

TALLER DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA

PROGRAMA DE PAISAJE AVENIDA MIGUEL
HERNÁNDEZ, CN. 332

22 Y 23 DE JULIO 2009.



INDICE

INDICE.....	2
ANTECEDENTES.....	3
FICHA TÉCNICA TALLERES.....	4
OBJETIVOS.....	5
METODOLOGÍA.....	6
1ª JORNADA: SITUACIÓN ACTUAL.....	8
Conferencia técnica: José Ramón García.....	10
Debate y conclusiones: situación actual.....	12
2ª JORNADA: PROPUESTAS Y ALTERNATIVAS.....	18
Propuestas del Taller.....	19
Conferencia técnica: Propuesta inicial Programación Paisajística Avenida Miguel Hernández.....	24
SÍNTESIS DE PROPUESTAS DEL TALLER.....	30
ANEXO I: ENCUESTA VALORACIÓN TALLER.....	31

ANTECEDENTES

El municipio de **Sant Joan d'Alacant** está situado al norte de la ciudad de Alicante y a tan sólo 6 kilómetros de ella, perteneciendo por tanto al **área metropolitana integral** (AUI), así como los municipios de **San Vicente del Raspeig, El Campello y Muchamiel**, compartiendo con estos municipios y con la capital gran cantidad de servicios.

Su desarrollo demográfico se ha visto influenciado por el crecimiento urbanístico de los últimos años, así como el resto de poblaciones limítrofes, pasando desde el 2001 al 2008, de 17.017 efectivos empadronados a **21.681 habitantes**, lo que ha supuesto un incremento poblacional de más de un **21%**, sin contar aquella población que aprovecha la época estival para visitar esta ciudad y disfrutar su cercanía a la playa (2 Km), multiplicando así el número de personas que residen en esta ciudad.

En cuanto al desarrollo económico del municipio podemos decir, que ha ido cambiando muy a la par del crecimiento demográfico y de la mejora de infraestructuras y comunicaciones, pasando de una economía basada en el sector primario al sector terciario cuyos pilares fundamentales son el **comercio, la hostelería y restauración...** Prueba de ello es el crecimiento que han tenido ciertas zonas, destacando fundamentalmente aquella que se encuentra a ambos lados de la N-332 – Avenida Miguel Hernández, en la que podemos destacar, hipermercado, zona de ocio, esparcimiento y restauración, muebles, decoración, etc. Además de estar ubicado en **Hospital de San Juan y la Universidad Miguel Hernández.**

Sin embargo, esta zona comercial y de servicios ha supuesto la división del municipio desde su construcción en la década de los 60, provocando que algunas zonas como Benimagrell se quedaran parcialmente "aisladas" con el centro del municipio, así como la destrucción de parte de este barrio tan emblemático. Pero este gran problema no le impidió crecer a partir de los años 70, hasta lo que conocemos en la actualidad.

Hoy en día el municipio de Sant Joan busca el desarrollo la ciudad, manteniendo las costumbres y mejorando la calidad de vida de sus ciudadanos, por ello, entre otros objetivos se ha comprometido en el proyecto de desarrollo paisajístico de la Avenida Miguel Hernández y conseguir quitar esta barrera que un día desunió este municipio en detrimento de algunos de sus ciudadanos.

Con este fin se proponen por parte de las instituciones publicas municipales, a través de la concejalía de participación ciudadana y urbanismo, unos talleres de participación

ciudadana para que los residentes de este municipio puedan opinar y proponer actuaciones relacionado con el tema anteriormente referido.

FICHA TÉCNICA DEL TALLER

Fecha: día 23 y 24 de julio de 2009.

Lugar: Casa de la Cultura – Sant Joan d’Alacant.

Horario: 18 a 21 horas ambos días.

Número total de participantes: 21.

Equipo técnico: Arodes market:

Director del proyecto: Miguel Ángel Rodríguez.

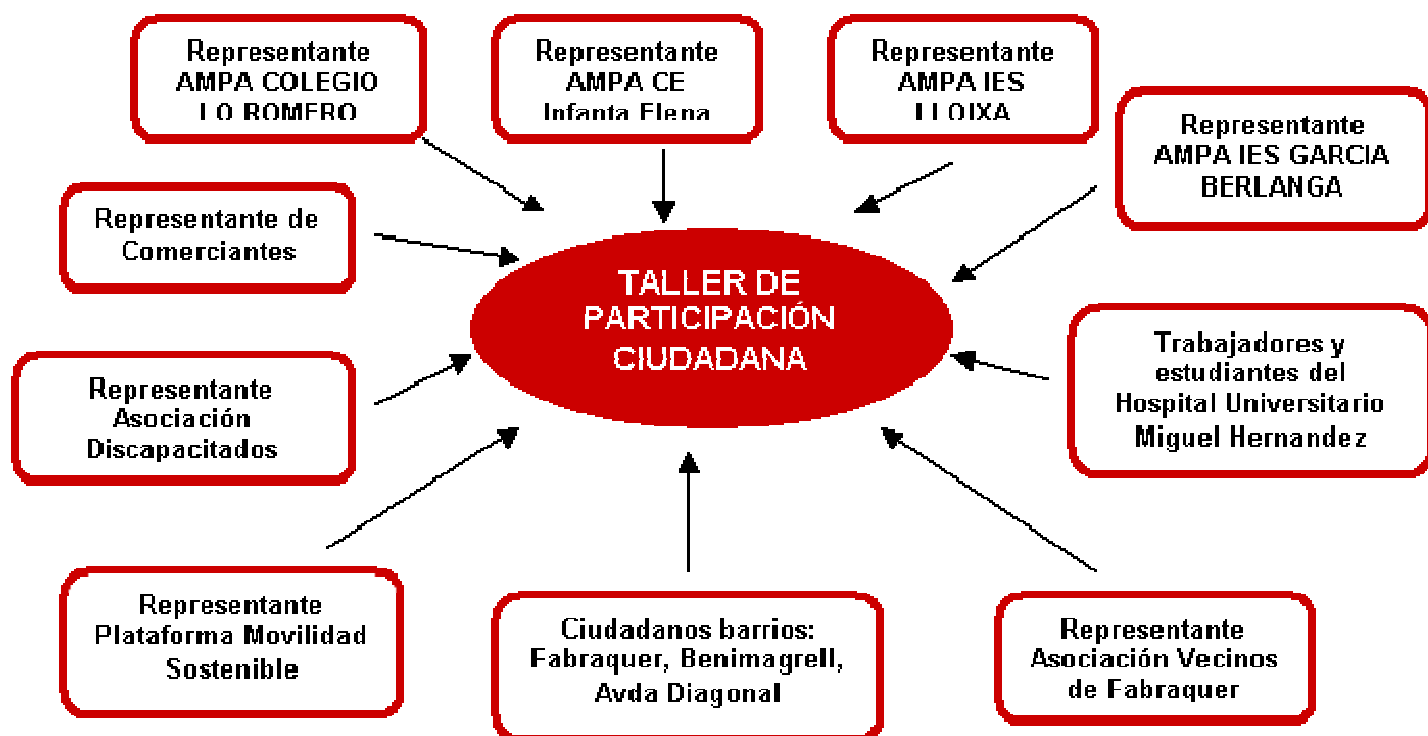
Coordinación: M^a Teresa Vallejo.

Técnico: David J. Nadal

Ayde. Técnico: Montse

Consultoría de Ingeniería: José Ramón García.

Participantes



OBJETIVOS DE LOS TALLERES DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA.

1.OBJETIVO GENERAL

Los talleres de Participación ciudadana buscan consolidar una visión de la Avenida Miguel Hernández (N-322), desde los actores políticos locales, técnicos municipales, organizaciones, instituciones y ciudadanos en general del propio municipio de Sant Joan d'Alacant.

Todo esto con el fin de poder establecer una línea común de trabajo que permitan establecer directrices metropolitanas para ser incluidas en las políticas de desarrollo urbano de la población y, así, propiciar el establecimiento a la ciudadanía de un espacio común de unión entre las diferentes zonas para el beneficio de todos.

2.OBJETIVOS ESPECIFICOS

Se cumplieron los siguientes Objetivos específicos

- Realizar 3 talleres temáticos de Participación Ciudadana entre el día 23 y 24 de julio de 2009.
- Realizar talleres con actores representativos de la ciudadanía del municipio de Sant Joan d'Alacant.
- Preparar un informe final de la visión general recogida en los talleres de participación ciudadana sobre la base de los objetivos marcados en cada uno de los talleres.

METODOLOGÍA DE TRABAJO

Características de un taller de participación ciudadana:

Herramienta básica de investigación social cualitativa que busca la inclusión de la sociedad civil en asuntos públicos buscando activar los mecanismos de participación de la forma más dinámica posible, según los intereses y la materia para que la sociedad pueda asumir su responsabilidad y protagonismo.

Se desarrollaron los talleres temáticos bajo las siguientes dimensiones:

1. Comunicación vial, y accesibilidad, tráfico, movilidad, transporte público, bici., peatonal...
2. Integración vecinal.
3. Paisaje, impacto visual, zonas verdes.

En principio según la metodología de trabajo ortodoxa se busca que cada uno de estos talleres sean tratados de forma independiente, según cada una de su temática, pero dada la interrelación de cada uno de los temas expuestos en los talleres se optó por hacer una clasificación posterior tanto de las debilidades, así como de las oportunidades y sugerencias posteriores.

Los talleres contaron con el apoyo técnico a través del estudio de arquitectura encargado de hacer la propuesta del programa paisajístico de la Avenida Miguel Hernández. Este apoyo técnico consistió en ofrecer dos conferencias en la que se explicaba los pros y los contras de las posibles actuaciones paisajísticas de la Avenida, así como la exposición desde el punto de vista técnico de la situación actual es esta arteria de comunicación.

Además de este apoyo, se contó con la colaboración de actores políticos relacionados con el tema, que expusieron y aclararon ciertos términos que la ciudadanía no tenía claro y que eran fundamentales para el desarrollo óptimo de estos talleres.

En la primera fase de desarrollo de los talleres se expusieron aquellos puntos débiles que tiene actualmente la zona objeto de estudio en función de la temática. A continuación la segunda fase de los talleres estableció una serie de propuestas, a la vez que se priorizó en función del tiempo, y se delimitó su viabilidad futura relacionada de los actores técnicos participantes en dichos talleres.

Por último, se presentó la propuesta inicial realizada por el estudio de Arquitectura, con lo que los ciudadanos participantes pudieron de nuevo hacer preguntas y sugerencias al respecto. Añadir a este último punto y como nota aclaratoria, que dicho proyecto, es una propuesta inicial, no cerrada y pendiente de evaluación, no sólo por la ciudadanía, como ya se ha hecho a través de este programa, sino también, a través de las instituciones políticas, por lo que las propuestas realizadas por los ciudadanos serán tomadas en cuenta y estudiada su viabilidad para poder introducirlas en la propuesta final.

Por último y para terminar estas jornadas, se repartió una encuesta de calidad a todos los participantes de los talleres para evaluar entre otras cosas la organización, la temática, los objetivos marcados, etc.

1ª Jornada: 22 de julio



Estructura y contenido de 1ª jornada.

Fecha: día 22 de julio de 2009.

Lugar: Casa de la Cultura de Sant Joan.

18:00-18:30	Recepción y presentación de los Talleres
18:30 – 19:00	Conferencia: Análisis de la situación Actual
19:00-19:30	Trabajo en grupo: Debilidades
19:30-20:00	Pausa
20:00 – 21:00	Trabajo en grupo: Debilidades

Objetivos primera sesión:

- Situar a los participantes en el ámbito de actuación que pretende englobar estos talleres.
- Definir la temática de cada uno de los talleres.
 - Comunicación vial, y accesibilidad, tráfico, movilidad, transporte público, bici., peatonal...
 - Integración vecinal.
 - Paisaje, impacto visual, zonas verdes.
- Hacer partícipes a los allí presentes para que puedan valorar y analizar todas aquellas debilidades que estimen oportunas en función de los temas referenciados.

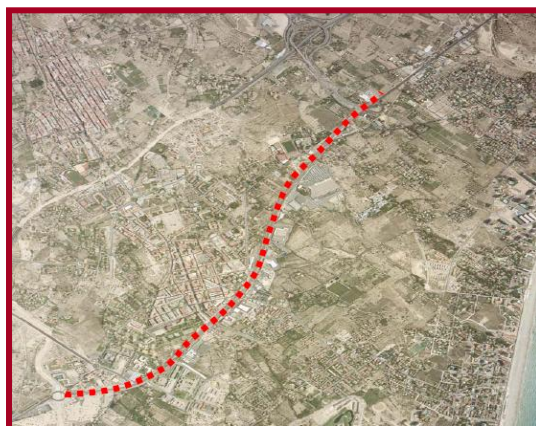
A.EXPOSICIÓN TÉCNICA: José Ramón García (Ingeniero de Minas):

1. ESPACIOS Y LIMITE DE ACTUACION
2. PROGRAMA DE PAISAJE, GENERALIDADES Y REPERCUSIONES

Datos básicos:

Longitud 4,5 Km. Ancho 70 ml sup. 31,5 Has

Trazado: Coincidente con el actual, Red primaria según PGOU (Tramo cedido-Tramo Fomento)



Espacios y Límites de actuación

El estudio consiste en desarrollar el programa de paisaje de la N-332 según se fija en las directrices del PGOU.

Descripción de la situación actual.

Incluye una franja dominante a través de la N-332, constituida por suelo terciario, donde se encuentran ubicados una gran cantidad de comercios, centros comerciales, concesionarios de coches, restaurantes, tanatorios, etc. Esta zona incluye también, el hospital universitario Miguel Hernández.

La carretera constituye una barrera física para los ciudadanos de este municipio ya que lo divide en dos dejando algunos barrios con una deficiente comunicación a través de puentes y pasarelas, con el núcleo urbano de Sant Joan d'Alacant.



Valoración de la situación actual.

Dominan elementos verticales y artificiales, líneas rectas en forma prismática y carteles de grandes dimensiones, lo que da lugar a texturas gruesas. También destacan el cromatismo de la escena, con colores fuertes para captar la atención de los observadores. Pese a constituir una seña de identidad de Sant Joan, el dominio de elementos artificiales disminuye el valor paisajístico a bajo.



VALORACIÓN	Preferencia ciudadana	Calidad paisajística	Accesibilidad visual	VALOR PAISAJÍSTICO
	Media	Baja	Alta	Bajo

Programa de paisaje, generalidades y repercusiones.

Objetivos:

1. Plantear las directrices de actuación para la mejora de la escena urbana de la CN- 322:PROGRAMA DE IMAGEN URBANA DE LA REMODELACION DE LA VIA
2. Considerando:
 - El eje de la CN como elemento de conexión del SEA
 - Una imagen urbana unitaria: fijar criterios de intervención
 - La mejora de la permeabilidad e integración (espacios libres, paseos...)

B. Desarrollo de los Talleres: SITUACIÓN ACTUAL

Temática	PUNTOS DÉBILES
1. Comunicación vial, accesibilidad, tráfico, movilidad, transporte público, bici., peatonal...	<ul style="list-style-type: none">• Autobús línea 23, recorrido mal diseñado, insuficiente frecuencia horaria.• No hay sincronización de líneas de autobuses para la comunicación con el Hospital.• Falta de comunicación con transporte público suficiente para las zonas de al otro lado, Fabraquer, La Font, Benimagrell, obligando a utilizar el coche privado.• No hay comunicación con Polideportivo, Institutos, Colegios.• No hay transporte público de recorrido urbano por el casco y urbanizaciones al otro lado de la Avenida Miguel Hernández.• Falta una buena alternativa de transporte público de comunicación interurbana como sería el TRANVÍA.• La utilización de la bicicleta o áreas habilitadas para los peatones, son escasas o en la mayoría de los casos inexistentes a ambos lados de la carretera.• La movilidad de los ciudadanos de este municipio se debe hacer en la mayoría de los casos a través de los vehículos privados, ya que no hay accesos preparados para tal fin. La Carretera Nacional sólo sirve para utilización del tráfico rodado, especialmente el vehículo privado.• Dado la falta de elementos para poder comunicar una zona de la carretera con otra, se crea inseguridad, ya que hay gran cantidad de ciudadanos que arriesgan su vida cruzando por la

	<p>carretera, ya que los accesos o están lejos o son peligrosos.</p> <ul style="list-style-type: none">• La carretera es una barrera que divide al pueblo en dos partes incomunicadas.• Tiene una alta densidad de tráfico, es excesivo. Origina alta contaminación acústica, muy ruidosa, e inseguridad vial.• El actual trazado fomenta la utilización exclusiva del coche privado.• Existen puntos negros claramente definidos: La zona del Hospital, la zona del ambulatorio, la zona del polideportivo (ya que estos puntos son de gran afluencia de gente y no tienen accesos preparados para tal fin.• Los propios puentes y túneles actuales además de ser escasos, no son seguros, por no decir que no son accesibles a todas las personas.
--	--

Accesos Al Hospital de Sant Joan

En este taller hay que destacar como la carretera se ha convertido para los ciudadanos sin vehículo propio, o que simplemente no quieren utilizarlo a favor de otro medio de transporte como pudiera ser la bicicleta, así como para los que tienen algún tipo de minusvalía, en un gran problema. No sólo se ha convertido en una barrera, sino también en algo inseguro, ya que no hay casi acceso y los que hay no son suficientes. Hay puntos de mucha afluencia, sobre todo para niños y ancianos y dichos



accesos no cumplen una serie de medidas mínimas que garanticen la accesibilidad y la movilidad de los ciudadanos.

La comunicación a través del transporte público supone una descoordinación entre puntos de este municipio y la utilización de bicicletas están relegadas a un segundo plano por no haber accesos, ni zonas habilitadas al uso del mismo.

El tráfico en esta zona es muy denso además de que los vehículos circulan a gran velocidad.

Temática	PUNTOS DÉBILES
2. Impacto Visual y Paisajístico.	<ul style="list-style-type: none">• Los puentes que actualmente están a lo largo de la CN, no mejoran la comunicación de una zona a otra, más bien la complican, ya que no están adaptadas a las necesidades del ciudadano y el impacto visual y paisajístico es tal, que se convierte en una barrera.• Da mala imagen la suciedad de cunetas y zonas abandonadas de varios tramos y la falta de ordenación y limpieza de la vía de servicios.• Ver los coches aparcados a los dos lados de la carretera, en la cuneta sin orden suponen un impacto visual claramente negativo que perjudica la imagen de la población.

El impacto visual, paisajístico y la contaminación a todos los niveles, sobre todo polución y ruido hace que la situación sea insostenible para muchos de los ciudadanos que diariamente tienen que soportar un paisaje que claramente es desolador, a la vez que soportan un alto nivel de tráfico y ruido que perjudica seriamente su salud y la de su familia.



Temática	PUNTOS DÉBILES
3. Integración vecinal.	<ul style="list-style-type: none">• La carretera es una barrera que impide y dificulta la integración.• Dificulta, para los vecinos del lado de enfrente del casco urbano, venir al pueblo a realizar gestiones, compras... obligando a utilizar el coche privado.• También hay una gran dificultad e impedimento de traslados y recorridos a pie de un extremo a otro de la carretera longitudinalmente.• Falta una buena conexión del Hospital con Benimagrell• No se puede pasear ni a lo largo del recorrido ni para pasar de unas zonas a otras de enfrente. No hay zonas de fácil accesos.- Se perjudica el acceso al comercio local, restauración...• Los accesos al Hospital son caóticos, se fomenta el uso del coche, faltan aparcamientos suficientes, no hay zonas para acceder andando, las personas mayores tienen serias dificultades para acceder andando...• Algunos ciudadanos se consideran discriminados con respecto a los ciudadanos que viven en el casco urbano de la ciudad, ya que no disponen de la misma accesibilidad de servicios, pero que sin embargo pagan los mismos impuestos.

Para la mayoría de los participantes queda claro que existe una falta de integración vecinal, sobre todo de la zona próxima a la playa con respecto al núcleo urbano y destacan sobre todo que la zona de Benimagrell y Hospital, en primer lugar, por ser no sólo una zona residencial, sino también dotacional como la zona que más necesita una actuación a corto plazo. En segundo lugar la zona de la Avenida Diagonal. Aunque no con ello quieren decir que el resto de zonas sean menos importantes.



2ª JORNADA:



Estructura y contenido de 2ª jornada.

Fecha: día 23 de julio de 2009.

Lugar: Casa de la Cultura de Sant Joan.

18:00-18:30	Repaso del día anterior
18:30 – 19:30	Trabajo en grupo: Propuestas
19:30 – 20:00	Pausa
20:00 – 20:30	Conferencia: Propuesta inicial de Actuación Paisajística en la zona
20:30 – 21:00	Debate y síntesis.

Objetivos:

- En función de los puntos débiles propuestos ayer establecer iniciativas.
- Priorizar las propuestas a corto plazo, es decir, las que pudieran considerarse más urgentes.
- Conocer la viabilidad de algunas de las propuestas hechas por los participantes.
- Saber cual es la propuesta inicial del programa de actuación paisajística.
- Conocer cual es el grado de aceptación de esta propuesta.
- Ver las aportaciones y sugerencias que pueden hacer los participantes al programa

A. PROPUESTAS Y ALTERNATIVAS.

- Zonas verdes: incorporar árboles y vegetación autóctona, y aprovecharlo para ofrecer sombra en verano.
- Reservar espacios para transporte público: Bus y tranvía.
- Facilitar la accesibilidad tanto peatonal como a través de vehículos públicos y privados las zonas del Hospital y Centro de Salud
- Soterramiento: Se hacen tres propuestas diferentes
 - Soterramiento del total de la Nacional por todo el tramo objeto de estudio.
 - Soterramiento de las rotondas.
 - Soterrar desde Santa Faz hasta la rotonda de Porcelanosa y dejar la parte superior para espacios lúdicos, esparcimiento y comercial.
- Facilitar accesos entre las dos partes. Priorizar actuación en el tramo entre Sta. Faz y rotonda palmeras, final de C/ Diagonal.
- Dividir la carretera en dos zonas de actuación: una desde el río Seco hasta Cines Ana y otra hasta zona de Hospital.
- Crear pasos para peatones y facilitar el acceso para discapacitados.
- Limitar velocidad, especialmente desde Hospital a cines Anna, aunque todos ellos están de acuerdo en limitar la velocidad en toda el área de actuación.
- Crear zonas suficientes de parking.
- Crear carril-bici, a lo largo de la Avenida así como transversalmente a ella para mejorar la comunicación entre ambas zonas, primando la accesibilidad a la zona del Hospital y por ende a Benimagrell
- A ambos lados crear zonas para pequeño comercio, carriles-bici, bulvar, calles peatonales.

- Peatonalizar la parte de Benimagrell conservando el idiosincrasia de este barrio tan característico del municipio y que necesita ser conservado.
- Coordinación entre las instituciones de los municipios colindantes El Campello, Muchamiel, San Vicente del Raspeig, Alicante, para optimizar el transporte público y mejorar o cambiar los trayectos si fuera necesario.
- Buscar el apoyo en instituciones públicas con ciertas competencias en la zona, como puede ser Diputación Provincial, Consejería de Sanidad y Educación..., para mejorar la accesibilidad y la mejora del transporte público al Hospital y el centro de Salud y que no suponga un peligro para los ciudadanos.
- Delimitar 3 zonas para priorizar actuaciones: 1º del Hospital a rotonda palmeras (final c/ Diagonal...); 2º de allí hasta Carrefour; 3º de Carrefour a Río Seco.
- Realizar una actuación integral, aprovechar el espacio liberado pensando en el futuro, quitando todas las barreras arquitectónicas y dejando la accesibilidad al mismo nivel, tanto de forma longitudinal como transversalmente.
- Reconvertir la carretera en una vía de tránsito de tráfico lento. Soterrar por tramos y que sirva para unir el casco urbano. En la parte superior dejar una vía para tráfico lento.
- No favorecer el acceso a las zonas comerciales con el vehículo privado. Facilitarlo de forma peatonal, bici y con transporte público.
- Mejorar la accesibilidad a las zonas comerciales, servicios, restauración del casco urbano, no sólo de la zona ámbito de estudio.
- Actuar sobre puntos negros: Hospital, Av. Diagonal...
- Aprovechar el nuevo proyecto para aumentar las dotaciones deportivas
- Realizar actuaciones para desviar el tráfico de paso y así eliminar la alta densidad del mismo:

- Mejorar la señalización para los automovilistas:
 - Comunicar el acceso a Autovía y Autopista mejor antes de llegar al municipio de Sant Joan, con eso se conseguiría desviar parte del tráfico que va para Benidorm y El Campello.
 - Señalizar mejor en la rotonda de Santa Faz el desvío para San Vicente y Muchamiel, a la vez que se comunique el acceso a playa desde ahí.
 - desviar tráfico hacia Benidorm desde rotonda que se indica desvío hacia la autovía (no se informa que la autovía no es de peaje en unos tramos que circunvalan). En la rotonda que une Sta. Faz con carretera hacia S. Vicente, puede ser disuasoria para ir a S. Vicente, Mutxamel. En rotonda Sta. Faz indicar que se puede ir también a las playas.
- Algunos de los participantes consideraron que el proyecto de soterramiento parcial o total es muy caro, ya que la mayoría del coste lo tendría que soportar el municipio de Sant Joan d’ Alacant, por lo que consideran más práctico y rápido el integrar la Avenida dentro del paisaje del municipio quitan las barreras y haciendo los accesos peatonales al mismo nivel.

A.1. Propuestas de actuación a corto plazo

A pesar de estas propuestas y dado los costes que tienen todas y cada una de las actuaciones se les propone a los participantes el priorizar las iniciativas en función de su viabilidad económica a corto plazo, de ahí se deducen las siguientes propuestas:

1º Se estable la zona del Hospital como prioritaria:

- Modificación de bordes: Mejorar el acceso al hospital homogeneizando los bordes y dejándolos todos al mismo nivel.
- Establecer una zona accesible para peatones al mismo nivel que comunique la zona del hospital con la zona del Ambulatorio.
- Instalar semáforos y pasos de cebra para facilitar el paso de los peatones.
- Construir una isla resguardo en medio de la avenida, para que los peatones se puedan resguardar del tráfico.
- Poner badenes unos metros antes para que los vehículos aminoren la velocidad y no pongan en peligro la vida de los peatones.

2ª zona prioritaria sería la zona comercial de Carrefour, dado su tráfico y los servicios que dispone

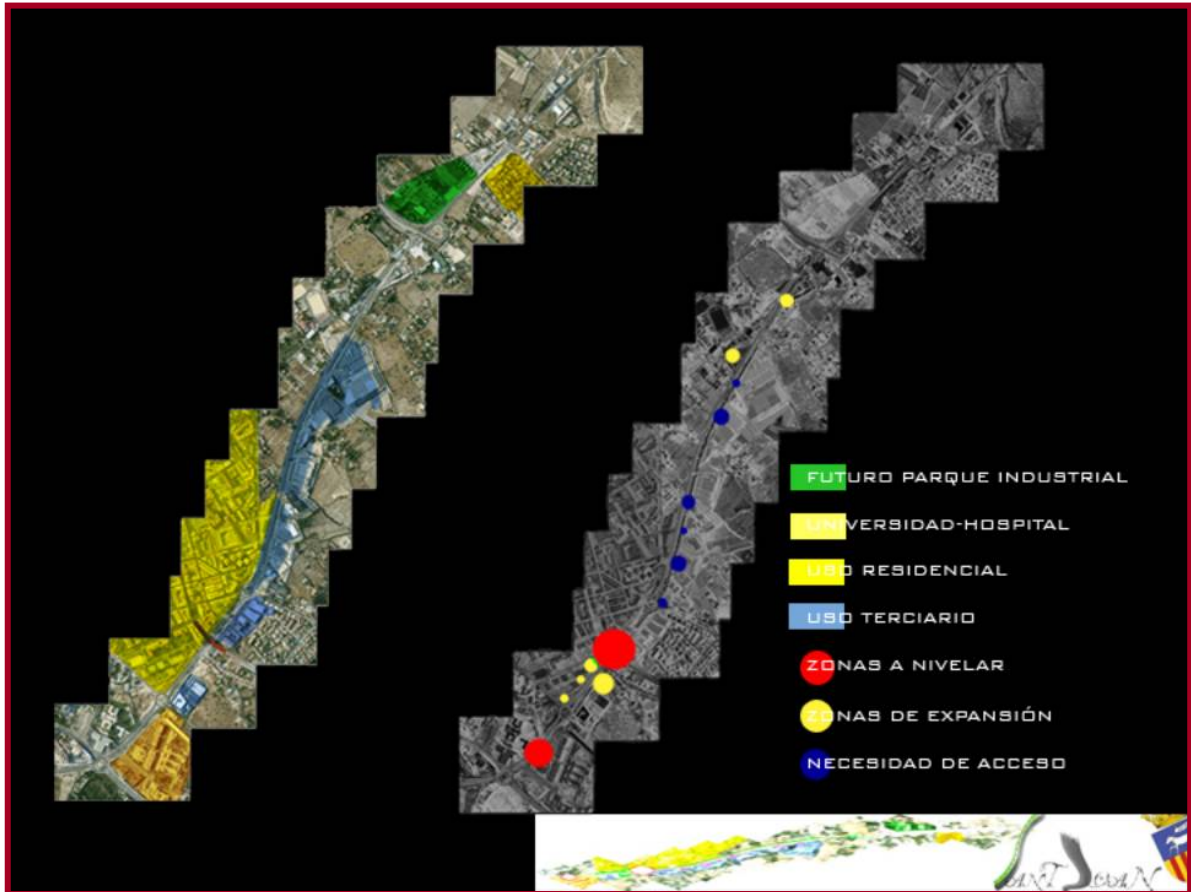
- Pasos de peatones zona de cruce entre final de Finca Abril y zona de estación de servicio (gasolinera y carreteras hacia La Font, Fabraquer...)
- Limitar la velocidad, colocar badenes y guardias tumbados sobre todo en zonas más problemáticas.
- Desviar tráfico de paso, con señalizaciones que informen para desvíos a otros municipios, playas...
- Arreglo de zona de Hospital, limpieza, baldosas, aceras...

- Limpiar zonas cercanas como la de Benimagrell. También la zona de Carrefour.
- Mejorar el transporte público de autobuses, mejorar trayectos y tiempos (línea 23...) y coordinación autobuses para el Hospital.
- Educación vial y concienciación ciudadana para el uso del transporte público, carril bici en detrimento del vehículo privado.

Tras las propuestas hechas por los participantes se expone la propuesta inicial del estudio de arquitectura.

B. Conferencia técnica: Propuesta inicial Programación Paisajística Avenida Miguel Hernández por Consultora de Ingeniería, José R. García Pastor

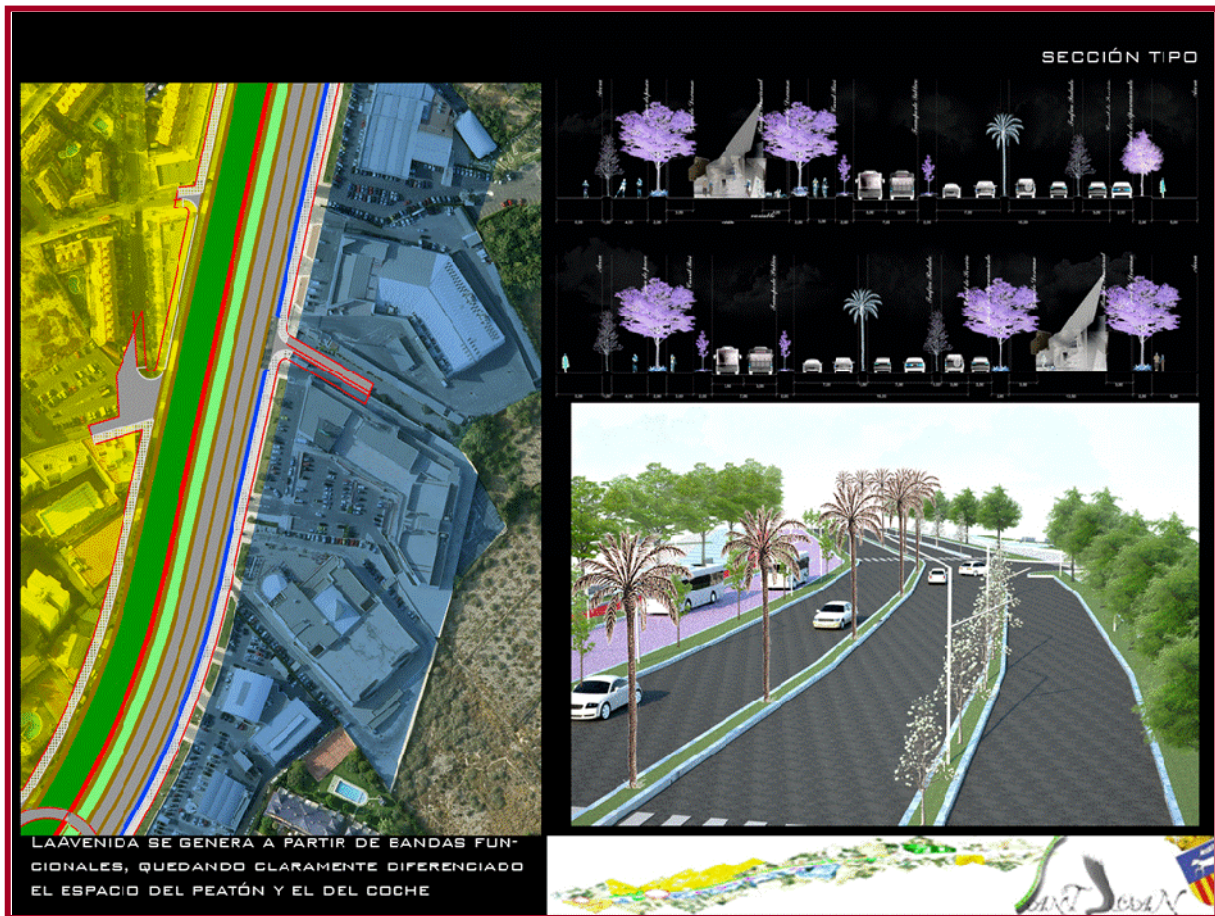
Definición de los puntos conflictivos.



Según el dibujo ubicado más a la izquierda se propone nivelar y mejorar el acceso las zonas del Hospital, Benimagrell y Avenida Diagonal, quitando los puentes y túneles de acceso de una zona a otra, con lo que por un lado se quitan las barreras arquitectónicas y por otro se mejora la accesibilidad entre zonas.

Se aumenta el número de accesos de una zona a otra, representado con los puntos azules.

Modificación y eliminación de barreras.



Modificación de los bordes:

Generación de un boulevard que unifique los dos lados de la calzada y la ciudad, con la introducción de grandes zonas ajardinadas. La unificación de la calzada con la ciudad no sólo se hará de forma longitudinal, sino también transversal.

Eliminación de barreras:

Se eliminarán las barreras que tanto impacto paisajístico provoca, como son los puentes, pasarelas que podemos encontrar actualmente a lo largo de la avenida.

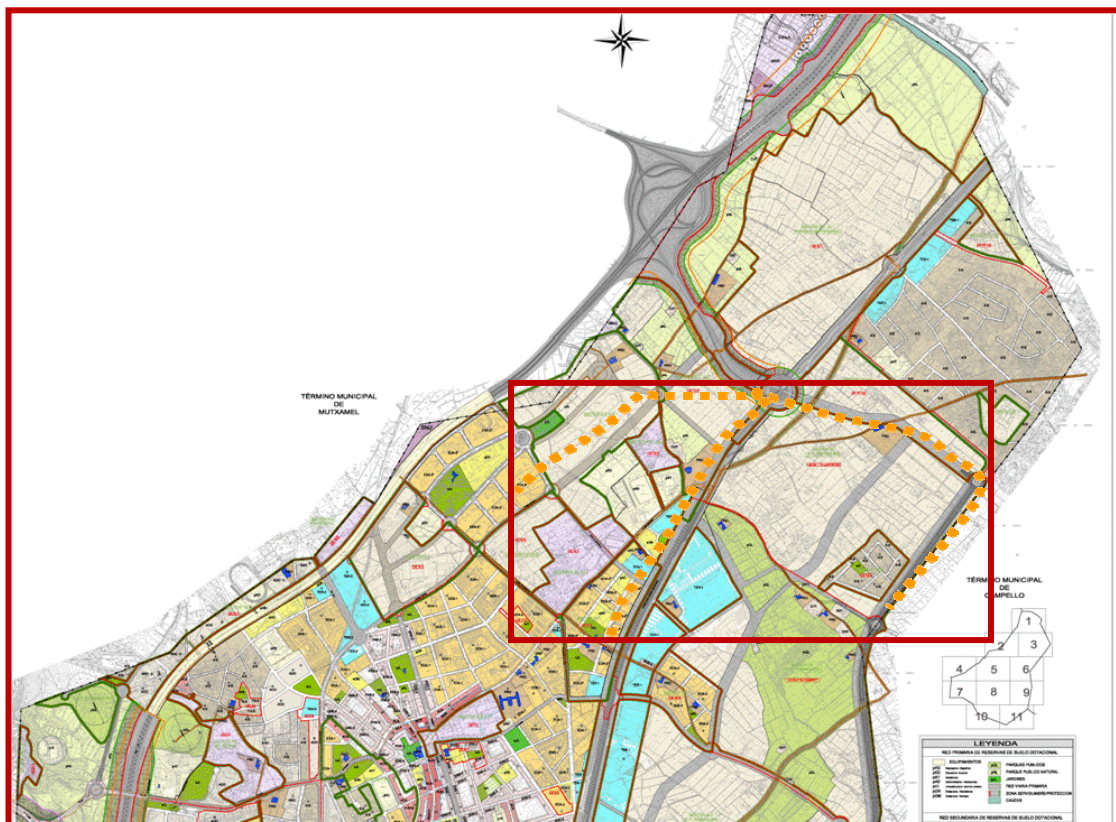
Organización en bandas funcionales:

A partir de las bandas funcionales, los espacios entre el peatón y los vehículos quedarán claramente diferenciados.

Otras opciones y posibilidades al proyecto:

- Posibilidad de generar espacios para el uso comercial, ferias, eventos culturales, así como una zona de estancias con sombras artificiales para poder utilizarlo en todas las épocas de los años.
- Posibilidad de integrar zonas de juegos para niños donde estos puedan jugar tranquilos y seguros sin riesgos producidos por el tráfico.
- Posibilidad de introducir un módulo de aparcamiento en las zonas donde sea necesario, integrándose de manera que el coche tenga un espacio propio y no ocupe el espacio destinado al peatón, que es lo que ocurre actualmente en muchos casos.

Accesos a autovía y autopista.



Organización del tráfico (mejora de acceso a la autopista)

Aprovechando el enlace que existe próximo al área comercial de Carrefour, mejorar dicho acceso para poder desviar el tráfico antes de su inclusión en el municipio.

C. Debate

Tras la exposición realizada por el Ingeniero D. José Ramón García a los participantes les hicieron una serie de preguntas que fueron respondidas de forma inmediata a cada uno de ellos.

1. Una duda que surgió fue el hecho de presentar el propio proyecto inicial a los participantes de los talleres, hecho creó cierto desconcierto y decepción, ya que se pensó que sus propuestas no iban a ser tenidas en cuenta porque el proyecto ya estaba terminado.

- A este respecto se dejó claro que lo presentado en los talleres de participación ciudadana es un simple borrador abierto a las sugerencias tanto a los ciudadanos, como a las instituciones relacionadas con él. Dicho proyecto no tiene una aprobación final, más bien está al principio, y por ese motivo se presentó en estos talleres, ya que se consideró que no sólo era importante escuchar la opinión de los ciudadanos, sino que también era necesario conocer la opinión sobre las directrices iniciales del proyecto.

Por otro lado hay que destacar, que un gran número de propuestas hechas por los ciudadanos estaban recogidas en la propuesta .

2. El Soterramiento fue una propuesta presentada por varios de los participantes de los talleres ya que consideraban que era necesario tomar esta alternativa, porque para ellos, aunque era considerablemente más cara, suponía dar un paso de gigante y solucionar el problema a más largo plazo que cualquier otro que pudiera quedarse obsoleto en un plazo más corto.

- El soterramiento total es una actuación muy cara, que el ayuntamiento de Sant Joan d'Alacant por sí solo no podría llevar a cabo. Por otro lado la cantidad de infraestructuras que existen justo debajo de la carretera, como pueden ser los colectores, etc. hacen que sea muy difícil realizar un proyecto de esta envergadura.
- El soterramiento parcial, similar al que se ha realizado en la Avenida Denia, no se descartó en ningún momento, pero hay que añadir que es una alternativa cara y por ello poco viable.

3. Ubicación de las zonas verdes y esparcimiento:

- Conscientes que la carretera es un foco de contaminación ambiental y acústica, sobre todo para los vecinos colindantes , Avenida Diagonal, Avenida Benidorm ..., se insistió en dotar la Avenida de estos equipamientos lo que contribuirá a disminuir la contaminación ambiental y acústica y favorecer una mejor calidad de vida urbana.

4. Transporte público:

- Como se apunta en la propuesta inicial se contempla dar cabida a diferentes medios de transporte público en una zona independiente al tránsito convencional, aspecto que se valora positivamente, insistiendo en crear espacio suficiente reservado para autobús, tranvía y carril-bici.

5. Integración vecinal.

- La presentación del proyecto a través de las diapositivas, sólo presentaba una recreación virtual de la Avenida Miguel Hernández. Sin embargo, hay que añadir que los participantes valoraron favorablemente que esta propuesta contempla la integración vecinal de cada una de las zonas , como pudiera ser Benimagrell y el resto. Por lo que la actuación es entendida como un proyecto longitudinal a través de toda la avenida y transversal, con la integración de cada una de las zonas al posible boulevard.

6. Tiempo de ejecución.

- Este es un proyecto que lleva años en la mesa de las diferentes instituciones, además de ser un tema que crea malestar entre la ciudadanía de este municipio. Hecho relevante que genera interés y que requiere ser aclarado en cuanto a plazos de ejecución y fases de desarrollo del proyecto.

Pero dado que es una iniciativa de gran envergadura y que requiere destinar gran cantidad de recursos financieros, no se atrevió a dar fechas, además que esto estaba supeditado a la aprobación del PGOU, que a fecha de hoy no ha sido aprobado por el Ayuntamiento. Aunque si se aclaró, que al ser una iniciativa municipal no es proyecto que podrá ser realizado de forma continuada, sino que deberá ser sectorizado y desarrollado en varios fases de ejecución.

SINTESIS DE LAS PROPUESTAS DEL TALLER

PUNTOS EN COMUN	
<ul style="list-style-type: none">- La carretera es una barrera: divide al municipio en dos partes, la hace intransitable para los ciudadanos y conlleva contaminación- Actuaciones:- Zonas verdes, ajardinadas, esparcimiento y tiempo libre.- Convertir la carretera en un boulevard integrado en el municipio.- Ralentización del tráfico- Desvío del tráfico de paso. Actuar en accesos al municipio- Aprovechar la zona para el desarrollo comercial.- Ordenar el transporte público reservándole un espacio independiente.- Reserva de espacio para autobús, tranvía y carriles-bici.- Integración longitudinal y transversal de la Avenida.- Desaparición de las barreras: Puentes, túneles ...- Aumento de las zonas de paso y acceso de un lado a otro del boulevard.	<ul style="list-style-type: none">- Hacer transitable la Avenida como lugar de paseo, con amplias aceras y zonas de ocio.- Actuaciones inmediatas de mejora de accesos a zona de Universidad y Hospital.- Dejar al mismo nivel los bordes de toda la Avenida.- Plazos de ejecución: inconcretos.- Financiación del proyecto: tramitación larga.- Dudas sobre priorización en función del desarrollo urbanístico del municipio y no en función de las necesidades de los ciudadanos.- Concreción del proyecto: no está definido.- Soterramiento parcial o total: aunque se opina sobre su conveniencia en algún tramo, se comprende su alto coste y con ello su falta de viabilidad.- Necesidad de mayor concienciación ciudadana en materia medio ambiental y de utilización del transporte público.

ANEXO I

ENCUESTA PARTICIPANTES: VALORACIÓN DEL TALLER

Cuestionario

Con el fin de mejorar la calidad y la organización de este tipo de talleres, nos gustaría que nos diera su opinión de mismo contestando a las siguientes preguntas. La encuesta es de carácter anónimo, por lo que no es necesario que escriba su nombre. Gracias.

1. ¿Cómo valoraría la organización de los talleres, donde 0 es muy mal y 5 es excelente?

0 1 2 3 4 5

2. ¿Volvería a participar en un evento de estas características en otra ocasión?

1. Si
2. No

3. ¿En que grado los talleres han cubierto sus expectativas? (donde 0 es nada y 5 es totalmente)

0 1 2 3 4 5

4. ¿Considera que este tipo de talleres son positivos para el municipio?

1. Si son positivos
2. No son positivos
3. Ns/nc

5. ¿Cree que se han tenido en cuenta todos los temas de interés para el ciudadano en estos talleres?

1. Si
2. No. ¿Cuáles creen que no se han tenido en cuenta y que deberían haberse tratado aquí?

3. Ns/nc.

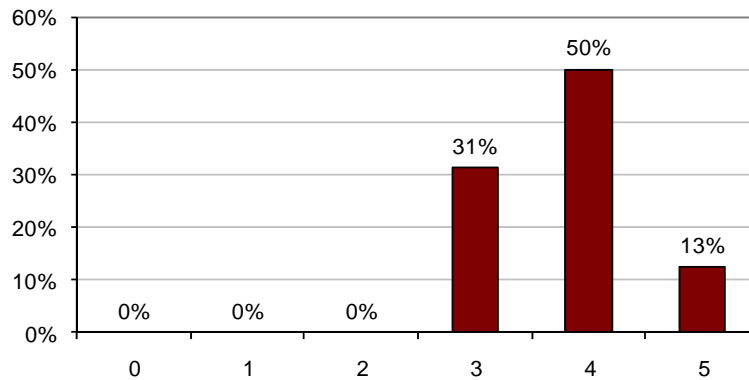
6. ¿Cree que se tendrá en cuenta las conclusiones de los talleres aquí realizados para la mejora del proyecto?

1. Si
2. No
3. Ns/nc

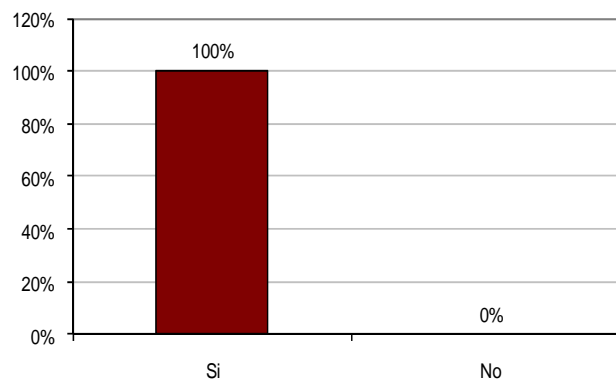
Observaciones:

Resultados

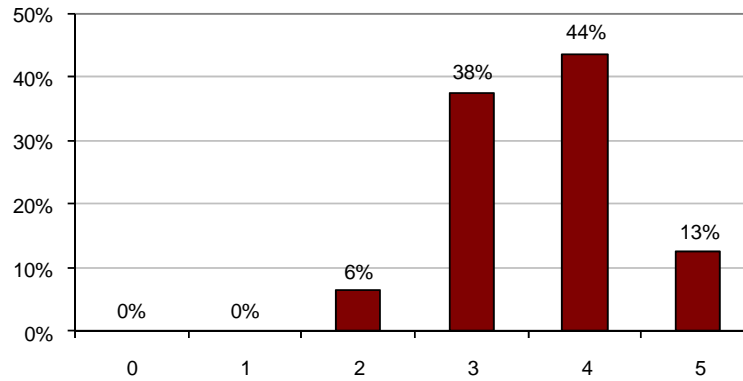
1. ¿Cómo valoraría la organización de los talleres, donde 0 es muy mal y 5 es excelente?



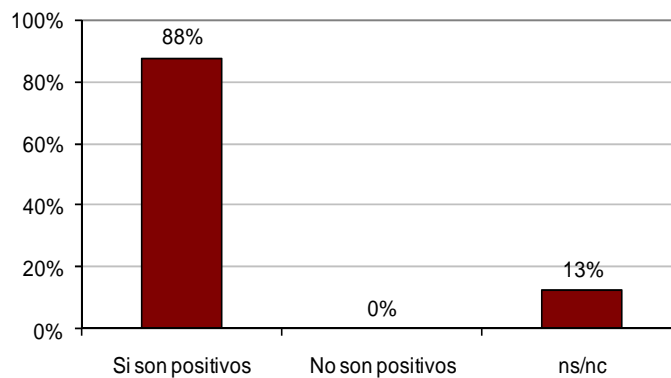
2. ¿Volvería a participar en un evento de estas caracterizas en otra ocasión?



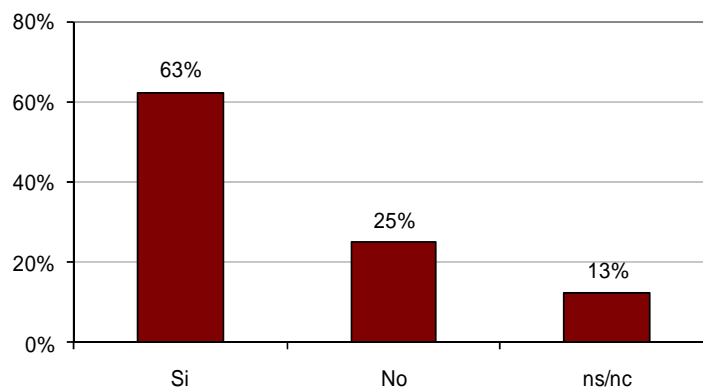
3 ¿En que grado los talleres han cubierto sus expectativas? (donde 0 es nada y 5 es totalmente)



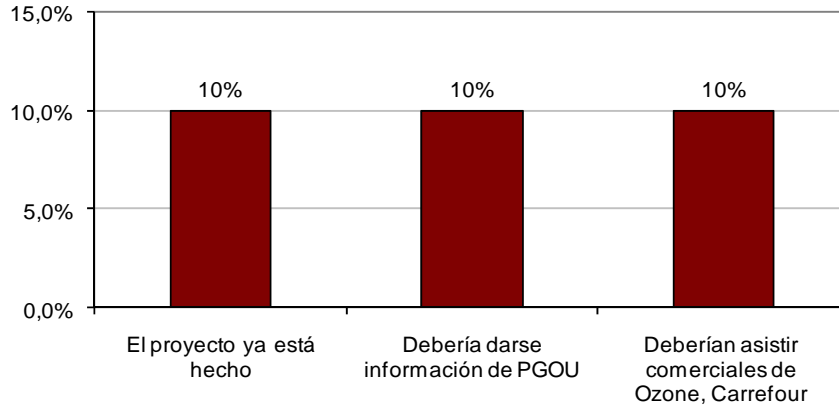
4. ¿Considera que este tipo de talleres son positivos para el municipio?



5. ¿Cree que se han tenido en cuenta todos los temas de interés para el ciudadano en estos talleres?



5.a ¿Cuáles creen que no se han tenido en cuenta y que deberían haberse tratado aquí?
(SÓLO REFERIDO A LOS QUE DICEN No en P.5, 25%= 2 participantes)



6. ¿Cree que se tendrá en cuenta las conclusiones de los talleres aquí realizados para la mejora del proyecto?

