

Aprobado por la Junta de Gobierno Local en  
sesión celebrada el día **20 MAR. 2019**

La Concejala-Secretaria  
  
María del Carmen de España Menárguez

## ESTUDIO DE MOVILIDAD

Aprobado definitivamente por el Pleno, en sesión  
ordinaria de 25 de julio de 2019.  
El Secretario General del Pleno,

Germán Pascual Ruiz-Valdepeñas



## ÍNDICE

1. OBJETO
2. PROGRAMA DE USOS
3. VIAJES GENERADOS
4. REPARTO MODAL
5. CÁLCULO DEL FLUJO DE VEHÍCULOS
6. NECESIDADES DE ESTACIONAMIENTO
7. CARGA Y DESCARGA
8. PMUS
9. RED RODADA
10. TRANSPORTE PÚBLICO
11. MODOS NO MOTORIZADOS
12. PROPUESTAS EN LA RED VIARIA
  - 12.1 ÚNICO SENTIDO CIRCULACIÓN EN LA CALLE CRUZ DE PIEDRA
  - 12.2 DOBLE SENTIDO DE CIRCULACIÓN EN LA CALLE CRUZ DE PIEDRA
  - 12.3 ESTACIONAMIENTO
13. PROPUESTAS EN LA PARCELA
14. PLAN DE MOVILIDAD
15. CONCLUSIONES

**ESTUDIO MOVILIDAD DEL "ESTUDIO DE DETALLE DE LA MANZANA DELIMITADA POR LAS CALLES DE LA CRUZ DE PIEDRA, HERMANOS ÁLVAREZ QUINTERO, AVDA. DE DENIA Y JAIME GALIANA"**



**1. OBJETO**

El objeto del presente Estudio de Movilidad es el ámbito del Estudio de Detalle de una parcela situada en la manzana delimitada por las calles Cruz de Piedra, Hermanos Álvarez Quintero, Avda. de Denia y calle Jaime Galiano.

En la citada parcela, actualmente sin edificar, se pretende implantar un edificio de consultas externas y especialidades médico-quirúrgicas, de conformidad con las previsiones de la Normativa del Plan General.

**2. PROGRAMA DE USOS**

El edificio de consultas externas y especialidades médico-quirúrgicas que se pretende construir tiene un programa de necesidades integrado, sin descender a detalles propios de proyecto, por:

- Recepción y hall principal.
- Consultas médicas: salas de consulta y salas de espera.
- Unidad del sueño.
- Departamento de Neurofisiología.
- Departamento de Oftalmología.
- Extracciones.
- Oficinas de Administración.
- Salón de actos con circuito cerrado de T.V. para poder visualizar y analizar en tiempo real intervenciones quirúrgicas que se estén realizando.
- Almacenes.
- Núcleo de comunicaciones verticales: escaleras, ascensores, montacargas.
- Estacionamiento de vehículos del personal y de visitantes.



Las determinaciones urbanísticas, para la parcela objeto de este Estudio de Detalle, son:

- Uso exclusivo de la parcela: Dotacional
- Superficie bruta de parcela: 3.964,50 m<sup>2</sup>
- Edificabilidad: 3.964,50 x 0,75 = 2.973,37 m<sup>2</sup> útiles
- Ocupación máxima: 3.964,50 x 0,25 = 991,12 m<sup>2</sup>

Los 2.973,37 m<sup>2</sup> de edificación que admite la parcela, se distribuyen de la siguiente manera:

- Núcleo de circulación vertical (escaleras y ascensores): 226,17 m<sup>2</sup>
- Aseos (de pacientes y de personal): 126,05 m<sup>2</sup>
- Vestuarios (de pacientes y de personal): 42,60 m<sup>2</sup>
- Pasos: 723,53 m<sup>2</sup>
- Recepción (general, de plantas, triaje, etc...): 99,04 m<sup>2</sup>
- Salas de espera (2 m<sup>2</sup>/P): 287,38 m<sup>2</sup>
- Administración: 76,81 m<sup>2</sup>
- Central nacional de compras (Cooperativa Médica Lavinia): 88,91 m<sup>2</sup>
- Consultas + BQ + Laboratorios: 1.302,88 m<sup>2</sup>

El uso médico supone 1.688 m<sup>2</sup> y el uso administrativo 165 m<sup>2</sup>, los 1.120 m<sup>2</sup> restantes se consideran comunes a ambos usos.

De esta forma el uso administrativo supone el 9% frente al uso médico que supone el 91%.

El número de trabajadores para un día tipo de máxima ocupación se estiman en 95, según la siguiente distribución:

- Consultas: 39
- Cirugía: 16
- Laboratorios: 18
- Administración: 22

ESTUDIO MOVILIDAD DEL "ESTUDIO DE DETALLE DE LA MANZANA DELIMITADA  
POR LAS CALLES DE LA CRUZ DE PIEDRA, HERMANOS ÁLVAREZ QUINTERO,  
AVDA. DE DENIA Y JAIME GALIANA"

T769M8

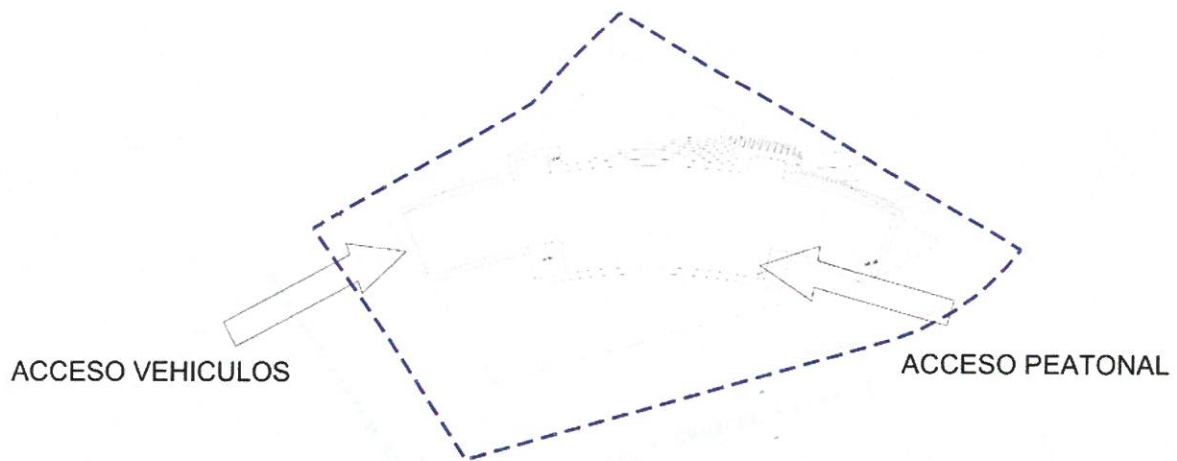
El número de visitantes, incluyendo pacientes y acompañantes, para un día tipo de máxima ocupación se estima en 484, según la siguiente distribución:

• Consultas	362
• Cirugía	36
• Extracciones	30
• Administración	22



De esta forma se estima en 450, el número de personas que acceden al centro en un día tipo de máxima ocupación, equivalente al perceptil 95 de la demanda diaria de un día laboral.

La disposición de la edificación en la parcela y los accesos previstos eran los siguientes:



Al adoptar la solución 1 en el Estudio de Detalle, hay que desplazar el acceso de vehículos al interior de la parcela por la calle Hermanos Álvarez Quintero, con el fin de generar el carril de espera que se indica en el presente estudio de tráfico en el interior de la parcela, de manera que no obstaculice la circulación en la vía pública, razón por la cual se desplaza el acceso a la misma.

### 3. VIAJES GENERADOS

Para el cálculo de los viajes generados se diferencia el uso médico y el uso administrativo.

El cálculo se puede realizar mediante tasas de generación en función de la edificabilidad proyectada o mediante un estudio pormenorizado del programa previsto.

En nuestro caso disponemos del programa previsto de trabajadores:

Uso	Trabajadores	Tasa viajes/día	Viajes generados
Administración	22	3	66
Laboratorios	21	3	63
Consultas	39	2	78
Cirugía	16	3	48

De esta forma los trabajadores generan un total de 255 viajes/día, lo que supone una tasa media de 2,6 viajes/día. Este valor se corresponde a la jornada tipo de trabajo del personal médico.

Para la estimación del número de viajes generados por los visitantes se ha considerado:

Uso	Pacientes	Visit/Pacientes	Visitantes
Administración			22
Laboratorios	25	1,2	30
Consultas	261	1,5	392
Cirugías	16	2,5	40

Cada uno de los 484 visitantes se considera que genera 2 viajes/día (en el caso de taxis el número de viajes se duplica tal y como se establecerá en el cálculo de los flujos previstos de tráfico), por lo que el número inicial de viajes generados por los visitantes es de 968.

De esta forma se obtiene un total de 1.223 viajes generados.

Si calculamos la tasa de viajes generados por cada uno de los usos (9% uso administrativo y 91% uso médico) obtenemos los siguientes ratios para una edificabilidad total de 2.974 m<sup>2</sup>/t.

- Uso médico: 41 viajes/100 m<sup>2</sup>/t
- Uso administrativo: 41 viajes/100 m<sup>2</sup>/t

El índice más conocido internacionalmente es el del Institute of Transportation Engineers (Trip Generation Manual 9 th Edition del año 2012).

ESTUDIO MOVILIDAD DEL "ESTUDIO DE DETALLE DE LA MANZANA DELIMITADA  
POR LAS CALLES DE LA CRUZ DE PIEDRA, HERMANOS ÁLVAREZ QUINTERO,  
AVDA. DE DENIA Y JAIME GALIANA"



Código	Descripción	Unidad medida	Viajes/unidad
610	Hospital	1.000 SF	0,93
630	Clínica	1.000 SF	5,18

El uso más desfavorable es el de clínica que supone un ratio de 56 viajes/100 m<sup>2</sup>/t.

Dadas las características específicas de la movilidad con EE.UU, en España se utiliza habitualmente el Anexo I del Decreto 344/2006 de 19 de septiembre de la GC.

Uso	Viajes/día
Oficinas	15/100 m <sup>2</sup> /t
Equipamientos	20/100 m <sup>2</sup> /t

También podemos utilizar los estudios referentes a las pautas de movilidad asociados a equipamientos sanitarios, realizados por la ATM (Autoridad Transporte Metropolitano de la región urbana de Barcelona) en el año 2001.

Aunque los datos disponibles se refieren al número de camas de los hospitales, de los mismos se puede deducir un ratio equivalente de 28 viajes/100 m<sup>2</sup>/t.

Vemos que las tasas utilizadas para el uso administrativo es muy superior a la tipo y la del uso médico intermedia se encuentra entre los valores extremos de 20 viajes/100 m<sup>2</sup>/t y 54 viajes/100 m<sup>2</sup>/t, por lo que el cálculo se considera correcto.

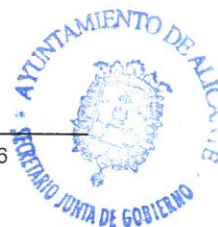
#### 4. REPARTO MODAL

El porcentaje de viajes motorizados sin incluir motos y transporte público estimado para cada uso es el siguiente:

	Administración	Laboratorios	Consultas	Cirugía	Media
Trabajadores	85%	90%	95%	95%	98%
Visitantes	80%	90%	95%	100%	95%

El porcentaje estimado de utilización de taxis es:

	Administración	Laboratorios	Consultas	Cirugía	Media
Trabajadores	0%	0%	0%	0%	0%
Visitantes	5%	15%	20%	35%	20%



ESTUDIO MOVILIDAD DEL "ESTUDIO DE DETALLE DE LA MANZANA DELIMITADA  
POR LAS CALLES DE LA CRUZ DE PIEDRA, HERMANOS ÁLVAREZ QUINTERO,  
AVDA. DE DENIA Y JAIME GALIANA"

T769M8

Por último se ha considerado que los viajes en moto suponen el 5% del total de viajes en vehículo privado y que los viajes a pie y en transporte público se reporten al 50%.

De esta forma se obtiene el siguiente cuadro del reparto modal de los viajes generados:

**REPARTO MODAL**

	trabaj.		visitantes		Total
	Reparto	viaj/dia	Reparto	viaj/dia	
A pie	2%	5	1%	9	14
VP	91%	233	74%	717	950
Taxi	0%	0	20%	196	196
Moto	5%	12	4%	36	48
TC	2%	5	1%	9	14
<b>Total</b>	<b>100%</b>	<b>255</b>	<b>99%</b>	<b>967</b>	<b>1222</b>

## 5. CÁLCULO DEL FLUJO DE VEHÍCULOS

Para la estimación del flujo medio de vehículos en el día tipo de máxima ocupación se han considerado las siguientes tasas de ocupación:

	Administración	Laboratorios	Consultas	Cirugía	Media
Trabajadores	1,2	1,2	1,0	1,2	1,1
Visitantes	1,2	1,2	1,5	2,5	1,5

En el caso de los visitantes la tasa de ocupación coincide con la relación paciente/acompañante.

Para la estimación de la intensidad diaria de vehículos, se ha considerado un coeficiente 0,5 en motos y de 2 en taxis. El cuadro final resultante es el siguiente:

**CALCULO ID**

	Trabajadores		ocupacion	Visitantes		ocupacion	Total
	Viaj/dia	IMD (v/d)		viajes	IMD (v/d)		
VP	233	206	1,1	717	602	1,2	808
Moto (1)	12	5	1,0	36	15	1,0	20
taxi (2)	0	0		196	157	2,5	157
<b>Total</b>	<b>245</b>	<b>211</b>		<b>949</b>	<b>774</b>		<b>985</b>

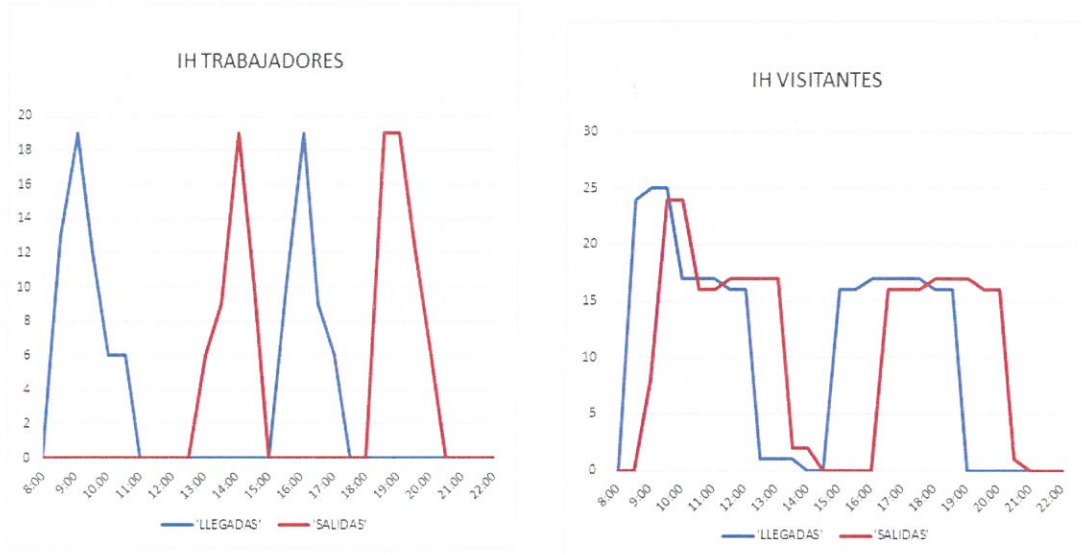
(1) coeficiente 0.5 para calculo IMD

(2) cada viaje genera dos idas y dos vueltas



Los valores del cuadro corresponde a la intensidad diaria tipo de máxima ocupación.

Para el cálculo de la distribución horaria del flujo de vehículos, se han evaluado los períodos de entrada y salida de trabajadores y visitantes (ver Anejo nº 4: Modelo de Tráfico).



## 6. NECESIDADES DE ESTACIONAMIENTO

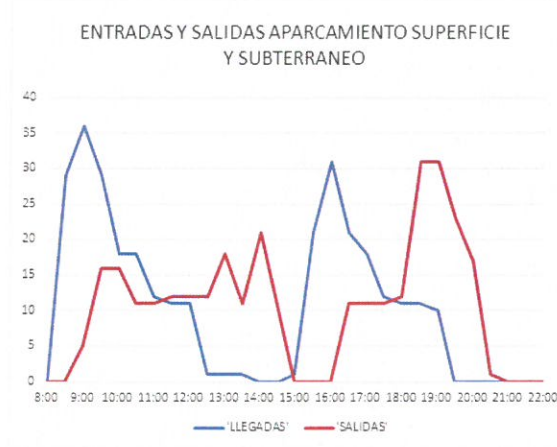
Aunque del estudio realizado del estacionamiento en la vía pública (ver Anejo nº 2: Estacionamiento en Vía Pública) se desprende la existencia de plazas vacantes a lo largo del día, se ha considerado que sólo el 5% de la demanda de estacionamiento se realiza en plazas libres situadas en la vía pública.

De esta forma la oferta de plazas en el interior del inmueble se ha fijado en 90, (50 en la planta sótano del edificio y 40 en la parcela en superficie), y se han estudiado tres diferentes tipos de explotación.

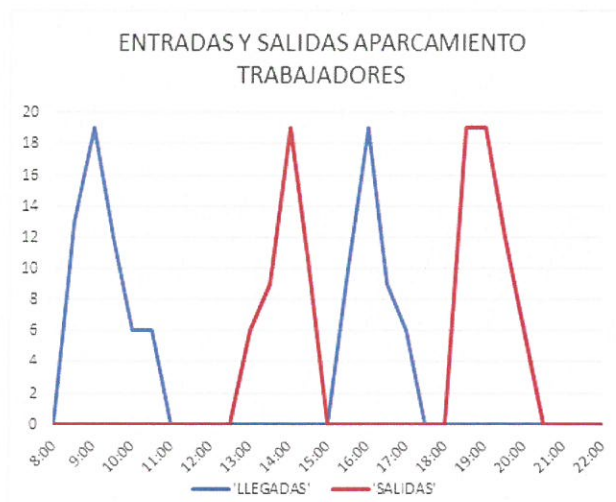
Si la explotación es conjunta, la ocupación máxima es del 83% y se produce tanto por la mañana como por la tarde.

ESTUDIO MOVILIDAD DEL "ESTUDIO DE DETALLE DE LA MANZANA DELIMITADA  
 POR LAS CALLES DE LA CRUZ DE PIEDRA, HERMANOS ÁLVAREZ QUINTERO,  
 AVDA. DE DENIA Y JAIME GALIANA"

T769M8

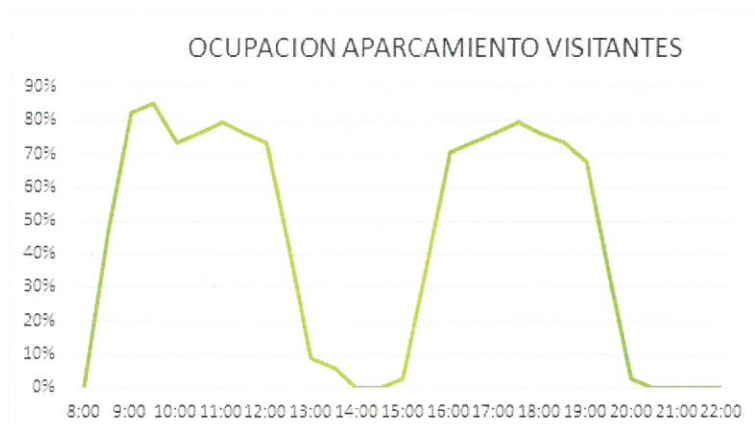
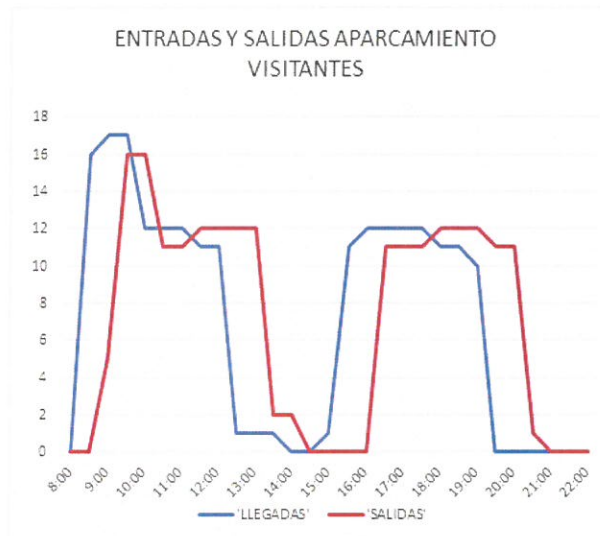


Si la explotación es separada y el estacionamiento subterráneo se dedica a trabajadores, se incrementa la punta de ocupación al 85% en este aparcamiento y se produce por la mañana y por la tarde.





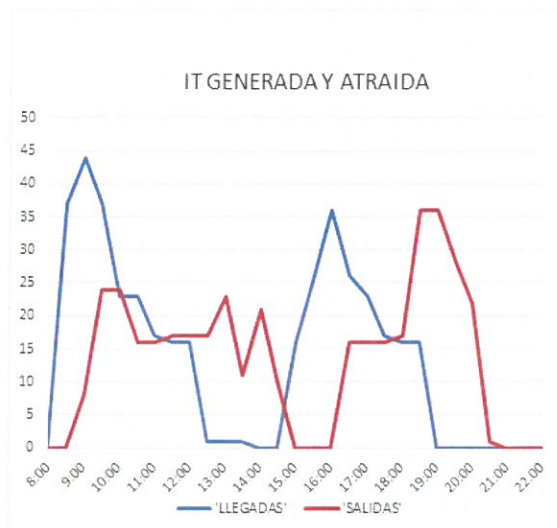
En el estacionamiento en superficie se mantiene la punta de ocupación del 85% pero sólo se produce por la mañana.



## 7. CARGA Y DESCARGA

La carga y descarga se realiza básicamente por los visitantes y taxis.

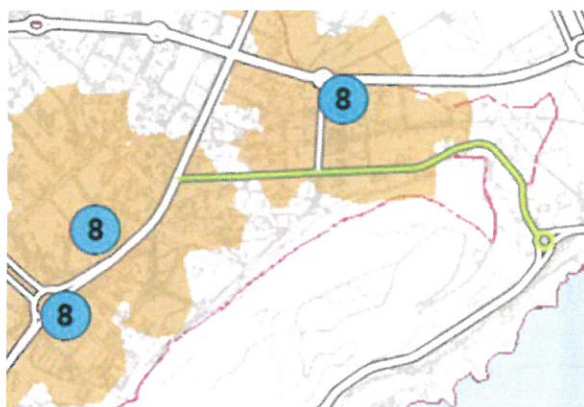
Igual que antes los flujos de entrada presentan un pico de 9:00 a 9:30 asociado a la llegada de pacientes al laboratorio.



## 8. PMUS

Alicante cuenta con un Plan de Movilidad Urbana Sostenible, redactado en septiembre de 2013, por lo que para la elaboración del presente Estudio de Movilidad se han tenido en cuenta sus previsiones en la zona de influencia de la parcela objeto del estudio.

La zona objeto del estudio se encuentra dentro del ámbito de estudio para caminos escolares dentro del área de influencia de los Colegios de Jesuitas y Teresianas.

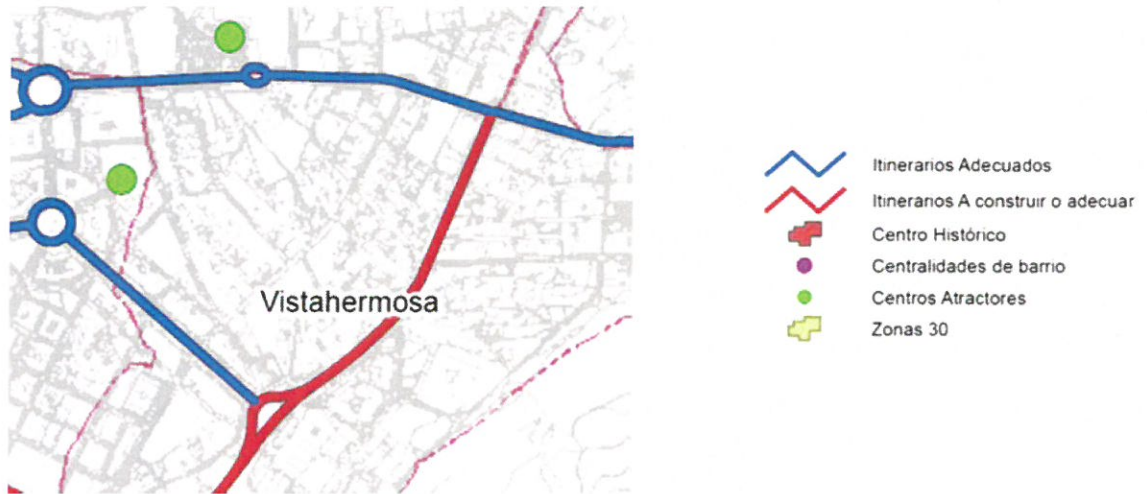


La red estructural de itinerarios peatonales, se apoya en la Avda. de Denia (itinerario a adecuar) y Gran Vía y Vía Parque (itinerarios adecuados).

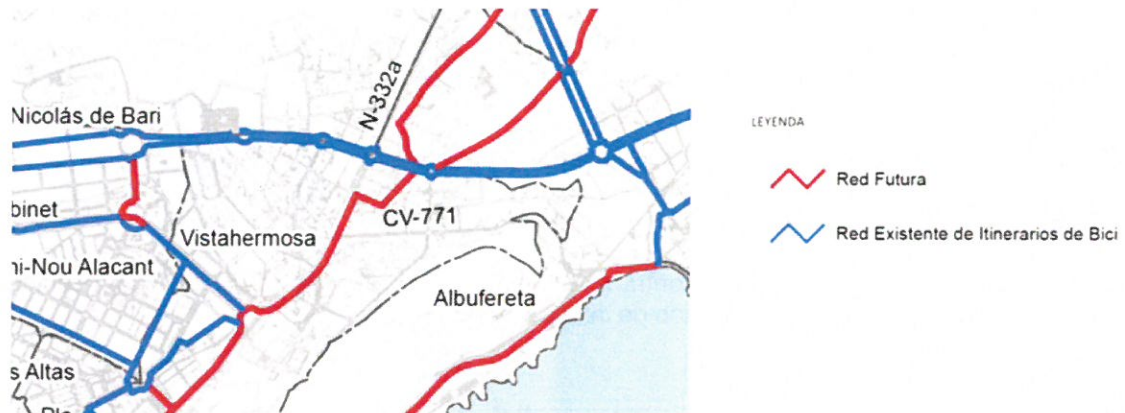


ESTUDIO MOVILIDAD DEL "ESTUDIO DE DETALLE DE LA MANZANA DELIMITADA POR LAS CALLES DE LA CRUZ DE PIEDRA, HERMANOS ÁLVAREZ QUINTERO, AVDA. DE DENIA Y JAIME GALIANA"

T769M8



La red de itinerarios en bici se apoya en la Gran Vía y Vía Parque (red existente) y en la Avda. de Denia (red futura).



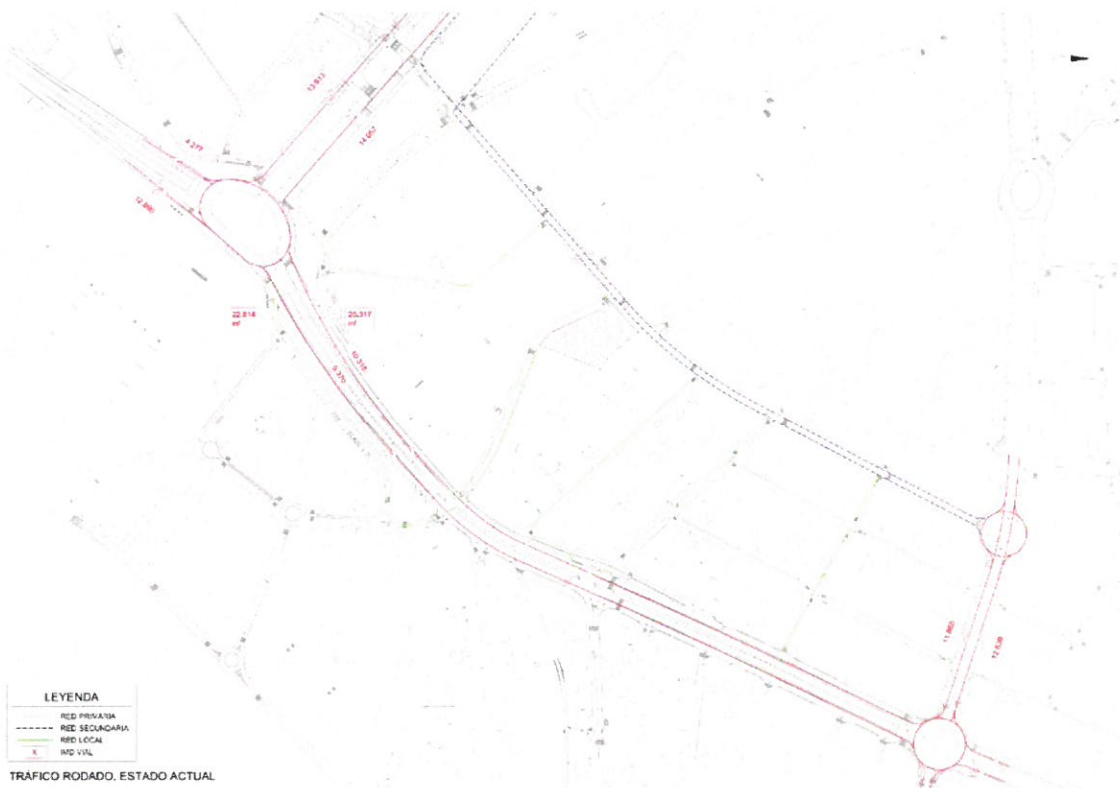
Por último en relación al transporte público la red básica más cercana se sitúa en la Gran Vía y Avda. de Denia.



## 9. RED RODADA

La parcela se sitúa junto a 3 de los ejes básicos del tráfico rodado de la ciudad: Avda. Denia, Vía Parque y Gran Vía.

Además la distribución horaria de los ejes estructurales siempre está adelantada o atrasada con respecto a los usos locales, por lo que no coinciden sus puntas diarias.



En el Anejo nº 5: Flujos Generados, se determinan los itinerarios de acceso y salida y las cargas de tráfico generadas, las cuales son preferentemente soportables por la red actual.

En relación a la red local, la calle Cruz de Piedra presenta en la actualidad una sección obsoleta en doble sentido que genere problemas en sus intersecciones, especialmente con la Avda. de Denia.

Esta calle soporta además el tráfico de acceso al Colegio de las Teresianas, con problemas de aparcamiento ilegal (doble fila y sobre la acera) en las horas de entrada y salida de los estudiantes (entrada y recogida de los padres que acuden con sus hijos).



El colegio dispone también de un servicio de 3 autobuses de transporte escolar, cuyas maniobras de entrada y salida se ven dificultadas por la existencia de coches mal aparcados.

## 10. TRANSPORTE PÚBLICO

Dada la situación junto a la Avda. de Denia y la Gran Vía, la parcela se encuentra perfectamente dotada para cubrir sus necesidades de transporte público.

Salvo la parada situada en la Avda. de Denia junto a la Clínica VISSUM que se sitúa a 9 minutos de la distancia andando, todas las demás paradas se encuentran a una distancia del orden de 5 minutos andando.

En el Anejo Nº 3: Transporte Público, se desarrolla la oferta actualmente existente de transporte público.

## 11. MODOS NO MOTORIZADOS

Del programa previsto se desprende la escasa interconexión existente entre la actividad de la actual Clínica Vistahermosa y el nuevo centro clínico previsto.

Los recorridos a pie entre ambos centros oscilan entre los 380 m para el itinerario por la calle Cruz de Piedra y los 430 m para el itinerario por la calle Hermanos Álvarez Quintero, lo que supone para una velocidad de 1,5 m/sg (percentil 50 de adultos entre 45 y 54 años) un tiempo de desplazamiento no superior a 5 minutos.

El ancho de las aceras es de 2 m en la calle Cruz de Piedra, 6 m en la Avda. de Denia, 4 m en la calle Hermanos Álvarez Quintero y de 2 m en la calle Dr. José Babe Delgado.



Todos estos anchos son suficientes, salvo puntualmente en la puerta peatonal del Colegio Santa Teresa en la calle Cruz de Piedra (no obstante el Colegio tiene dos puertas adicionales con salida a otras dos calles).



## 12. PROPUESTAS EN LA RED VIARIA

Aunque la red viaria actual permite satisfacer las necesidades de movilidad generadas por los nuevos usos previstos en la parcela, se recomiendan una serie de actuaciones que mejoran la situación actual.

### 12.1 ÚNICO SENTIDO CIRCULACIÓN EN LA CALLE CRUZ DE PIEDRA

La ordenación actual en doble sentido, no se corresponde con el carácter local de la calle y afecta a la seguridad de sus conexiones con la Avda. de Denia y Hermanos Quintero.

Se propone una nueva sección con sentido único entre la Avda. de Denia y Hermanos Quintero, de forma que se evite el conflicto existente en la intersección con la Avda. de Denia entre los vehículos que se incorporan desde Jesuitas y los que lo hacen desde la calle Cruz de Piedra.

La eliminación de la entrada a la Avda. de Denia, permitirá en un futuro, realizar una nueva ordenación semafórica que incluya un nuevo paso de peatones compatible con la incorporación desde los Jesuitas.

Esta sección de sentido único disminuye los puntos de conflicto y mejora la seguridad de los peatones en la calle Cruz de Piedra.

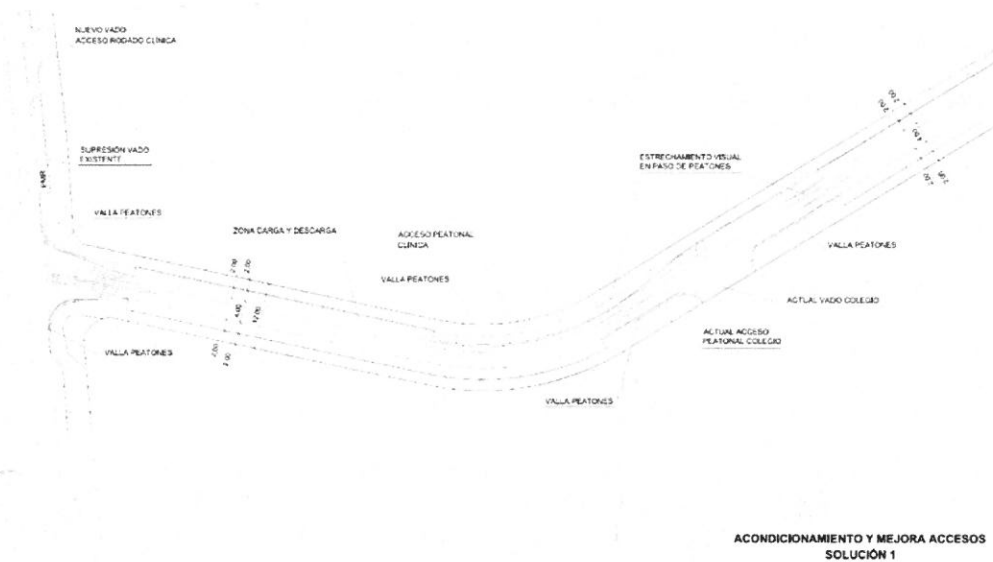
En este sentido se recomienda tratar el acceso al Colegio de las Teresianas, generando un espacio de baja velocidad y alta permeabilidad peatonal mediante la creación de dos pasos de peatones protegidos.

Esta solución 1 es la que se adopta en el Estudio de Detalle, si bien se desplaza el acceso de vehículos al interior de la parcela por la calle Hermanos Álvarez Quintero, con el fin de generar un carril de espera mayor, como se indica en el presente estudio de tráfico.

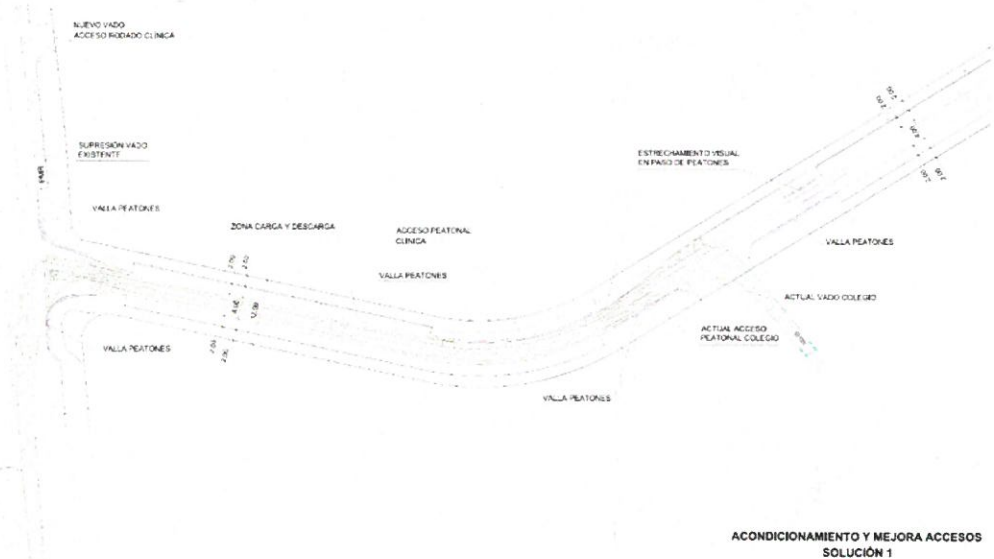


ESTUDIO MOVILIDAD DEL "ESTUDIO DE DETALLE DE LA MANZANA DELIMITADA  
POR LAS CALLES DE LA CRUZ DE PIEDRA, HERMANOS ÁLVAREZ QUINTERO,  
AVDA. DE DENIA Y JAIME GALIANA"

T769M8



Para garantizar la accesibilidad de los autobuses discrecionales del Colegio, se ha realizado la simulación del paso de un autobús de 3 ejes y 15 m de longitud y comprobado la alineación de los bordillos al paso del mismo.



Por último, para facilitar el paso de los autobuses, se recomienda estudiar la posible conversión en carga y descarga del estacionamiento en vía pública situado en el acceso a la Gran Vía desde Hermanos Quintero.

## 12.2 DOBLE SENTIDO DE CIRCULACIÓN A LA CALLE CRUZ DE PIEDRA

En solución se presenta como alternativa a la anterior que es la recomendada en el presente estudio.

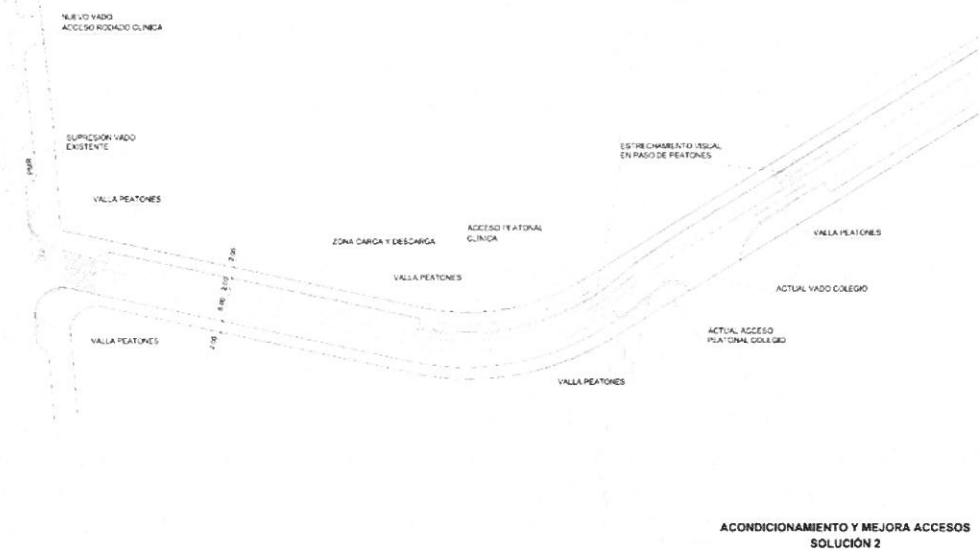
El mantenimiento del doble sentido de circulación impide la creación de un nuevo paso peatonal en la Avda. de Denia y mantiene los puntos de conflicto actualmente existentes en sus extremos.

Aunque se pierden plazas de estacionamiento, se recomienda igual que antes, la creación de una zona segura de baja velocidad en las inmediaciones de la entrada al Colegio de las Teresianas.



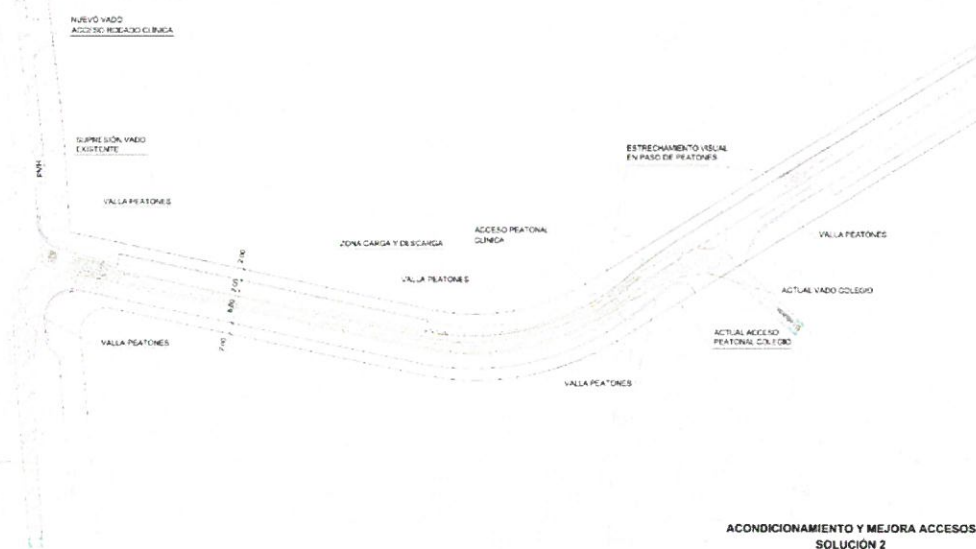
ESTUDIO MOVILIDAD DEL "ESTUDIO DE DETALLE DE LA MANZANA DELIMITADA  
POR LAS CALLES DE LA CRUZ DE PIEDRA, HERMANOS ÁLVAREZ QUINTERO,  
AVDA. DE DENIA Y JAIME GALIANA"

T769M8



Para verificar la viabilidad de la actuación, se ha modelizado el trazado del autobús tipo de 12 m en su salida a la calle Hermanos Quintero.

ESTUDIO MOVILIDAD DEL "ESTUDIO DE DETALLE DE LA MANZANA DELIMITADA  
POR LAS CALLES DE LA CRUZ DE PIEDRA, HERMANOS ÁLVAREZ QUINTERO,  
AVDA. DE DENIA Y JAIME GALIANA"



### 12.3 ESTACIONAMIENTO

En todos los casos se propone un estacionamiento de carga y descarga en la vía pública para un mínimo de 5 plazas junto a la entrada peatonal prevista.

La entrada al estacionamiento se recomienda se realice por la calle Hermanos Quintero, para lo que se propone reconvertir el estacionamiento y vado existente, para incorporar una plaza de estacionamiento PMR y un carril de espera.

Para dimensionar la longitud del carril de espera, se han estudiado las colas de acceso al estacionamiento en la parcela en dos escenarios.

En el primero se considera que el estacionamiento no está saturado y que la llegada de los vehículos se realiza según la distribución de Poisson, en los 5 minutos más desfavorables.

Considerando un tiempo de operación en la entrada de 20 sg, la posibilidad de que la cola formada sea mayor de 2 vehículos es inferior al 5%.

En el segundo escenario se considera que el tiempo máximo aceptado de espera en la cola ( $L_{95}$ ) es de 5 minutos (a partir de ese período de tiempo el conductor busca otra alternativa y rechaza el uso del estacionamiento).



Para los flujos de salida previstos, la máxima cola esperada en este caso es de 3 vehículos.

De esta forma se recomienda un carril de acumulación en la vía pública con capacidad para 3 vehículos.

La retirada de residuos que requieran un tratamiento especial se realizará en el interior de la parcela, por lo que no es necesario un espacio específico reservado en la vía pública.

El balance global del estacionamiento en la vía pública es el siguiente:

El número actual de estacionamientos en la calle Cruz de Piedra es de 36, que en la solución 1 se amplían en 10 plazas y en la solución 2 se reducen en 12 debido a la propuesta de calmado del tráfico en las inmediaciones del acceso al Colegio Teresianas.

En la calle Hermanos Álvarez Quintero se suponen 5 plazas de aparcamiento en la calle para incorporar una plaza PMR y el carril de espera para 3 vehículos.

De esta forma el balance total de plazas de estacionamiento es de 5 plazas adicionales en la solución 1 y de 17 plazas menos en la solución 2, por lo que se recomienda la solución 1.

### 13. PROPUESTAS EN LA PARCELA

El número de plazas recomendado de estacionamiento es de 90 (3 PMR), lo que supone una plaza cada 30 m<sup>2</sup>t (según la normativa municipal para usos comerciales la reserva en parcela privada es de una plaza cada 25 m<sup>2</sup>/t).

La máxima utilización del aparcamiento en un día tipo de máxima ocupación es del 85%, por lo que queda un margen para absorber situaciones imprevistas.

Las plazas se localizan en 50 en el sótano del inmueble y 40 en superficie con un único acceso común por la calle Hermanos Quintero.

Aunque, según lo dispuesto en el Anexo del Decreto 344/2006 de 19 de septiembre del Departamento de Política Territorial y Obras Públicas de la GC la reserva recomendada de espacio para un aparcamiento de bicicletas es de 1 aparcamiento/100 m<sup>2</sup>/t, se considera suficiente una reserva del 10% sobre las plazas de aparcamiento, es decir para 10 bicicletas.

### 14. PLAN DE MOVILIDAD

El estudio realizado recoge la actual situación de la movilidad en la ciudad, en la que el peso del vehículo privado es muy elevado.

Conforme vaya desarrollándose el PMUS, irán ganando peso los modos sostenibles en detrimento de la movilidad en vehículo privado.

Por ello y una vez puestas en marcha las instalaciones, se recomienda la redacción de un Plan de Movilidad con el objetivo de reducir por parte de los trabajadores, el uso innecesario del coche, generar su uso compartido y potenciar la utilización de los modos no motorizados.

## 15. CONCLUSIONES

Los viajes generados y atraídos por la parcela objeto del estudio para un día de máxima ocupación, equivale al percentil 95 de la demanda diaria en un día laboral es de 1.223 viajes/día.

El reparto modal inicialmente previsto para el diseño de la red rodada y aparcamientos es el siguiente:

### REPARTO MODAL

	trabaj.		visitantes		Total
	Reparto	viaj/dia	Reparto	viaj/dia	viaj/dia
A pie	2%	5	1%	9	14
VP	91%	233	74%	717	950
Taxi	0%	0	20%	196	196
Moto	5%	12	4%	36	48
TC	2%	5	1%	9	14
Total	100%	255	99%	967	1222

Las nuevas plazas de aparcamiento previstas en el interior de la parcela son 90, su acceso se realiza por la calle Hermanos Álvarez Quintero.

La demanda de transporte público asociada a la actividad no necesita incrementar el servicio actual.

La demanda de viajes en bicicleta asociada a la actividad no necesita la creación de nuevos itinerarios exclusivos.

La demanda de viajes a pie asociada a la actividad no necesita la ampliación de las aceras existentes, ni la ejecución de nuevos pasos de peatones.

Se recomienda cambiar la ordenación actual en doble sentido de la calle Cruz de Piedra, generando un único sentido entre la Avda. de Denia y Hermanos Álvarez Quintero, lo que en un futuro permitirá la ejecución de un nuevo paso peatonal en la Avda. de Denia.

También se considera conveniente realizar una actuación que permita el calmado del tráfico en el acceso al Colegio Santa Teresa.

ESTUDIO MOVILIDAD DEL "ESTUDIO DE DETALLE DE LA MANZANA DELIMITADA  
POR LAS CALLES DE LA CRUZ DE PIEDRA, HERMANOS ÁLVAREZ QUINTERO,  
AVDA. DE DENIA Y JAIME GALIANA"

T769M8

Con estas actuaciones, se puede concluir que la nueva movilidad generada, no afectará de forma significativa al entorno, sino que al contrario mejorará la imagen y funcionamiento actual de la calle Cruz de Piedra.

Alicante, febrero de 2019.



Firmado digitalmente por CANDELA  
DIAZ JUAN LUIS - 21334501T  
Nombre de reconocimiento (DN): c=ES,  
serialNumber=21334501T,  
sn=CANDELA DIAZ, givenName=JUAN  
LUIS, cn=CANDELA DIAZ JUAN LUIS -  
21334501T  
Fecha: 2019.03.05 13:46:21 +01'00'

Fdo: Juan I. Candela Diaz

Aprobado definitivamente por el Pleno, en sesión  
ordinaria de 25 de julio de 2019.  
El Secretario General del Pleno,

Germán Pascual Ruiz-Valdepeñas

