sean transversales, en especial aquellos derivados de los nuevos usos que se generen alrededor de esta nueva infraestructura (usos lúdicos, comerciales, industriales y nuevas viviendas).</p>	
<b>ÁMBITO DE ACTUACIÓN</b>	
Territorial	Municipal
Otro	



<b>OBJETIVOS</b>																			
<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Reducir la congestión de la Av. Alcalde Ramón Pastor (Elche)</li> <li>○ Promover el uso de modos de transporte blandos.</li> <li>○ Promover el uso del transporte público.</li> <li>○ Mejora de la seguridad vial.</li> </ul>																			
<b>OBJETIVOS PMOME</b>	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19
<b>ACTUACIONES A REALIZAR</b>																			
<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Construcción de la ronda urbana.</li> <li>○ Integración paisajística e implementación del sistema de transporte necesario, así como adecuación de los nuevos flujos de movilidad.</li> </ul>																			
<b>GRADO DE EFICACIA Y PLAZO</b>																			
<b>Eficacia Baja</b>			<b>Eficacia Media</b>			<b>Eficacia Alta</b>													
Corto	Medio	Largo	Corto	Medio	Largo	Corto	Medio	Largo											
<b>AGENTES IMPLICADOS</b>																			
<ul style="list-style-type: none"> <li>○ MITMA: Ministerio de Transporte, Movilidad y Agenda Urbana</li> <li>○ MUNI: Ayuntamiento Elche.</li> </ul>																			
<b>Agente</b>		<b>Acción</b>						<b>% Fin</b>											
		<b>1</b>			<b>2</b>														
MITMA		x			x						100%								
MUNI		x			x						0%								
<b>INDICADORES DE SEGUIMIENTO</b>																			
INF11.1	% de pesados																		
INF11.2	IMD de la Av. Alcalde Ramón Pastor																		
INF11.3	Número de accidentes en la Av. Alcalde Ramón Pastor																		
<b>COSTE ESTIMADO DE IMPLANTACIÓN</b>																			
Coste total de inversión												19,4 M€							
<b>CALENDARIO DE IMPLANTACIÓN (AÑO)</b>																			
0-5					5-10					10-15									

<b>INF12</b>	<b>FINALIZACIÓN DE LA VÍA PARQUE DE ALICANTE</b>
<b>CIUDAD SALUDABLE</b>	
<b>DESCRIPCIÓN DE LA PROPUESTA</b>	
<p>Se propone el cierre de la Vía Parque de Alicante, en el margen noroeste de la ciudad.</p> <p>La Vía Parque de Alicante es una de las rondas urbanas (junto a la Gran Vía) que sirven para circunvalar la ciudad y evitar puntas de tráfico en el viario más central.</p> <p>Esta Vía Parque está ejecutada entre el Parque Vistahermosa y el barrio de San Agustín, a partir de donde el vial se reduce a una única calzada que termina de manera abrupta al llegar a la Av. Médico Ricardo Ferre. A partir de este punto se produce una discontinuidad y esta vía se vuelve a retomar a la altura de la calle Poeta Pastor, finalizando su trazado pasado el barrio de San Gabriel.</p> <p>Se muestra en color verde el tramo propuesto y su continuidad hacia la EUIPO. Los tramos son los siguientes:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Tramo norte: conexión Vía Parque actual con A-79.</li> <li>• Tramos sur: conexión A-79 con EUIPO.</li> </ul>	
	
<p>La finalización de esta Vía Parque permitirá además de descongestionar el frente marítimo de la ciudad (Calle del Conde Vallellano y Calle de Loring), apoyando así la propuesta de prolongación del TRAM por esta avenida y la de ampliación de la zona peatonal propuesta desde el Ayuntamiento de</p>	

Alicante, liberar de tráfico este frente y proporcionar un itinerario más sostenible y agradable.

Se propone, para el tramo norte, una sección tipo de doble calzada con: 2 carriles por sentido de circulación para el tráfico rodado, aceras, carril bici, estacionamiento en cordón y bulevar central.

Es importante crear un entorno agradable para el usuario, tanto para los usuarios del transporte público y vehículo privado, como para los ciclistas y peatones que utilicen la infraestructura. Es por esto que se realizará una integración paisajística, disponiendo zonas de vegetación y arbolado, además de iluminación necesaria para que la visibilidad sea adecuada para todos los usuarios.

Se tendrán además en cuenta aquellos movimientos que sean transversales, en especial aquellos derivados de los nuevos usos que se generen alrededor de esta nueva infraestructura (usos lúdicos, comerciales, industriales y nuevas viviendas).

<b>ÁMBITO DE ACTUACIÓN</b>																				
	Territorial						Municipal						Otro							
<b>OBJETIVOS</b>																				
<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Reducir la congestión en el casco urbano de Alicante.</li> <li>○ Promover el uso de modos de transporte blandos.</li> <li>○ Promover el uso del transporte público.</li> <li>○ Mejora de la seguridad vial.</li> </ul>																				
<b>OBJETIVOS PMOME</b>	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	
<b>ACTUACIONES A REALIZAR</b>																				
<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Construcción de la ronda urbana.</li> <li>○ Integración paisajística e implementación del sistema de transporte necesario, así como adecuación de los nuevos flujos de movilidad.</li> </ul>																				
<b>GRADO DE EFICACIA Y PLAZO</b>																				
<b>Eficacia Baja</b>			<b>Eficacia Media</b>						<b>Eficacia Alta</b>											
Corto	Medio	Largo	Corto	Medio	Largo	Corto	Medio	Largo	Corto	Medio	Largo	Corto	Medio	Largo	Corto	Medio	Largo	Corto	Medio	Largo

<b>PUB13</b>	<b>SERVICIO DE BRT (BUS RAPID TRANSIT) ELX - ALACANT</b>
<b>AUTOBUSES INTERURBANOS</b>	
<b>DESCRIPCIÓN DE LA PROPUESTA</b>	
<p>La propuesta consiste en la implantación de un servicio BRT (Bus Rapid Transit) para mejorar la oferta de transporte público entre Elche y Alicante, la segunda relación origen-destino más importante del Área Metropolitana. Sus principales características son:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Servicio prestado con vehículos eléctricos</li> <li>○ Plataforma de accesibilidad universal en todas las paradas</li> <li>○ Sistema de guiado automático para una aproximación más precisa en paradas</li> <li>○ Vehículos espaciosos (12m) y con diseño futurista</li> </ul>	
	
<p>En concreto, el servicio de BRT propuesto consiste en:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Adecuación de 24 km de servicio de BRT con la creación de 4 km de viario reservado al transporte público y mejora de la conexión en transporte público entre Elche y Alicante</li> <li>○ Mejora de servicios de transporte público con priorización semafórica y carriles bus en Alicante</li> </ul>	
	
<p>En Elche comparte la plataforma reservada con el BRT Elche.</p>	
<b>ÁMBITO DE ACTUACIÓN</b>	
Territorial	Municipal
Otro	

<b>OBJETIVOS</b>																			
<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Mejora de la velocidad comercial del transporte público de superficie</li> <li>○ Promoción del uso del transporte público frente al vehículo privado</li> </ul>																			
OBJETIVOS PMOME	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19
<b>ACTUACIONES A REALIZAR</b>																			
<ul style="list-style-type: none"> <li>○ En Elche, como comparte la plataforma reservada del BRT en parte del recorrido circular del BRT Elche, dependerá de la evolución de éste.</li> <li>○ En Alicante requiere la adecuación del viario, que se ha propuesto como una actuación menor.</li> <li>○ Adquisición de vehículos.</li> <li>○ Establecimiento de acuerdos con el concesionario de transporte regular (actual o nuevo adjudicatario)</li> </ul>																			
<b>GRADO DE EFICACIA Y PLAZO</b>																			
Eficacia Baja			Eficacia Media			Eficacia Alta													
Corto	Medio	Largo	Corto	Medio	Largo	Corto	Medio	Largo											
<b>AGENTES IMPLICADOS</b>																			
<ul style="list-style-type: none"> <li>○ GVA: Generalitat Valenciana.</li> <li>○ MUNI: Ayuntamiento de Alicante/Alacant y Ayuntamiento de Elche/Elx.</li> <li>○ BUS: Operadores de transporte público y privados</li> </ul>																			
Agente	Acción				% Fin														
	1	2	3	4															
GVA	x	x	x	x	100%														
MUNI	x	x			0%														
BUS				x	0%														
<b>INDICADORES DE SEGUIMIENTO</b>																			
PUB13.1	Oferta de transporte público (líneas, frecuencias, velocidad comercial, etc.)																		
PUB13.2	Número de viajes en los modos de transporte público anualmente (miles viajeros/año)																		
<b>COSTE ESTIMADO DE IMPLANTACIÓN</b>																			
Coste total de inversión	6.484.500,00 €																		
(*) Incluye el tramo de carril bus en Alicante (4,5 km a 161,000 €/km) y 8 vehículos (720.000 €/veh.)																			
<b>CALENDARIO DE IMPLANTACIÓN (AÑO)</b>																			
0-5					5-10					10-15									