

# Anexo

# Participación Ciudadana

# Participación Ciudadana

## 1. Introducción

Este programa de trabajo ha sido destinado exclusivamente a la participación de la ciudadanía de Sant Joan d'Alacant para la elaboración del diagnóstico del PMUS. Se ha realizado de manera transversal a los trabajos técnicos de recogida de información para el enriquecimiento del desarrollo técnico del Plan mediante información y evaluación de los principales retos y oportunidades de la movilidad desde la base de conocimiento y experiencia de la ciudadanía.

Las actividades realizadas han tenido por objeto principal el obtener información directa y detallada de las personas que hacen vida en Sant Joan d'Alacant en base a la articulación geográfica de la movilidad y los hábitos de desplazamiento desde un enfoque generacional, socioeconómico y de perspectiva de género.

Las vías de participación utilizadas para la elaboración del Diagnóstico del Plan de Movilidad Urbana Sostenible han sido las siguientes:

- Encuestas de movilidad.
- Taller de participación.
- Entrevistas al tejido asociativo.

## 2. Encuestas de movilidad

Se han realizado hasta el momento un total de **900 encuestas telefónicas mediante la técnica C.A.T.I.** (Computer Assisted Telephone Interview), en función de la zonificación descrita anteriormente y la articulación geográfica propuesta para este PMUS. De esta manera, el número de encuestas a realizar en cada zona se definirá proporcionalmente en base a la población de cada sección.

Debido a la situación actual, las preguntas de la encuesta se han diseñado para caracterizar la **movilidad antes** (que se calibrará con la encuesta de movilidad general del Plan de Movilidad del Área Metropolitana Alacant-Elx) **y después al conocimiento del virus COVID-19**. Con los datos obtenidos sobre la movilidad de la población, se correlacionan ambas caracterizaciones y se obtendrá unos resultados variables, válidos para la situación de cambio que vivimos.

A su vez se incluyen tres bloques de preguntas cualitativas, que se denominarán píldoras, para conocer los siguientes tipos de movilidad:

- **Movilidad peatonal:** estarán enfocadas principalmente en la accesibilidad y autonomía del peatón.
- **Movilidad ciclista:** ayudará a conocer los hábitos de movilidad en bici y las percepciones de los ciclistas y usuarios potenciales relativas a infraestructuras, itinerarios, y conectividad.
- **Movilidad en transporte público:** permitirá para conocer las pautas de movilidad y las percepciones de las personas usuarias sobre las características de la prestación del del servicio (tiempos de espera, duración del viaje, costes, nivel de satisfacción, etc.).

**Tabla 1.** Número y tipo de encuestas telefónicas realizadas.

<i>Tipo de encuestas</i>	<i>Nº encuestas</i>
<i>Encuestas de movilidad general (antes del COVID)</i>	600
<i>Encuestas de movilidad post-COVID-19 (actual)</i>	
<i>Encuestas peatonales</i>	100
<i>Encuestas ciclistas</i>	100
<i>Encuestas a usuarios del transporte público</i>	100

**Fuente:** Elaboración propia.

Las encuestas citadas han permitido obtener la siguiente información:

- Reparto modal, conociendo tanto los modos de transporte habituales utilizados por la ciudadanía en sus desplazamientos obligados (trabajo y estudio), como para el resto de los viajes.
- Matriz Origen-Destino de los desplazamientos.
- Distribución horaria de los desplazamientos.
- Tiempos de viaje.
- Cambios en los hábitos y preferencias de movilidad a raíz del COVID-19.
- Percepciones sobre la movilidad en transporte público y modos blandos.
- Movilidad desde la perspectiva de Género.
- Movilidad desde el enfoque generacional.
- Diferencias de movilidad en función del nivel económico o renta.
- Diferencias de movilidad en función del nivel de estudios.
- Diferencias de movilidad en función del lugar de residencia.
- Disponibilidad de vehículos a motor.

Los análisis de las encuestas se encuentran recogidas en el documento de Análisis y Diagnóstico del PMUS de Sant Joan d'Alacant.

### 3. Taller de movilidad

Además de las encuestas de movilidad, el 23 de octubre de 2020 se realizó un taller de movilidad específico del PMUS donde la ciudadanía ha podido participar activamente en la elaboración del Plan.

Previo a la celebración de este proceso participativa, se realizaron trabajos de difusión, comunicación y marketing a través de redes sociales, apoyado en una imagen corporativa del Plan.

**Gráfica 1.** Publicación en redes sociales.



Fuente: Facebook del Ayuntamiento de Sant Joan d'Alacant.

A dicho taller asistieron representantes de diversos colectivos del municipio, (económicos, culturales, sociales, etc.) además de la ciudadanía general.

La sesión del taller se estructuró en **dos apartados diferenciados**: por un lado, la **exposición del contenido del PMUS** y, por otro lado, la **dinámica grupal de debate** según distintos ámbitos de movilidad.

A continuación, se describe cada uno de los puntos que se trataron en el taller participativo.

### 1. ¿Qué es un PMUS?

En ese apartado se utiliza la definición del Instituto para la Diversificación y Ahorro de la Energía (IDEA) para definir al PMUS:

*"Un Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) es un conjunto de actuaciones cuyo objetivo es implantar formas de desplazamiento más sostenibles en el espacio urbano (caminar, pedalear o utilizar el transporte público) reduciendo el consumo energético y las emisiones contaminantes, logrando al mismo tiempo garantizar la calidad de vida de la ciudadanía, igualmente se contemplan los objetivos de lograr la cohesión social y el desarrollo económico".*

Además, se listan las principales características de los PMUS:

- Actúan a nivel local y metropolitano.

- Garantizan la accesibilidad y las necesidades de movilidad del municipio.
- Cubren todos los modos de transporte, personas y mercancías.
- Pretenden cambiar la distribución modal a favor de modos más limpios y eficientes.
- Están ligados a los planes y estrategias locales, regionales y nacionales.
- Deben reducir los impactos negativos del transporte.

## 2. ¿Qué se puede lograr con PMUS?

En este apartado se enumeran 5 de los objetivos generales de un PMUS y se muestran algunos ejemplos de actuaciones en otras ciudades:

- **Reparto modal más equilibrado**, en el que todos los modos de transporte desempeñen un papel óptimo para el desplazamiento eficiente de la ciudadanía.
- Promover una **gestión inteligente y ordenada tráfico y estacionamiento**.
- Mejora de la eficiencia de la red de **servicio de transporte público**, eficiente, interconectada y competitiva.
- **Mantener y mejorar la red peatonal existente**, extendiendo las conexiones entre barrios.
- **Facilitar el uso normal de la bicicleta** como modo de transporte cotidiano y habitual de la población.

## 3. Contextualización del PMUS de Sant Joan d'Alacant

Se comentan las fases para la elaboración del PMUS, siendo 4 fases de desarrollo secuenciales entre sí, y una fase transversal de Participación ciudadana.



Además, se ilustra el momento en el que se encuentra el PMUS en la actualidad, fase de Análisis y Diagnóstico, y se enumeran los trabajos realizados hasta la fecha:

- Acopio de información.
  - Información estadística.
  - Planificación urbanística.
  - Información cartográfica.
  - Información documental.
- Trabajos de campo.
  - Inventarios.
  - Aforos.
  - Auditorías.
- Campaña de encuestas (+600).
  - Encuestas de movilidad general.
  - Encuestas específicas sobre la movilidad peatonal.
  - Encuestas específicas sobre la movilidad ciclista.

- Encuestas específicas sobre la movilidad en transporte público.
- Encuestas en centros educativos.

#### 4. Aportación de ideas para el PMUS de Sant Joan d'Alacant

Por último, se presentaron las reglas del proceso participativo y los tópicos o ámbitos de movilidad a tratar.

Las reglas fueron las siguientes:

1. Se **identifican los tópicos de movilidad** a tratar durante este proceso:
  - a. Movilidad peatonal.
  - b. Movilidad en Transporte público.
  - c. Movilidad en bicicleta y patinete.
  - d. Tráfico y congestión.
  - e. Seguridad vial.
  - f. Movilidad en coche y estacionamiento.
2. Para **cada tópico** se dedicará un **máximo de 10 minutos** o hasta que no haya más aportaciones.
3. Cada persona interesada en participar podrá hacerlo en función al tópico en cuestión y el objetivo del proceso
4. Objetivo: Espacio para la **identificación de retos y soluciones** en el ámbito de la **movilidad**
5. Todas las **visiones y aportaciones son igual de válidas**
6. Por favor, **empatía y respeto** "ponte en lugar del otro"

**Para cada uno de los tópicos**, los asistentes deberán debatir sobre los **principales problemas y aportar soluciones**. Esta dinámica permite trabajar con todos los asistentes de forma dinámica, provocando el intercambio de ideas entre la ciudadanía y fomentando el enriquecimiento de las propuestas.

A continuación, se muestran algunas fotografías realizadas durante el taller de movilidad.



Gráfica 2. Taller de Movilidad.



Fuente: Ayuntamiento de Sant Joan d'Alacant.

Una vez finalizada la sesión, se cierra el taller y se invita a los asistentes a seguir participando en caso de querer aportar algún comentario adicional a través del siguiente email: [pmussantjoan@gmail.com](mailto:pmussantjoan@gmail.com). Además, se recogieron las percepciones de la ciudadanía para cada una de las temáticas, se transcribió y se hizo un trabajo de síntesis que se presenta a continuación:

### Transporte público

---

- Problemas:
  - Precio del billete sencillo muy caro.
  - Malas frecuencias de paso de los autobuses en horas punta.
  - Tarda demasiado el autobús en los trayectos.
  - No hay carril bus.
  - No existe comunicación con la playa de San Juan.
  - Malos horarios de los autobuses nocturnos.
  - La línea 38 no tiene en cuenta los horarios del Bachillerato artístico.
  - No hay conexión al Valle de San Juan, ni a San Vicente ni al Instituto de la Imagen.
  - Es insostenible
- Soluciones:
  - Autobuses lanzadera en horas puntos.
  - Nuevos itinerarios.
  - Línea directa al tram de la playa.
  - Ruta directa al Polideportivo.
  - Líneas circulares por las localidades de la Comarca.

### Movilidad peatonal

---

- Problemas:
  - Excesiva ocupación de las terrazas en las aceras.
  - Faltan pasos peatonales.
  - Aceras inaccesibles.
  - La disposición de los estacionamientos en batería ocupa espacios de las aceras.
  - Falta continuidad entre caminos.
  - El mobiliario urbano obstaculiza el tránsito peatonal.
- Soluciones:
  - Peatonalizar la Avda. de la Rambla.
  - Diseño amable e inclusivo de aceras.
  - Pintar y ejecutar más pasos peatonales.
  - Más mantenimiento.
  - Sustituir los bordillos rebajados por pasos peatonales sobreelevados.
  - Mejorar las aceras hacia el Polideportivo.

### Bicicleta

---

- Problemas:
  - Inseguridad.
  - Discontinuidad entre carriles bici.
  - Carriles bici mal ejecutados o descuidados.
  - Carencia de aparcabicis bien ubicados y seguros ante el robo.
  - Faltan conexiones con otras localidades de la Comarca.



- Faltan planos de información.
- Desconocimiento sobre la infraestructura existente.
- Carriles bici con muchos baches.
- Soluciones:
  - Más ciclocalles.
  - Campañas de respeto por parte de conductores.
  - Campañas de fomento del uso de la bicicleta en institutos y colegios.
  - Mantenimiento.
  - Señalización.

#### Tráfico y congestión

---

- Problemas:
  - Hay muchos coches en general.
  - Señalización confusa.
- Soluciones:
  - Conexión con el tram para reducir la dependencia del vehículo privado.
  - Establecer la Rambla de doble dirección para aliviar el tráfico.
  - Paso subterráneo en la entrada a Sant Joan d'Alacant desde Alicante (glorieta del Hospital).

#### Coche y estacionamiento

---

- Problemas:
  - Las casas antiguas no disponen de garaje.
- Soluciones:
  - Poner en servicio el aparcamiento subterráneo de l'Ordana.
  - Copiar el diseño de la zona del Conservatorio a otras zonas.
  - Quitar aparcamiento en la vía pública.
  - Aprovechar solares vacíos para estacionamientos.
  - Más parkings disuasorios.

#### Seguridad vial

---

- Problemas:
  - Falta señalización en la Av. Del Hospital y en zonas industriales.
  - El carril bici sobre la acera en la zona del Hospital es peligrosa para el peatón y el ciclista.
  - Algunos tramos de la Avda. Fabraquer no dispone de acera.
  - Velocidades elevadas en algunos puntos del viario.
  - Se incumple la prohibición de vehículos pesados en la calle Mayor.
  - Las bandas transversales no reducen la velocidad de los vehículos.
- Soluciones:
  - Crear caminos escolares seguros.
  - Hacer más controles de velocidad.

## 4. Entrevistas al tejido asociativo

Por último, el equipo consultor realizó hasta 21 entrevistas online a diferentes asociaciones del tejido asociativo de Sant Joan d'Alacant propuestas por la Concejalía de Participación. Las asociaciones entrevistadas fueron las siguientes:

- APCA.
- APSA.

- Fundación Lukas.
- Asociación de Jubilados y pensionistas de Sant Joan.
- Colectivo de Amas de Casa de Sant Joan.
- Colectivo de Juventud (scouts).
- AMPAs.
  - CEIP Cristo de la Paz.
  - CEIP Rajoletes.
  - CEIP Lo Romero.
  - Carmelitas.
  - IES Lloixa.
  - IES L.G. Berlanga.
- SM La Paz (Banda, Escuela de Música y Conservatorio).
- Cruz Roja Española
- Asociación de Comerciantes y Empresarios de Sant Joan:
- Club Balonmano.
- Sociedad Ciclista.
- Club Voleibol.
- Club Atletisme.
- Club Muntanyenc.
- Comisión de Fiestas de Fabraquer.

A continuación, se expone una síntesis de la información recogida sobre las percepciones de los distintos colectivos y asociaciones enumerados anteriormente relativos a la movilidad sostenible. Los datos que se muestran son anonimizados.

Los resultados y conclusiones de dichas entrevistas online se muestran a continuación:

- Edad de las personas encuestadas: Entre 29 y 68 años.
- Género: 43% femenino; 57% masculino.

#### Vías de acceso a Sant Joan d'Alacant

---

Se pidió a las personas entrevistadas que valoraran de 1 a 5 algunas afirmaciones sobre las vías de acceso, siendo 1 la menor puntuación y 5 la máxima, obteniendo las siguientes puntuaciones medias:

- Se encuentran en buen estado: 3,3
- Están bien señalizadas: 3
- Están bien iluminadas: 2,72
- Hay atascos recurrentes: 3,18
- Los vehículos superan la velocidad permitida: 3,4

Además, se identificaron los siguientes puntos peligrosos para el tráfico vehicular:

- Acceso al Tanatorio.
- Acceso al Hospital
- Acceso desde el Carrefour al Polideportivo.
- Calle Mercat.
- Camino de Lloixa con camino de Serení (Avda. de Tangel).
- Carretera Campello a la altura de la gasolinera.

- Cruce N-332 (Gibeller).
- Cruce Avda. Jaume I con Plaza de la Constitución.
- Los Olmos.
- Glorieta de salida del Mercadona.
- Cruce de calle Tomás Capelo con calle Moleta.
- Cruces de Avda Alicante y C7 Mayor.

### Caracterización de las calles

---

Las personas encuestadas caracterizaron a rasgos generales algunas de las calles o avenidas más transitadas de Sant Joan d'Alacant.

- Avda. de la Rambla:
  - Está bien iluminada: 22%
  - Está bien señalizada: 19%
  - Atascos recurrentes: 22%
  - Se encuentra en buen estado: 28%
  - Los vehículos superan la velocidad permitida: 9%
- Avda. Jaume I:
  - Está bien iluminada: 22%
  - Está bien señalizada: 22%
  - Atascos recurrentes: 15%
  - Se encuentra en buen estado: 30%
  - Los vehículos superan la velocidad permitida: 11%
- C/ Mayor:
  - Está bien iluminada: 19%
  - Está bien señalizada: 31%
  - Atascos recurrentes: 6%
  - Se encuentra en buen estado: 31%
  - Los vehículos superan la velocidad permitida: 13%
- Avda. Miguel Hernández:
  - Está bien iluminada: 6%
  - Está bien señalizada: 31%
  - Atascos recurrentes: 25%
  - Se encuentra en buen estado: 19%
  - Los vehículos superan la velocidad permitida: 19%
- C/ Mercat:
  - Está bien iluminada: 25%
  - Está bien señalizada: 31%
  - Atascos recurrentes: 6%
  - Se encuentra en buen estado: 25%
  - Los vehículos superan la velocidad permitida: 13%
- Avda. Benidorm:
  - Está bien iluminada: 25%
  - Está bien señalizada: 13%
  - Atascos recurrentes: 13%
  - Se encuentra en buen estado: 25%
  - Los vehículos superan la velocidad permitida: 13%
- C/ Doctor Pérez Mateo:
  - Está bien iluminada: 29%
  - Está bien señalizada: 29%
  - Atascos recurrentes: 0%

- Se encuentra en buen estado: 29%
  - Los vehículos superan la velocidad permitida: 14%
- Avda. Alicante.
  - Está bien iluminada: 22%
  - Está bien señalizada: 22%
  - Atascos recurrentes: 6%
  - Se encuentra en buen estado: 33%
  - Los vehículos superan la velocidad permitida: 17%
- Avda. Hospital:
  - Está bien iluminada: 16%
  - Está bien señalizada: 26%
  - Atascos recurrentes: 21%
  - Se encuentra en buen estado: 21%
  - Los vehículos superan la velocidad permitida: 16%

### Retos del tráfico vehicular

---

Se identificaron los siguientes retos del tráfico vehicular en vías urbanas:

- Circulación por la Avda. de la Rambla sólo para vehículos de carga y descarga y transporte público y residentes.
- Carril bici hasta el Polideportivo.
- Reducir velocidad de circulación.
- Mejora del mantenimiento de las calles.

Grado de importancia de las siguientes estrategias para mejorar los retos del tráfico vehicular en vías urbanas:

- Calmado de tráfico para garantizar la convivencia entre coches, peatones y bicicletas.
  - Alto: 52,38%
  - Bajo: 9,52%
  - Medio: 38,10%
- Reordenación de los sentidos de circulación.
  - Alto: 30,00%
  - Bajo: 25,00%
  - Medio: 45,00%
- Regulación semafórica.
  - Alto: 20,00%
  - Bajo: 24,00%
  - Medio: 35,00%
- Campañas de concienciación y sensibilización en materia de seguridad vial.
  - Alto: 42,86%
  - Bajo: 19,05%
  - Medio: 38,10%
- Redacción de normativas de movilidad sostenible.
  - Alto: 45,00%
  - Bajo: 5,00%
  - Medio: 50,00%

Por otro lado, las personas encuestadas propusieron las siguientes estrategias para mejorar el tráfico en vías urbanas:

- Ampliación de calles peatonales.
- Ampliación del carril bici.
- Ordenación sobre patinetes.
- Carriles de sentido único de circulación.
- Mejora de la señalética.
- Mejora del transporte público.
- Peatonalizar calles.
- Establecer a 30 km/h la velocidad de circulación en todo el casco urbano.

## Estacionamiento

---

Se pidió a las personas entrevistadas que valoraran de 1 a 5 algunas afirmaciones sobre el estacionamiento en Sant Joan d'Alacant, siendo 1 la menor puntuación y 5 la máxima, obteniendo las siguientes puntuaciones medias:

- La oferta de estacionamiento para coches es suficiente: 1,94
- La oferta de estacionamiento para motos es suficiente: 2,4
- La oferta de estacionamiento para personas con movilidad reducida (PMR) es suficiente: 2,37
- El estacionamiento para PMR se encuentra señalizado y son respetados por otros conductores: 2,96
- Las zonas de carga y descarga de mercancías son suficientes y se encuentran señalizadas: 3,112
- En las zonas de carga y descarga se respeta el horario de uso: 2,96

Se identificaron los siguientes retos del aparcamiento público en el municipio:

- Más aparcamiento para el Hospital y Centro de Salud.
- Espacios nuevos de aparcamiento en la zona de Avda. Rambla de la Libertad.
- Más aparcamiento dentro y fuera del centro.
- Mejora del aparcamiento en zonas escolares.

Grado de importancia de las siguientes estrategias para mejorar los retos del estacionamiento público:

- Reordenación del estacionamiento.
  - Alto: 47,62%
  - Bajo: 4,76%
  - Medio: 47,62%
- Crear bolsas de aparcamiento gratuitos para reducir el aparcamiento en vía pública y ampliar aceras.
  - Alto: 66,67%
  - Bajo: 0,00%
  - Medio: 33,33%
- Limitar el estacionamiento de no residentes en zonas con déficit de plazas de aparcamiento.
  - Alto: 23,81%
  - Bajo: 42,86%
  - Medio: 33,33%
- Redacción de normativas:
  - Alto: 31,58%
  - Bajo: 36,84%
  - Medio: 31,58%

De la misma manera, las personas encuestadas pudieron plantear soluciones relativas al estacionamiento público:

- Aparcamientos en la periferia.
- Utilizar solares vacíos para estacionamientos.
- Más plazas de aparcamiento en las viviendas.

#### Movilidad peatonal

---

Las infraestructuras peatonales fueron otro de los puntos donde las personas encuestadas pudieron valorar distintas cuestiones, obteniendo las siguientes puntuaciones medias:

- Se encuentran en buen estado: 2,7
- Están bien señalizadas: 2,52
- Están bien iluminadas: 2,5
- Son agradables para caminar: 2,62
- Son accesibles para personas mayores, niños y niñas y personas con movilidad reducida: 2,44

Por otro lado, se identificaron zonas inaccesibles y/o peligrosas para los viandantes:

- Tramo entre calle Pintor Baeza y calle del Mar.
- Accesos al Tanatorio.
- Benimagrell
- Calle Doctor Pérez Mateos.
- Los Álamos.
- Los Olmos.
- Camino entre La Font y la carretera nacional.
- Avda. Edmundo.
- Calle Maigmona.
- Calle Carmelo Dávila.
- Pasos peatonales de la Avda. Miguel Hernández.
- Calle la Moleta.

Se identificaron los siguientes retos de la movilidad peatonal en el municipio:

- Peatonalización del centro.
- Construir pasos peatonales sobreelevados.
- Mejorar el mantenimiento.
- Ensanchar aceras.
- Mejorar la accesibilidad.

Grado de importancia de las siguientes estrategias para mejorar los retos de la movilidad peatonal:

- Ampliar y proteger gradualmente las calles y ejes peatonales.
  - Alto: 61,90%
  - Bajo: 4,76%
  - Medio: 33,33%
- Ampliar el espacio peatonal en los centros sociales, educativos y áreas comerciales.
  - Alto: 85,71%
  - Bajo: 0,00%



- Medio: 14,29%
- Acondicionar áreas de estacionamiento en calle por áreas estanciales y de convivencia: bancos, sillas, mesas, jardineras.
  - Alto: 47,62%
  - Bajo: 4,76%
  - Medio: 47,62%
- Crear rutas escolares peatonales.
  - Alto: 71,43%
  - Bajo: 14,29%
  - Medio: 14,29%
- Crear y/o mantener rutas de conexión peatonal entre la ciudad y activos medioambientales como parques, etc.
  - Alto: 66,67%
  - Bajo: 00,00%
  - Medio: 33,33%
- Acondicionar los caminos rurales como rutas saludables y de esparcimiento.
  - Alto: 76,19%
  - Bajo: 9,52%
  - Medio: 14,29%
- Creación de una red de itinerarios peatonales entre barrios y zonas industriales.
  - Alto: 80,95%
  - Bajo: 9,52%
  - Medio: 9,52%
- Cerrar arterias principales de la ciudad los fines de semana para incentivar la movilidad peatonal.
  - Alto: 61,90%
  - Bajo: 19,05%
  - Medio: 19,05%

## Movilidad ciclista

---

Las personas encuestadas pudieron valorar de 1 a 5 la infraestructura ciclista, obteniendo las siguientes puntuaciones medias:

- Hay calles de velocidad limitada que permite integrar el tráfico ciclista a la calzada: 2,72
- Hay cruces peligrosos para ir en bici: 3,8
- Hay señalización vial que vela por el respeto y la seguridad del ciclista: 2,5
- Hay suficientes aparcabicis en el municipio: 1,97

Se identificaron los siguientes retos de la movilidad en transporte público en el municipio:

- Ampliación del carril bici por todo el municipio.
- Más aparcabicis seguros en zonas de atracción.
- Ciclovías cuando no sea posible el carril bici.
- Continuidad en los carriles bici.

Grado de importancia de las siguientes estrategias para mejorar los retos de la movilidad ciclista:

- Completar la red ciclista (carril bici, acera bici, etc.).
  - Alto: 80,95%
  - Bajo: 00,00%

- Medio: 19,05%
- Completar la red de aparcamientos para bicicletas y patinetes.
  - Alto: 66,87%
  - Bajo: 4,76%
  - Medio: 28,57%
- Campañas de concienciación y sensibilización en materia de movilidad ciclista.
  - Alto: 66,67%
  - Bajo: 4,76%
  - Medio: 28,57%

## Transporte público

---

Las personas encuestadas pudieron valorar de 1 a 5 el servicio de transporte público, obteniendo las siguientes puntuaciones medias:

- La frecuencia del transporte público urbano es suficiente: 2,67
- La cobertura del servicio es suficiente para todas las áreas residenciales: 2,57
- El autobús es accesible para personas mayores y/o con movilidad reducida, diversidad visual y/o auditiva: 3,3
- Las paradas de autobús están bien señalizadas: 3,17
- Las paradas de autobús están bien iluminadas: 2,6

Se identificaron los siguientes retos de la movilidad en transporte público en el municipio:

- Servicio hasta la playa.
- Carriles bus para que no obstaculice el tráfico.
- Mayor frecuencia de paso.
- Unir el transporte público con el tram.
- Más iluminación de las paradas.
- Más líneas con el resto de las localidades cercanas.
- Renovar la flota.
- Líneas directas.

Grado de importancia de las siguientes estrategias para mejorar los retos de la movilidad en transporte público:

- Ampliar el servicio a otros barrios de Sant Joan d'Alacant.
  - Alto: 26,32%
  - Bajo: 10,53%
  - Medio: 63,16%
- Ampliar el servicio a zonas comerciales e industriales.
  - Alto: 42,86%
  - Bajo: 28,57%
  - Medio: 28,57%
- Mejorar la accesibilidad y estado de las paradas.
  - Alto: 45,00%
  - Bajo: 20,00%
  - Medio: 35,00%
- Mejorar la comunicación y difusión de horarios e información en paradas.
  - Alto: 80,00%
  - Bajo: 5,00%
  - Medio: 15,00%

## 1.2. Taller Movilidad Consejo Local de Infancia y Adolescencia (CLIA)

El 21 de noviembre de 2020 se celebró una reunión de parte del Consejo Local de Infancia y Adolescencia de Sant Joan d'Alacant (CLIA), donde participaron 8 personas entre 8 y 17 años.

Tras reflexionar sobre la movilidad del municipio y contrastar las vivencias desde cada una de sus realidades, se propusieron las siguientes medidas a tener en cuenta en la redacción del PMUS:

1. Construir aceras más anchas.
2. Utilizar energías renovables para los desplazamientos.
3. Promocionar el uso de vehículos ecológicos.
4. Subvencionar la compra de vehículos ecológicos (bicicletas)
5. Crear Itinerarios de autobuses escolares.
6. Aumentar los aparcamientos para bicicletas en las calles.
7. Incrementar las fuentes de agua potable para favorecer el caminar.
8. Aumentar el número de paradas de autobús.
9. Crear itinerarios para carriles bici, sobre todo para el trayecto a los colegios.
10. Crear puntos de carga de vehículos eléctricos en la ciudad.
11. Peatonalizar calles aumentando el espacio público para las personas.
12. Limitar el uso del coche en unas horas determinadas al día.
13. Crear más zonas de sombra para caminar de forma más agradable.
14. Conseguir una mayor cobertura del servicio de autobús, fomentando la intermodalidad.
15. Conseguir que el Tranvía llegue a Sant Joan d'Alacant.

