

**1.1. Introducción.**

La proximidad con la ciudad de Alicante ha sido determinante para el desarrollo de Sant Joan desde época antigua, pues existen vestigios de asentamientos humanos anteriores a la romanización.

Al igual que los romanos, los musulmanes aprovecharon el agua de riego para sus huertos, y desarrollaron el sistema de acequias que ha llegado hasta la actualidad, dando un gran impulso a la agricultura.

A lo largo de la historia se ha anexionado y separado de Alicante en varias ocasiones, por diferentes motivos, logrando finalmente su independencia a finales del siglo XVIII.

El desarrollo de la población se vincula en una primera época al trazado de los caminos de conexión con los municipios colindantes, especialmente con Alicante y Mutxamel. Se evidencia un desarrollo lineal en forma de “Y”, cuyos brazos tienen su punto de unión en la Plaza de España donde se ubican la Iglesia y el Ayuntamiento.

Los ejes principales discurren por las Calles San José y Mayor siguiendo la traza del camino de conexión con Mutxamel, estando el segundo identificado por el Calle La Mar hacia el Este. Además de los caminos fueron determinantes morfológicamente la red de acequias y el parcelario rural.

Se produce una escasa evolución del casco hasta que, a partir de 1904, se enlaza por tranvía a vapor con Alicante.

En 1924 el proyecto de ensanche dio pie a la moderna expansión al este de la Calle Mayor por medio de una trama hipodámica vertebrada por la arteria de Jaime I-La Rambla. Se trata de una avenida de 20 metros de ancho que se convertiría en el principal eje comercial y de servicios.

A partir de los años 50 del siglo XX la localidad vio aumentar paulatinamente su población. En la década siguiente se construyó la circunvalación de la Nacional 332 que destruyó parte de Benimagrell y, a partir de los años 70, empezó a expandirse por su término municipal, abandonándose poco a poco la agricultura.

El crecimiento y desarrollo de la ciudad de Alicante ha llevado a la expulsión de las actividades productivas hacia el exterior, circundando la ciudad a través de su red de comunicaciones arteriales. Una de las de mayor y cada vez más enérgico poder estructurante del territorio ha sido la N-332, en la salida hacia Valencia.

Este eje viario y corredor multifuncional, tiene carácter vertebrador del territorio, y posee elevada accesibilidad, pues a lo largo de su primer segmento posee carácter de autovía, y por añadidura parte de su flanco oriental es recorrida por una vía de servicio paralela que a la par que optimiza los accesos a ese flanco, descongestiona el tráfico soportado por la arteria principal.

El desvío de la N-332 fuera del casco de Sant Joan propició el desarrollo de terrenos no ocupados por usos intensivos, gracias a su cualidad catalizadora del asentamiento de actividades, hecho que, a su vez, resultó favorecido por el planeamiento de Sant Joan, desarrollando, a su paso por Sant Joan, la máxima densidad funcional. Las principales actividades locomotoras son el hipermercado y el complejo Facultad de Medicina-Escuela de Enfermería-Hospital Clínico Provincial que poseen gran proyección.

En este eje se apoyan también dos actividades cuya tendencia ha sido la búsqueda de localizaciones en el extrarradio: la enseñanza, representada aquí por la presencia de varios colegios privados; y la sanidad, que abarca el Hospital Psiquiátrico Provincial.

Mientras que el Ayuntamiento de Alicante se muestra reticente a la terciarización del corredor, aunque sí existe una cornisa terciaria en la zona de Vistahermosa, en los municipios de Sant Joan y El Campello sí se apuesta por la consolidación terciaria.

La creación de la autovía de circunvalación ha supuesto la pérdida de flujos de tráfico de paso y gran distancia, circunstancia que ha facilitado su consolidación como arteria de vertebración metropolitana y apunta a su conversión en decisivo eje estructurador del desarrollo del área metropolitana de Alicante.

Sin embargo, sigue constituyendo, por su diseño, una barrera para el peatón, que solamente puede franquearla a través de tres puntos a distinto nivel, con dificultades para la accesibilidad, además de los problemas derivados de la fractura que supone entre el casco urbano de Sant Joan y el poblado de Benimagrell.

Por otra parte, el trazado de la Autopista A-70, que transcurre enterrada a lo largo de la práctica totalidad del límite entre Sant Joan y Mutxamel, ha generado un espacio residual en su superficie, que por motivos administrativos está todavía pendiente de ejecutar.

Según los datos del Área de Estadística de la Dirección General del Catastro del Ministerio de Economía y Hacienda, referidos al año 2009, Sant Joan d'Alacant cuenta con un total de 3.731.900 m<sup>2</sup> de superficie de parcelas urbanas, de las cuales aproximadamente un 77% están edificadas, 2.884.800 m<sup>2</sup>, frente a 846.600 m<sup>2</sup> que se encuentran sin edificar.

Esta superficie equivale a un total de 3.161 parcelas urbanas, que conforman un total de 17.400 bienes inmuebles, que se clasifican por usos de la siguiente manera:

Bienes inmuebles por uso	Número
Residencial	10.137
Almacén	5.271
Industrial	757
Comercial	542
Deportivo	29
Oficinas	72
Ocio, hostelería	26
Sanidad	10
Cultural	11
Espectáculos	1
Religioso	4
Edificio singular	4
Suelo vacante	536

*Fuente: Área de Estadística de la Dirección General del Catastro del Ministerio de Economía y Hacienda. Año 2009.*

## 1.2. Principales determinaciones del Plan General.

A nivel normativo, en la actualidad se encuentra superada la fase de Documento Previo del Plan General de Sant Joan d'Alacant 2010, tras haber sido publicados los distintos informes favorables de las administraciones afectadas, desde el año 2006 a la actualidad.

El Plan General en fase de actualización es el aprobado definitivamente por la Comisión Provincial de Urbanismo de Alicante el 27 de octubre de 1989, cuya vigencia se encuentra parcialmente suspendida.

Dentro del término municipal pueden distinguirse cuatro áreas diferenciadas- el casco antiguo, la zona de ensanche, las urbanizaciones periféricas y los vacíos intersticiales- para cada una de las cuales el nuevo Plan General propone un diagnóstico diferenciado:

En el Casco Antiguo se requiere la ampliación de las actuaciones ya emprendidas para su revitalización, debiéndose analizar las conexiones periféricas con los espacios colindantes en algunas zonas de borde de Benimagrell, evitando las imágenes de degradación que actualmente ofrecen las traseras de algunas edificaciones.

En la zona de ensanche, el exceso de dimensionado de algunas manzanas producen situaciones de desorden y escaso aprovechamiento de su interior. Existe déficit de aparcamientos para residentes, tanto en el interior de las edificaciones como en el espacio público.

Las urbanizaciones periféricas se han formado de manera discontinua y dispersa, existiendo en algunas zonas déficit de dotaciones públicas y usos terciarios, lo que genera desplazamientos innecesarios hacia el área central por falta de instalaciones destinadas a este uso. Estos desplazamientos se realizan preferentemente en vehículos particulares, lo que comporta un incremento innecesario de tráfico hacia el Área Central aumentando el déficit de aparcamientos en esta zona. El modelo disperso propiciado genera un consumo excesivo de recursos naturales, emisiones contaminantes y un coste muy elevado para el mantenimiento de las infraestructuras existentes.

El tramo en travesía de la carretera nacional se ha convertido en zona de concentración de usos comerciales y terciarios desde que se produjera la implantación del PRYCA, alrededor del cual han ido surgiendo numerosos establecimientos comerciales y de ocio especializados.

El modelo de desarrollo propiciado por el Plan General vigente, mediante la ordenación fragmentada de zonas coincidentes en algunos casos con fincas de propiedad única, ha generado la formación de agrupaciones de zonas residenciales separadas por espacios de vacío sin identidad, impidiendo la continuidad del territorio.

### **1.2.1. Principales objetivos en materia de ordenación territorial.**

El Plan General aplica entre sus criterios generales los tendentes a evitar el actual modelo disperso, potenciando el modelo compacto, tal y como lo reconoce la ley de Ordenación del Territorio y Protección del Paisaje, propio de la ciudad mediterránea tradicional, caracterizada por su compacidad y complejidad.

El Plan intenta llevar a cabo el reequilibrio entre densidades residenciales y dotacionales, moderando las intensidades allí donde sea posible y obligando a compensar parte de los aprovechamientos lucrativos residenciales o terciarios en dotacionales.

Se fomentará la diversidad frente a la homogeneidad, e inclusive la coexistencia de usos compatibles con la vivienda que eviten desplazamientos inútiles entre las “zonas residenciales” y las instalaciones comerciales de carácter básico.

Se evitará la especialización estricta de usos de carácter zonal, debiendo fomentar la implantación de usos terciarios de proximidad en convivencia con los residenciales, evitando zonificaciones estrictas, salvo para las que requiera una especialización por aplicación de criterios dimanantes de normativas

sectoriales, que obliguen a mantener una condición de aislamiento que no permita su situación en colindancia con el uso residencial.

La ocupación del territorio se realizará mediante la aplicación de criterios de crecimiento sostenible desde su triple aspecto, medioambiental económico y social, estando limitado en relación con su tamaño, estableciendo el crecimiento potencial en orden a los recursos posibles de abastecimiento de agua, energía y depuración.

Como medida de potenciación de la rehabilitación del casco histórico, favoreciendo la ocupación de viviendas vacías y la creación de un “centro administrativo y cultural”, el plan general contiene diversas actuaciones que favorezcan y mejoren las condiciones de rehabilitación de las edificaciones existentes y de los espacios que configuran los cascos históricos, tanto el “central” como el de “Benimagrell”.

Se potenciará la reconversión del espacio urbano de La Rambla como “Gran Eje Local” de actividades, para lo que se aplicarán criterios tendentes a potenciar la prevalencia del uso peatonal frente al rodado, además de solucionar las condiciones de aparcamiento, eliminar el actual puente de conexión con Benimagrell, crear un nodo de conexión intermodal de carácter municipal, potenciar el uso de la bicicleta como medio de transporte local, y permitir la implantación de cualquier medio de transporte público tanto de carácter urbano como metropolitano, hasta su conexión con el municipio de Mutxamel, prolongando el trazado de la misma hasta dicho término.

Al objeto de disminuir la contaminación acústica y las vibraciones en los núcleos históricos y en el centro tradicional, la reurbanización de los viarios contenidos en su ámbito se realizará considerando la “peatonalización” progresiva de sus tramos y en caso de no resultar posible, aplicando los criterios siguientes para su nuevo diseño:

- ▶ En los viarios de dimensiones inferiores a 10 m, establecimiento de plataforma única para la totalidad del viario, donde se obtenga una prevalencia del tránsito peatonal sobre el rodado.
- ▶ Los viarios de anchura igual o inferior a 12 m serán de sentido único.
- ▶ Las calzadas destinadas a la circulación de vehículos, se diseñaran de manera que se evite la continuidad lineal, debiendo disponer de quiebros (en eslabon) o soluciones técnicas equivalentes que reduzcan la velocidad de tránsito.
- ▶ Las aceras tendrán una anchura mínima de 2 metros. Las de más de 3 metros de anchura deberán incorporar arbolado de alineación, con la limitación de que la anchura efectiva de paso no sea inferior a 2 metros y siempre que sea compatible con las redes de servicios. Las de más de 4 metros de anchura dispondrán siempre de arbolado de alineación.

- ▶ En los viarios de dimensiones mayores a 16 m se incorporará al menos una banda específica para carril-bici, que tendrá una anchura mínima de 2 metros.
- ▶ En cualquier caso primará el criterio de integración con el tejido y la escena urbana existentes sobre la funcionalidad vial.
- ▶ Las luminarias a emplear deberán cumplir las condiciones exigibles por la normativa que resulte de aplicación referente a la eficacia energética y disminución de la contaminación lumínica.
- ▶ Además, en las áreas de nuevo desarrollo, se implantarán preferentemente sistemas de recogida mediante contenedores soterrados, admitiéndose cualquier sistema de recogida neumática.

### **1.2.2. Principales objetivos en materia de movilidad sostenible.**

Se dará prioridad a los medios de transporte respetuosos del medio ambiente (en particular, los desplazamientos a pie, en bicicleta o mediante los transportes públicos), situando en un lugar estratégico un nodo intermodal donde se combinen estos medios. Los diversos medios de transporte urbanos motorizados deben tener la función subsidiaria de facilitar el acceso a los servicios locales y de mantener la actividad económica de la ciudad.

Los viarios de dimensiones mayores a 16 m incorporarán al menos una banda específica para carril-bici, que tendrá una anchura mínima de 2 metros.

Las nuevas redes de “carril bici” que se programen, deberán conectarse con la red existente enlazando preferentemente las zonas verdes y los equipamientos de mayor rango, formando una red mallada y continua.

La formación de aparcamientos en el eje de la actual CN 332, se complementarán con los actualmente previstos en el área central, eliminando los aparcamientos en superficie actualmente existentes en La Rambla, permitiendo con ello aumentar la fluidez del tránsito.

### **1.2.3. Principales objetivos respecto al posicionamiento estratégico.**

El Plan considera prioritarias aquellas actuaciones estratégicas que potencien iniciativas para fortalecer el Clúster de la Salud en la zona colindante a la antigua carretera CN-332, entendiendo que se trata de una de las oportunidades de futuro para que Sant Joan revalorice su patrimonio construido y se convierta en generador de nuevas actividades productivas.

Resulta prioritaria la transformación de la barrera que actualmente supone el diseño de la Avenida de Miguel Hernández - Carretera Nacional 332, en un viario con características propias de una “Vía Parque”, donde se permitan mayores flujos transversales y prevalezca el tránsito peatonal frente al rodado, disminuyéndose el impacto acústico que actualmente se genera.

El nuevo diseño de la Carretera Nacional, contemplará la mejora de las condiciones de accesibilidad al Hospital y a las zonas comerciales de borde, eliminando el efecto barrera generado por el actual diseño de la CN 332, potenciando el tránsito peatonal como calle comercio, y permeabilizando el flujo en sentido trasversal adaptado a las condiciones de accesibilidad exigida para las personas con capacidad física disminuida.





## El espacio público del casco urbano de Sant Joan d'Alacant. Análisis cualitativo.

Existe una íntima relación en nuestras ciudades entre el espacio público y la actividad comercial y sirvan, como prueba de ello, algunas de estas razones:

- ▶ El comercio configura espacialmente el horizonte visual inmediato de los ciudadanos: un zócalo comercial de cierta continuidad resulta ser el paisaje más directamente aprehensible para los viandantes. De hecho la ecuación fachada comercial (escaparates, accesos)- acera-arbolado de alineación - mobiliario urbano complementario, integra la experiencia sensible más próxima para aquellos.
- ▶ El comercio supone un equipamiento repartido a lo largo de una trama de ejes y mezclado con otros usos (residencia, oficinas, etc.), permitiendo y contribuyendo a una utilización intensa de la calle, convertida en espacio colectivo de interrelación entre actividades de distinto signo.
- ▶ El tránsito peatonal, tan característico del espacio público, tiene una de sus principales motivaciones y atractivos precisamente en la oferta comercial distribuida por el tejido urbano, concentrada en algunos ejes.

Entendiendo esta relación unívoca entre la actividad comercial y el espacio público, a modo de análisis de la realidad urbana de Sant Joan d'Alacant se analizarán una serie de aspectos indicativos de la calidad percibida o cualitativa de la escena urbana organizados en tres categorías fundamentales: protección, confort y disfrute.

### 2.1. Indicadores relacionados con la protección.

#### 2.1.1. Protección frente al tráfico de vehículos.

La excesiva velocidad de los vehículos es la principal causa de lesiones en el espacio público y es por ello que las medidas tendentes a incrementar la seguridad suelen encauzarse hacia la disminución de la velocidad de los mismos, lo que se conoce como pacificación del tráfico.

Afecta a todos los usuarios de las vías, conductores de vehículos a motor, ciclistas y peatones, si bien los dos últimos son los principales beneficiarios de las medidas de pacificación, al mejorar su seguridad vial de manera directa.

Supone, además, un beneficio para los conductores, ya que el riesgo de generar o sufrir un accidente disminuye, y, en el caso de llegar a producirse los daños materiales son en todo caso de menor coste.

Una mayor velocidad implica una mayor probabilidad de accidente, dado que a mayor velocidad:

- ▶ menor es el campo de visión del conductor, al concentrar su visión en un punto más lejano,
- ▶ mayor es el espacio recorrido para un mismo tiempo de reacción, y
- ▶ mayor es la longitud necesaria de frenada.

Además de las lesiones producidas en caso de accidente, el tráfico genera contaminación y ruido y supone un importante impacto visual sobre la escena urbana, aspectos todos estos que deben minimizarse mediante medidas correctoras.

### **2.1.2. Protección frente al crimen y la violencia. La percepción de seguridad.**

Más que un análisis sobre las causas de vandalismo y criminalidad, desde el ámbito que nos ocupa juega un importante papel el alumbrado público y el diseño urbano en general, pues las calles mejor iluminadas soportan mayores intensidades peatonales, pues al incrementarse las condiciones de seguridad también aumenta la percepción de comodidad y se genera una mayor atractividad y una mayor intención de su uso como zonas de paseo y relación.

Por lo tanto, independientemente de la presencia policial, existe una percepción de la seguridad que se relaciona directamente con la animación de la calle, la sensación de protección y vigilancia pasiva generada por la actividad continuada sobre el espacio público garantizada por el solape de funciones en espacio y tiempo.

### **2.1.3. Protección frente a otros agentes exógenos.**

Existen una serie de factores inherentes a la localización física de los asentamientos urbanos que son difícilmente manipulables, como son los agentes climáticos higrotérmicos, los relacionados con el viento, la lluvia, la nieve o el exceso de asoleamiento y que deberían tenerse en cuenta en la planificación urbana, pues sobre la ciudad ya consolidada las medidas de microurbanismo sólo son capaces de paliar en parte sus efectos sobre los usuarios del espacio público.

## **2.2. Indicadores relacionados con el confort.**

### **2.2.1. Facilidad para andar. Transitabilidad.**

El hecho de que los peatones tengan una gran capacidad de adaptación al medio y sean capaces de circular y cruzarse en muy poco espacio sin que lleguen a producirse situaciones de “atascos peatonales”, no quiere decir que la anchura de las calles sea la adecuada para los viandantes que las utilizan.

Los peatones han de poder cruzarse sin tener que ponerse de perfil, caminar de la mano, llevar bultos sin miedo a tropezar con otros viandantes, lo que requiere más espacio que el estricto para la circulación.

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

Dos mecanismos diferentes son los encargados de conseguir tales propósitos: la planificación sin barreras y la adaptación del medio físico para la eliminación de las barreras existentes.

### **2.2.2. Invitación a quedarse.**

Ocurre, además, que las calles no son sólo para caminar, sino que son el lugar de encuentro y relación y, por tanto, requieren anchuras atractivas para esas funciones no circulatorias.

Son puntos definidos de estancia que contribuyen a la socialización de los ciudadanos, y a ello contribuyen, además del espacio de la propia acera, los elementos que la limitan, entre la acera y la calzada, pudiendo llegar a generar un “efecto fachada”, así como el límite interior, las fachadas de las edificaciones que pueden estimular y contribuir a la permanencia en el espacio público.

### **2.2.3. Posibilidad de sentarse.**

La instalación de bancos favorece el que las calles dejen de ser un lugar de paso y se conviertan en un lugar de estancia y reunión, especialmente para ciertos grupos como personas con niños, pandillas de jóvenes, ancianos, etc. que utilizan estos elementos para la estancia en el espacio público y favorecen la relación social.

Pero las condiciones para la estancia han de ser las adecuadas, con vistas agradables, protegidas del viento, con un buen control del asoleamiento, favorecido en invierno y restringido en verano, etc.

#### **2.2.4. Control visual del espacio.**

En lo que respecta a la generación de espacio público y zonas estanciales, la calidad de los mismos no es directamente proporcional a la dimensión física, pues las dimensiones desmesuradas pueden ir en detrimento del control visual del espacio, lo que puede generar sensaciones de disconfort e inseguridad, por no poder aprehender visualmente los límites del espacio en que nos hallamos.

Evitar la monotonía y lograr vistas interesantes y variadas también contribuyen a la aprehensión visual del espacio, así como un correcto uso de la señalética, que ayude a la orientación.

Otro factor importante es el alumbrado, además de su papel como elemento favorecedor de la seguridad de los usuarios de las calles y por lo tanto con un carácter socializador de la ciudad, desde el punto de vista del urbanismo comercial, el alumbrado público favorece la apreciación de la escena urbana por parte de los usuarios, favorece la revitalización comercial de las calles y genera una mayor atraktividad y una mayor intención de uso.

#### **2.2.5. Posibilidad de comunicación.**

Para contribuir a la socialización y la relación entre viandantes y usuarios de los espacios públicos en general, se han de garantizar unos niveles de ruido ambiental bajos, siendo el tráfico rodado la principal fuente de ruido en el ámbito urbano.

Además, la disposición de las zonas de estancia ha de ser adecuada para permitir la comunicación.

#### **2.2.6. Posibilidad de desarrollar actividades de tipo lúdico y recreativo.**

El concepto de animación social se traduce y se mide en base tanto a medidores objetivos como a intangibles referidos a la variedad y tipo de usuarios, al número de encuentros fortuitos que pueden tener lugar, al perfil de edad de sus usuarios, a las variaciones horarias de afluencia y tipo de usuarios, a la sensación de bienvenida y acogida del lugar, a su utilización como punto de cita para un encuentro, etc.

La riqueza y versatilidad de los espacios públicos radica en la posibilidad de poder albergar eventos de diferente naturaleza como mercadillos, festivales, etc. favoreciendo la interacción social, sin que ello suponga un impacto negativo para el desarrollo de otras funciones urbanas.

### **2.2.7. Actividad diurna y nocturna.**

En la medida en que sea posible que se produzca un solape en las actividades urbanas a lo largo del día, de forma complementaria entre ellas, se tenderá a lograr que el espacio público sea más activo. Pero para ello es preciso que sea posible conjugar la mezcla de las funciones urbanas y la adaptabilidad de los espacios a las diferentes necesidades a lo largo del día.

### **2.2.8. Condiciones estacionales que favorezcan la estancia.**

La misma necesidad de adaptabilidad a las diferentes necesidades ambientales que se da a lo largo del día se requiere para las diferentes estaciones. Las necesidades de protección frente al asoleamiento, la lluvia, la nieve, el viento, etc. pueden llegar a ser muy distintas, así como las necesidades de iluminación, pues el uso nocturno del espacio público es mucho menor en invierno que en verano.

## **2.3. Indicadores relacionados con el disfrute.**

### **2.3.1. Escala.**

La escala de los edificios y espacios debe adecuarse a la dimensión humana, favoreciendo la experiencia sensorial. Este mismo criterio de escala se aplica al mobiliario urbano, que ha de ser amable, adaptado a las necesidades humanas y al entorno en que se ubica.

### **2.3.2. Posibilidad de disfrutar de los aspectos positivos de la climatología local.**

Este mismo aspecto, que ya ha sido analizado con anterioridad referido al confort como necesidad de protección ante las inclemencias meteorológicas, se refiere aquí a la posibilidad de aprovechamiento y disfrute de los aspectos positivos asociados a la climatología, y que se vinculan estrechamente con la calidad de vida de un lugar.

### 2.3.3. Calidad Estética.

Fomento y difusión de la cultura del diseño en lo referente a los espacios públicos de la ciudad, buscando la incorporación de nuevos valores asociados a la percepción de la escena urbana por medio del diseño, como la creación de “espacios de pertenencia” que transmitan la esencia del lugar o, al menos, no la perturben.

En el caso de Sant Joan d’Alacant, el análisis de estos indicadores cualitativos sobre la percepción del espacio público permite confeccionar un diagnóstico sobre la calidad percibida de la escena urbana, si bien estos resultados serán contrastados con los que se extraigan de un análisis cuantitativo de otros estándares urbanos de referencia.

La tabla resumen de valoración de estos indicadores es la siguiente, para el caso de Sant Joan d’Alacant:

	Indicadores	1	2	3	4	5
<b>Protección</b>	Protección frente al tráfico de vehículos.					
	Percepción de seguridad.					
	Protección frente a otros agentes exógenos.					
<b>Confort</b>	Facilidad para andar. Transitabilidad.					
	Invitación a quedarse.					
	Posibilidad de sentarse.					
	Control visual del espacio.					
	Posibilidad de comunicación.					
	Posibilidad de desarrollar actividades de tipo lúdico y recreativo.					
	Actividad diurna y nocturna.					
	Condiciones estacionales que favorezcan la estancia.					
<b>Disfrute</b>	Escala.					
	Posibilidad de disfrutar de los aspectos positivos de la climatología local.					
	Calidad Estética.					

Una vez analizado el espacio urbano de Sant Joan d'Alacant mediante indicadores cualitativos, se procede, a continuación, al análisis de diversos parámetros urbanos mediante su comparación con indicadores, parámetros y estándares urbanos de referencia.

### 3.1. Indicadores relacionados con las dimensiones de las vías y su diseño.

La anchura mínima de las aceras, en función del tipo de vía debe cumplir:

Tipo de vía	Ancho mínimo de acera
Calle comercial local	De 3 a 5 m.
Calle residencial local	De 1,80 a 2,50 m.
Valor mínimo absoluto, cuando hay tráfico peatonal	1,50 m.

Si comparamos estos valores con los existentes en algunas de las calles más representativas del casco urbano de Sant Joan d'Alacant, observamos:

Calle	Anchura acera (m)	Ancho mínimo recomendado (m)	% disfuncionalidad
La Rambla	5,70/5,70	De 3 a 5	+15%
Jaime I	5,00/4,80	De 3 a 5	0%
Eje T. Capelo-M. Pedro Mena	1,65/1,65	De 2,50 a 3	-8%
Eje Ordana-Dr. Ivorra	1,90/2,00	De 2,50 a 3	0%
Del Mercado	1,75/1,75	De 2,50 a 3	-2,5%

De la comparación con los parámetros de referencia se observa que la dimensión de las aceras es adecuada, excepto en dos de los ejes en los que los valores considerados están algo por debajo de las magnitudes de referencia.

Por lo que respecta a las dimensiones para los carriles de circulación rodada, las dimensiones de referencia serán:

Tipo de vía y situación	Dimensión de cada carril
Principales avenidas y vías colectoras	De 3 a 3,50 m.
Red local	De 3 a 3,25 m. (hasta 2,50 m. excepcionalmente)
Carril bus	De 3 a 3,30 m.

En las calles de Sant Joan d'Alacant, la anchura de la calzada es la siguiente:

Calle	Anchura calzada (m)	Ancho recomendado (m)	% disfuncionalidad
La Rambla	3,70	De 3 a 3,50	-%
Jaime I	3,50-3,75	De 3 a 3,50	0%
Eje T. Capelo-M. Pedro Mena	4,30	De 2,50 a 3,25	+32%
Eje Ordana-Dr. Ivorra	3,90-4,40	De 2,50 a 3,25	+35%
Del Mercado	3,10-3,50	De 2,50 a 3,25	0%

Del análisis de la anchura de las calzadas se desprende la sobredimensión que existe en algunas de ellas excepto en La Rambla, donde los valores indican que, dado el tipo de vía, sus calzadas tienen una anchura muy ajustada.

Del mismo modo, las dimensiones de las bandas de aparcamiento viario cumplen con los mínimos recomendados, pues por debajo de estos no serían funcionales.



### 3.2. Indicadores relacionados con el uso del espacio público.

La asignación de plazas de carga/descarga por tramo de calle está en función del número de las diferentes actividades terciarias que alberga, debiendo verificar:

$$PR=(A/4)+(H/3)+(C/6)$$

Siendo: PR, número de plazas reservadas; A, número de comercios de alimentación; H, número de establecimientos de hostelería; C, número de otros comercios, excepto alimentación.

Calle	Número plazas de C/D existentes
La Rambla	3
Jaime I	12
Eje T. Capelo-M. Pedro Mena	1
Eje Ordana-Dr. Ivorra	6
Del Mercado	0

Por lo tanto, y sin necesidad de realizar un análisis más pormenorizado, se puede afirmar que existe un déficit generalizado de plazas de estacionamiento para carga y descarga en los principales ejes comerciales, mayor en aquellos donde se concentra, además de la actividad comercial, la actividad de hostelería, ocio y otros servicios.

Además, se debe intentar ubicar al menos una zona de carga y descarga a una distancia nunca superior a 150 m de cualquier establecimiento comercial minorista, parámetro que ayuda a localizar las plazas teóricas a lo largo de la calle.

En el caso de nuevos locales comerciales, ampliaciones o cambios de actividad, cuya superficie de venta sea superior a 1.000 m<sup>2</sup> se debe crear un muelle para la carga y descarga. Las dimensiones de dicha zona se deben justificar según el tipo de establecimiento/sector y las características de las operaciones previstas en cuanto a tipos de vehículos, frecuencia, volumen, duración, regularidad y se deberán justificar en proyecto.

### 3.3. Indicadores relacionados con la calidad y eficiencia del alumbrado público.

Se ha analizado el alumbrado público de las calles más representativas del casco urbano a partir de una serie de valores, como son: tipo de disposición (unilateral, pareada o al tresbolillo); sistema de alumbrado (aplique mural, farola o báculo); altura de la luminaria; anchura total de la calle y separación entre luminarias.

Bajo el supuesto de que todos los modelos instalados cuentan con lámparas de Vapor de Sodio de Alta Presión (VSAP), se ha obtenido la iluminancia aproximada para cada caso en función del flujo luminoso de mercado más adecuado para cada configuración.

Nombre de la vía	Disposición	Sistema	Altura (m)	Ancho de la calle (m)	Separación entre luminarias	Iluminancia aprox. (lux)	Flujo luminoso aprox. (lm)
La Rambla	Pareado	Báculo	9	20,5	20	12,9	4.900
Jaime I	Pareado	Báculo	9	20,50	25	12,9	4.900
Tomás Capelo	Unilateral	Mural	7	12,40	25	12,2	8.000
Mosén Pedro Mena	Unilateral	Báculo	9	12,20	25	12,2	8.000
Eje Ordana-Dr. Ivorra	Unilateral	Mural	7	10,00	20	10,8	4.900
Del Mercado	Unilateral	Mural	7	10,00	25	10,8	4.900

De este análisis se desprende que el alumbrado es, en todos los casos analizados, correcto desde el punto de vista de su disposición espacial y la iluminancia arrojada para cada calle, detectándose únicamente dos casos en los que los valores son dignos de significación.

### 3.4. Indicadores relacionados con la disposición de los elementos que integran la escena urbana.

La separación entre pasos de peatones debe ser de unos 50 metros, y siempre por debajo de 100 metros.

En el caso de Sant Joan d'Alacant, la distribución queda de la siguiente manera:

Calle	Distancia entre pasos de peatones (m)
La Rambla	90
Jaime I	90
Eje T. Capelo-M. Pedro Mena	65-80
Eje Ordana-Dr. Ivorra	100
Del Mercado	75

Casi todas las vías cuentan con pasos peatonales en las intersecciones entre calles, si bien en algunos casos se encuentran excesivamente distanciados, dejando de ser el punto de paso exclusivo de los peatones.

Por lo que respecta a los elementos de mobiliario urbano, las separaciones entre ellos deben de estar comprendidas entre los siguientes valores:

<b>Asientos</b>	General	1 por cada 10 viviendas.
	Áreas estanciales	1 por cada 2.000 m <sup>2</sup> de edificación no residencial.
		2 por cada 100 m <sup>2</sup> de superficie.
		1 por cada 30 m de longitud de acera.
<b>Zonas de juegos infantiles</b>	20 m <sup>2</sup> por cada 100 m <sup>2</sup> de áreas ajardinadas, plazas y bulevares, en áreas con edificación residencial.	

En el caso de Sant Joan d'Alacant, la distribución de estos elementos es bastante irregular, pues muchas de las calles no cuentan con estos elementos, si bien en aquellas donde sí se ubican, lo hacen dentro de los parámetros de referencia.

Por lo que respecta a las zonas juegos, la práctica totalidad de los parques y jardines del casco urbano cuentan con una dotación recreativa infantil.

### 3.5. Indicadores relacionados con la disposición de elementos de acopio de residuos urbanos.

En este apartado se analiza la separación a lo largo de la vía pública de los elementos destinados al acopio de residuos urbanos, desde las papeleras a los contenedores para la recogida selectiva de residuos.

Elemento	Parámetro de referencia
Papeleras	1 por cada 100 metros de vía pública.
Contenedor residuos orgánicos	1 cada 50-60 metros de vía pública.
Contenedor de papel	1 m <sup>3</sup> de volumen de recogida por cada 500 viviendas y 1 m <sup>3</sup> por cada 10.000 m <sup>2</sup> de edificación terciaria.
Contenedor de vidrio	1 m <sup>3</sup> de volumen de recogida por cada 500 viviendas.

En el caso de Sant Joan d'Alacant, y para las calles de referencia que se están analizando, cabe destacar que, en líneas generales, se cumplen los estándares de dotación de referencia.

#### 4.1. Nivel de motorización.

La evolución del parque de vehículos y paralelamente del índice de motorización (expresado en vehículos/1.000 habitantes) es sintomática de la tendencia de un modelo de movilidad cada vez más dependiente del vehículo privado.

Tipo de vehículo	Número (a fecha de 2008)
Turismos	11.858
Autobuses	11
Camiones y furgonetas	1.984
Motos	1.616
Tractores industriales	16
Otros vehículos	371
<b>Total</b>	<b>15.856</b>

Año	Número vehículos	Δ %	Población	Δ %	Índice motorización	Δ %
2008	15.856	+1,21	21.681	+3,25	731,33	-1,97
2007	15.666	+7,25	20.997	+2,77	746,10	+4,36
2006	14.606	+1,94	20.430	+3,64	714,92	-1,64
2005	14.328	+4,14	19.711	+3,53	726,90	+0,52
2004	13.758	-	19.027	-	723,07	-

La evolución dispar entre población y parque de vehículos se traduce en un aumento importante en el índice de motorización de Sant Joan d'Alacant en los últimos años. Sin embargo, el aumento en el ritmo de crecimiento poblacional del último año no ha ido acompañado de un incremento del parque de vehículos en la misma proporción, lo que se refleja en una variación negativa del índice de motorización correspondiente a 2008, último año del que se disponen datos oficiales.

En cualquier caso, cabe destacar que el índice de motorización se encuentra muy por encima de la media nacional, que está en torno a 400 vehículos/1.000 habitantes.

## 4.2. La red vial.

La red vial es el soporte físico sobre el que se desarrolla la movilidad, tanto de vehículos como de peatones o ciclistas. Conocer bien su distribución territorial y su capacidad es imprescindible para la realización de un diagnóstico sobre la movilidad.

### 4.2.1. Red vial de acceso.

La red de carreteras del ámbito territorial de Sant Joan d'Alacant, al igual que el resto de la provincia de Alicante, está compuesta por varios subsistemas viarios cuyos titulares son: el Ministerio de Fomento, la Generalitat Valenciana, a través de la Conselleria de Infraestructuras y Transportes, la Excm. Diputación Provincial de Alicante y el Ayuntamiento de Sant Joan.

Infraestructuras de carreteras		
Símbolo	Denominación	Tipo de red
A-70	Autovía del Mediterráneo	Nacional
N-332	Cartagena a Barcelona	Nacional
CV-772	Sant Joan a playa de Muchavista	Autonómica
CV-821	Sant Joan a Sant Vicent del Raspeig	Autonómica
CV-800	Sant Joan a Alcoi	Autonómica
CV-7710	Travesía de Sant Joan	Municipal
CV-7720	Acceso al psiquiátrico	Municipal

### 4.2.2. Red vial interna.

Este conjunto de carreteras de acceso, una vez dentro del casco urbano, conectan con las principales vías de distribución de tráfico interno.

La salida 67 de la autovía A-70 enlaza con la carretera nacional N-332, y desde ésta se accede al casco urbano a través de la calle Sant Antoni/Camí del Campello y a través de la calle Diagonal, ambas al este del casco urbano. Por el oeste, y desde Alacant, se accede al casco a través de la Avenida de Alicante y de la calle Ramón de Campoamor, mientras que la conexión con Mutxamel, al norte, se produce principalmente a través de la Avenida de Mutxamel.

### **4.3. Diagnóstico por sectores.**

#### **4.3.1. Estructura urbana.**

El núcleo histórico primigenio del municipio se halla desestructurado actualmente por la acción del planeamiento vigente, ya que la prolongación de la Avda. de la Rambla y la creación de una gran plaza frente a la Iglesia y al Ayuntamiento, no han respetado el trazado histórico de los primeros enclaves del municipio.

El nuevo Plan General pretende mejorar esta situación potenciando la regeneración del tejido urbano de carácter histórico, “manteniendo la morfología del trazado y las tipologías edificatorias como valores urbanos de referencia de las señas de identidad del municipio como patrimonio cultural representativo de la historia y la cultura de un pueblo”.

El principal objetivo de la regeneración de los espacios públicos es la incentivación de la rehabilitación o renovación de las edificaciones más antiguas y con peores condiciones de habitabilidad.

Por lo que respecta al antiguo poblado de Benimagrell, el nuevo Plan General pretende mejorar la situación de aislamiento y segregación a la que condujo la creación de la carretera nacional CN 332 y que ha supuesto una pérdida progresiva de sus señas de identidad.

#### **4.3.2. Circulación.**

Las principales vías de distribución del tráfico en el casco urbano son la Avda. de La Rambla, la Avda. Jaime I, las calles Tomás Capelo y Mosén Pedro Mena, además de la Avda. Miguel Hernández, travesía de la carretera N-332.

El resto de vías internas del centro urbano, mayoritariamente de sentido único de circulación, presentan intensidades variables según el grado de accesibilidad sobre la trama urbana que ofrecen.

Las intensidades de tráfico actuales no presentan problemas de congestión, ya que la infraestructura viaria ofrece capacidad suficiente.

#### **4.3.3. Peatones y ciclistas.**

La movilidad interna actual se caracteriza por un equilibrio entre modos de transporte (a pie y en vehículo privado), a pesar de que muchos de los desplazamientos internos realizados por los residentes podrían realizarse a pie, en lugar de hacerlo en sus vehículos privados.

A pesar de que no cuenta con ninguna zona de tráfico restringido ni de plataforma única en las calzadas, no se observan problemas derivados de la convivencia entre diferentes modos de transporte sobre el mismo espacio urbano, debido a que la intensidad del tráfico rodado por la mayoría de las calles del casco urbano es moderado y con una velocidad reducida.

No existen problemas derivados de la estrechez de las aceras, por lo que lo peatones no se ven obligados a caminar por la calzada, lo que mejora las condiciones de seguridad viaria y fluidez en los desplazamientos, tanto en vehículo como a pie.

Aunque existe una gran tradición en el uso de la bicicleta, esta se reduce al ámbito deportivo y de ocio. El uso actual de la bicicleta como medio de transporte habitual es muy reducido y las actuaciones en esta línea, aunque existentes, son reducidas e inconexas.

En el casco urbano, solo hay tramos aislados de carril-bici, en la calle Torreta, en Avenida Ausiàs March y en la Avenida de Elda hacia las playas. Fuera del casco, hay carril-bici en el linde sur del término municipal a lo largo de la Avenida del Hospital y de la Ronda de San Vicente a Sant Joan.

#### **4.3.4. Estacionamiento.**

Una de las grandes problemáticas asociadas al crecimiento del parque de vehículos y la motorización de forma generalizada es la ocupación cada vez mayor del espacio público por los vehículos en circulación y de la creciente demanda de espacio para estacionar los vehículos, ya sea en origen o en destino.

El hecho de que el número total de plazas de aparcamiento privadas no haya crecido al mismo ritmo que el parque de vehículos genera déficit estructural, que en el mejor de los casos tiene que absorber la vía pública.

Según los datos del Estudio de Tráfico y Movilidad urbana redactado durante el proceso de elaboración del nuevo Plan General, el número de plazas de aparcamiento público existente en Sant Joan es de 7.905, mientras que el número de plazas necesarias se estima en 24.445, lo que supone la existencia de un déficit de 16.540 plazas que debe cubrirse mediante el aparcamiento privado en parcela, el estacionamiento en aparcamientos públicos, gratuitos o de pago y aparcamiento viario, libre o de rotación.

Por lo que respecta a los aparcamientos públicos, la oferta existente se distribuye de la siguiente manera:

- ▶ En la Plaza Maisonnave, tras las obras de prolongación de la Rambla, se han creado unas veinte plazas de aparcamiento.



- ▶ En la Plaza de l’Ordana se ha creado un aparcamiento subterráneo con capacidad para unas 288 plazas de aparcamiento, con posibilidad de ampliación futura hasta alcanzar las 500 plazas.
- ▶ Entre las calles Dr. Gadea y Dr. Iborra existe un aparcamiento con capacidad para unos 140 vehículos.
- ▶ En el Paseo de la Maigmona se ha creado un aparcamiento en superficie con capacidad para 95 vehículos.
- ▶ Existe un proyecto de construcción de un nuevo aparcamiento, vinculado a una promoción inmobiliaria y a la creación de una galería comercial en planta baja, en el entorno de las calles Mestre Bonafonte y Azorín, con capacidad para unas 120 plazas de aparcamiento.

En cuanto a la demanda de aparcamiento en destino, se observa claramente que la zona con una mayor atracción por actividad comercial y terciaria es la zona central del casco urbano y es en estas calles más céntricas donde existe mayor demanda de estacionamiento de corta duración.

#### 4.3.5. Transporte público.

##### 4.3.5.1. Autobús.

El autobús es el principal medio de transporte con que cuenta en la actualidad Sant Joan.

Las líneas que operan en el municipio son las siguientes:

Línea	Itinerario	Número servicios diarios
23	Alicante - Hospital Sant Joan - Sant Joan - Mutxamel	116
23 (nocturno)	Alicante - Sant Joan – Mutxamel	7
30P	San Vicente – Playa de San Juan	10
31	Mutxamel - Sant Joan - Playa San Juan	14
32	Campello - Sant Joan - Mutxamel - Villafranqueza - Universidad	3
M1	Alcoi – Alicante	3
M5	Alicante – Jijona – Torremanzanas	1

La principal línea de comunicación en autobús de Sant Joan es la número 23, que conecta la Avenida Óscar Esplá de Alicante, a través de la Avenida de Dénia, con el Hospital de Sant Joan, con su casco urbano, y con el municipio de Mutxamel, como final de línea.

#### **4.3.5.2. Ferrocarril.**

No existen en el término infraestructura ni red de ferrocarriles de ningún tipo.

Cabe destacar en primer lugar, que el suelo de Sant Joan posee una alta capacidad agrícola, siendo la agricultura, desde la Edad Media, la principal actividad económica del municipio.

Tras el desarrollo industrial, buena parte de estos terrenos se transforman en zonas de segunda residencia, produciéndose un abandono progresivo de estos terrenos, debido a la presión urbana y a la búsqueda de una mayor rentabilidad de los terrenos a través de su transformación en suelo edificable.

Esta situación lleva a la transformación del típico paisaje agrícola característico de la huerta en un espacio “antropizado” caracterizado por los asentamientos residenciales, y una utilización residual de los recursos agrícolas.

Ante esta situación, y debido a la escasa magnitud del municipio y su situación, entre zonas urbanizables calificadas por el planeamiento de los municipios limítrofes, las posibilidades de creación de un cinturón verde que suponga la recuperación del paisaje y ecosistema propios de la huerta, son escasas.

La topografía no ha sido en el caso de Sant Joan un elemento determinante del desarrollo y la morfología urbana, ya que los dos cauces naturales existentes, el del “Río Seco” y del “Barranco del Juncaret”, coinciden ambos con los límites del término al norte y al sur, respectivamente.

No obstante, el nuevo Plan General propone la creación de un gran parque a escala comarcal, el llamado Parc de L’Horta, que enlazará con el cauce del Río Seco en el límite con El Campello y vertebrará el territorio con espacios amplios y zonas protegidas. Además, se protegerá la arquitectura vernácula ligada a la huerta y se potenciará su uso por ciclistas y peatones.

