

L1

Diseño de la Infraestructura Verde y Azul como elemento vertebrador y articulador.



De forma previa a cualquier decisión sobre la ordenación se definirá la infraestructura verde del territorio como soporte sobre el que desarrollar el nuevo modelo de ciudad. Tal y como establece la legislación vigente, se incluirán los ámbitos y lugares de mayor relevancia ambiental, cultural, agrícola y paisajística, así como las áreas críticas del territorio cuya transformación implique riesgos o costes ambientales para la comunidad.

L1

Línea estratégica de infraestructura verde y azul como elemento vertebrador y articulador

* PROPUESTA [L1-P1] *

Regeneración de la línea de la costa:
supresión de barreras físicas y usos
incompatibles con la presencia del mar a lo
largo de toda la costa, para recuperar este
espacio natural.



📍 La Pineda, Tarragona

L1

Línea estratégica de infraestructura verde y azul como elemento vertebrador y articulador

* PROPUESTA [L1-P2] *

Desarrollo de una red de espacios verdes y un anillo verde en torno a la ciudad: creación de espacios verdes para conectar la parte urbana de la ciudad con su entorno rural promoviendo la biodiversidad y una mayor calidad de vida.



📍 Parque Agrario del Baix Llobregat, Cataluña

L1

Línea estratégica de infraestructura verde y azul como elemento vertebrador y articulador

* PROPUESTA [L1-P3] *

Creación de nuevos parques urbanos: desarrollar nuevos espacios como el Parque de las Torres de la Huerta, el Parque del Mar, el Parque Central, las Lagunas de Rabassa y la Serra Grossa, que ofrezcan a la población nuevos lugares de recreo y contacto con la naturaleza así como mayor accesibilidad a las zonas verdes en el interior de la ciudad.



📍 Parque Central, Valencia

L1

Línea estratégica de infraestructura verde y azul como elemento vertebrador y articulador

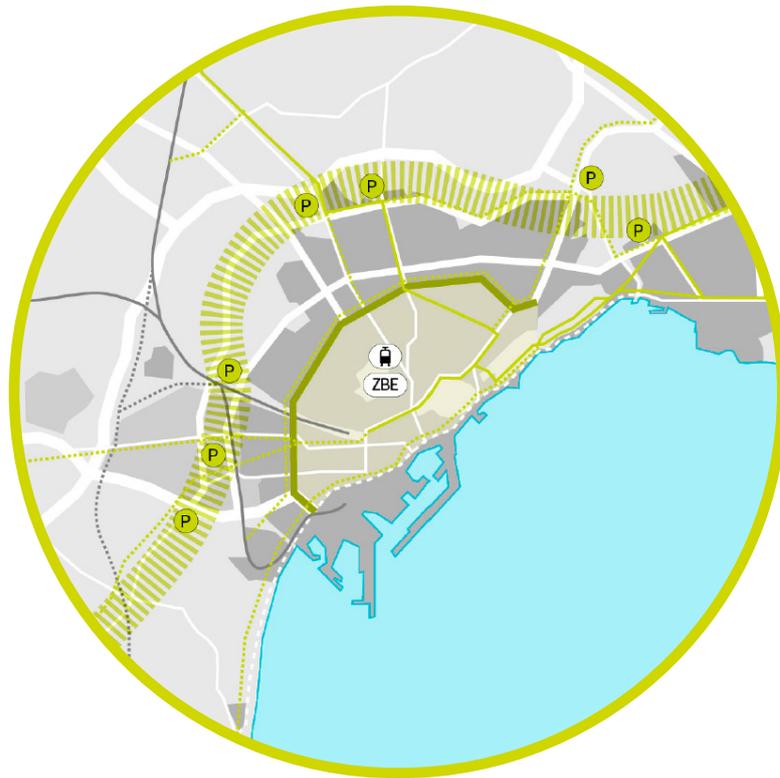
PROPUESTA [L1-P4]

Creación de ejes verdes: desarrollar nuevos corredores (paseos, bulevares, parques lineales, etc.) que conecten los barrios de la ciudad tanto con la costa como con el interior, promoviendo la movilidad sostenible, el acceso a la naturaleza y la conservación del entorno.

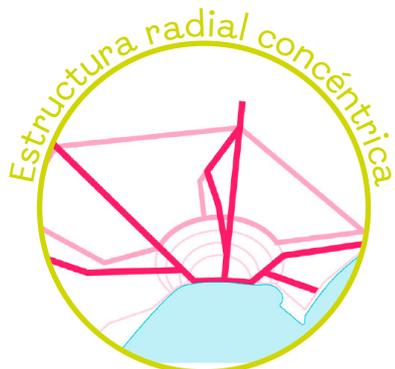


L2

Desarrollo de un modelo de movilidad sostenible



Frente al modelo radial concéntrico tradicional, donde las avenidas radiales se saturan, Alicante apuesta por un modelo mallado con el principal objetivo de descongestionar el tráfico del frente litoral y promover un modelo de movilidad sostenible, potenciado tanto de los sistemas de transporte público como de medios no motorizados en todo el contexto metropolitano. La extracción del automóvil del centro urbano y la reconversión de infraestructuras rodadas y barreras ferroviarias permitirá la priorización de los flujos peatonales, la regeneración de estos entornos y su conectividad con del frente litoral y el resto de la ciudad.



L2

Línea estratégica de desarrollo de un modelo de movilidad sostenible

PROPUESTA [L2-P1]

Eliminación de barreras del ferrocarril: mejorar la accesibilidad, suprimiendo las barreras ferroviarias que interrumpen la conexión entre diferentes partes de la ciudad, para mejorar el paso peatonal y la circulación en general.



L2

Línea estratégica de desarrollo de un modelo de movilidad sostenible

PROPUESTA [L2-P2]

Futura estación intermodal Parque Central: la construcción de la estación intermodal supone un punto de conexión importante entre diferentes medios de transporte: el transporte público, el tren y el tren de alta velocidad.



L2

Línea estratégica de desarrollo de un modelo de movilidad sostenible

PROPUESTA [L2-P3]

Ampliación de la red de tranvía: ampliar la red de tranvía también hacia el sur para ofrecer una alternativa de transporte sostenible a la ciudadanía y reducir la dependencia del vehículo privado.

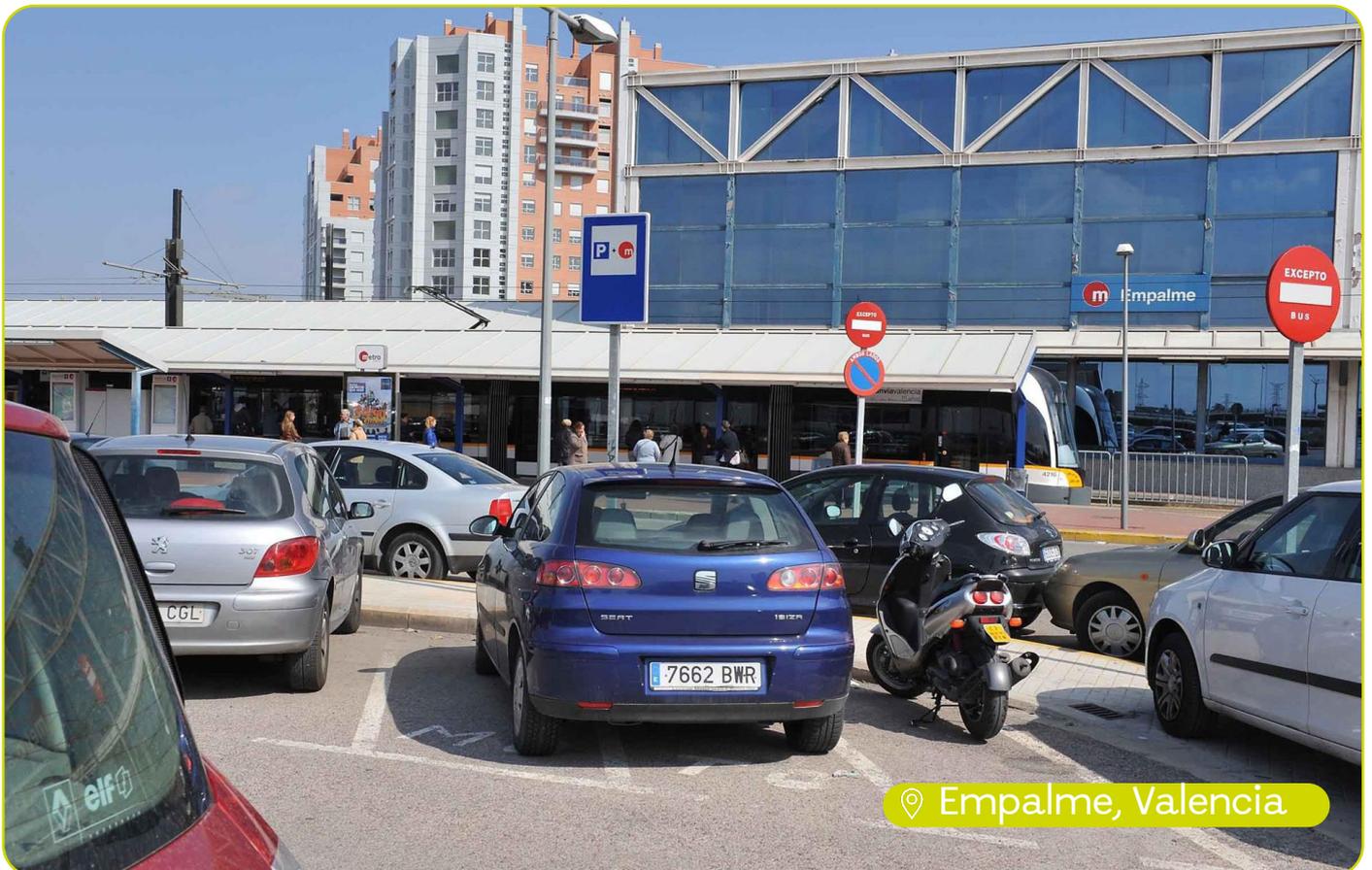


L2

Línea estratégica de desarrollo de un modelo de movilidad sostenible

PROPUESTA [L2-P4]

Creación de una red de aparcamientos disuasorios: crear una red de aparcamientos en el perímetro de la ciudad que actúen como intercambiadores entre diferentes medios de transporte. Se propone el eje de Gran Vía como límite a partir del cual se priorizará la movilidad sostenible.



L3

Mejora de la red de movilidad a nivel territorial y urbano



El nuevo modelo debe ser capaz de dar respuesta a los problemas de movilidad existentes, acrecentados por los grandes desarrollos urbanísticos producidos en la zona norte, no sólo de la ciudad de Alicante sino también de los municipios vecinos. Y mejorar la conectividad entre los grandes puntos de movilidad territorial como son el puerto, aeropuerto, estaciones de ferrocarril y autobús.

L3

Línea estratégica de Mejora de la red de movilidad a nivel territorial y urbano

PROPUESTA [L3-P1]

Potenciación de la A77 - AP7 como segunda circunvalación: mejorar la conexión del tráfico metropolitano, aliviando el tráfico de la primera circunvalación y facilitando el acceso a las principales zonas urbanas.



A77 - AP7 , Alicante

L3

Línea estratégica de Mejora de la red de movilidad a nivel territorial y urbano

PROPUESTA [L3-P2]

Conexión de la Ciudad de la Luz con la A79: crear una conexión de la Ciudad de la Luz con la nueva ronda metropolitana, mejorando la movilidad en esta zona y para poder acceder a infraestructuras y futuras áreas de desarrollo.



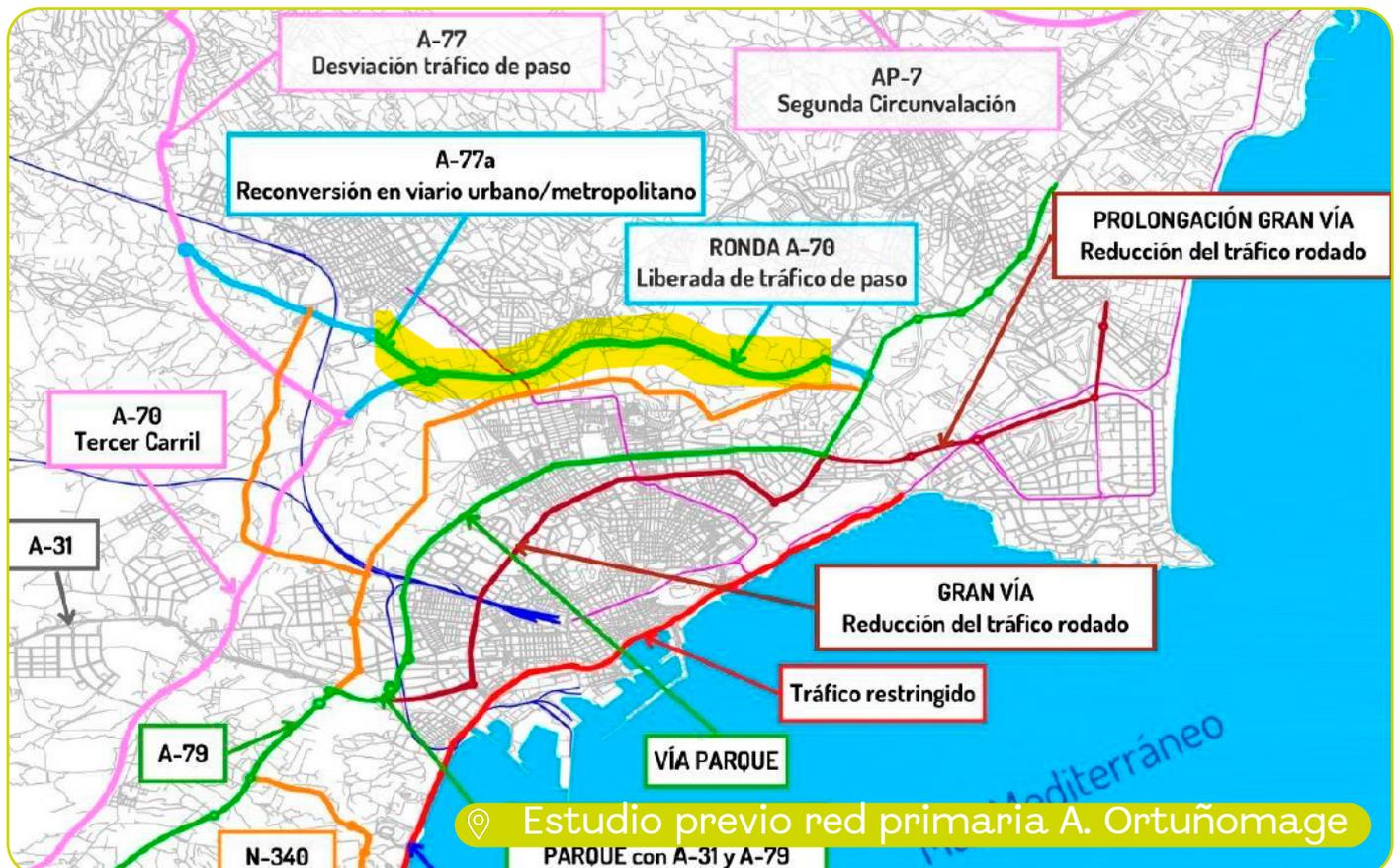
📍 Polígono industrial Agua Amarga , Alicante

L3

Línea estratégica de Mejora de la red de movilidad a nivel territorial y urbano

PROPUESTA [L3-P3]

Conversión del tramo metropolitano A70 en bulevar (San Vicente- Villafranqueza-Orgegia): transformar este importante eje en un bulevar urbano, mejorando la estética y funcionalidad de la zona, para favorecer los desplazamientos peatonales y la integración de la vía con la ciudad.

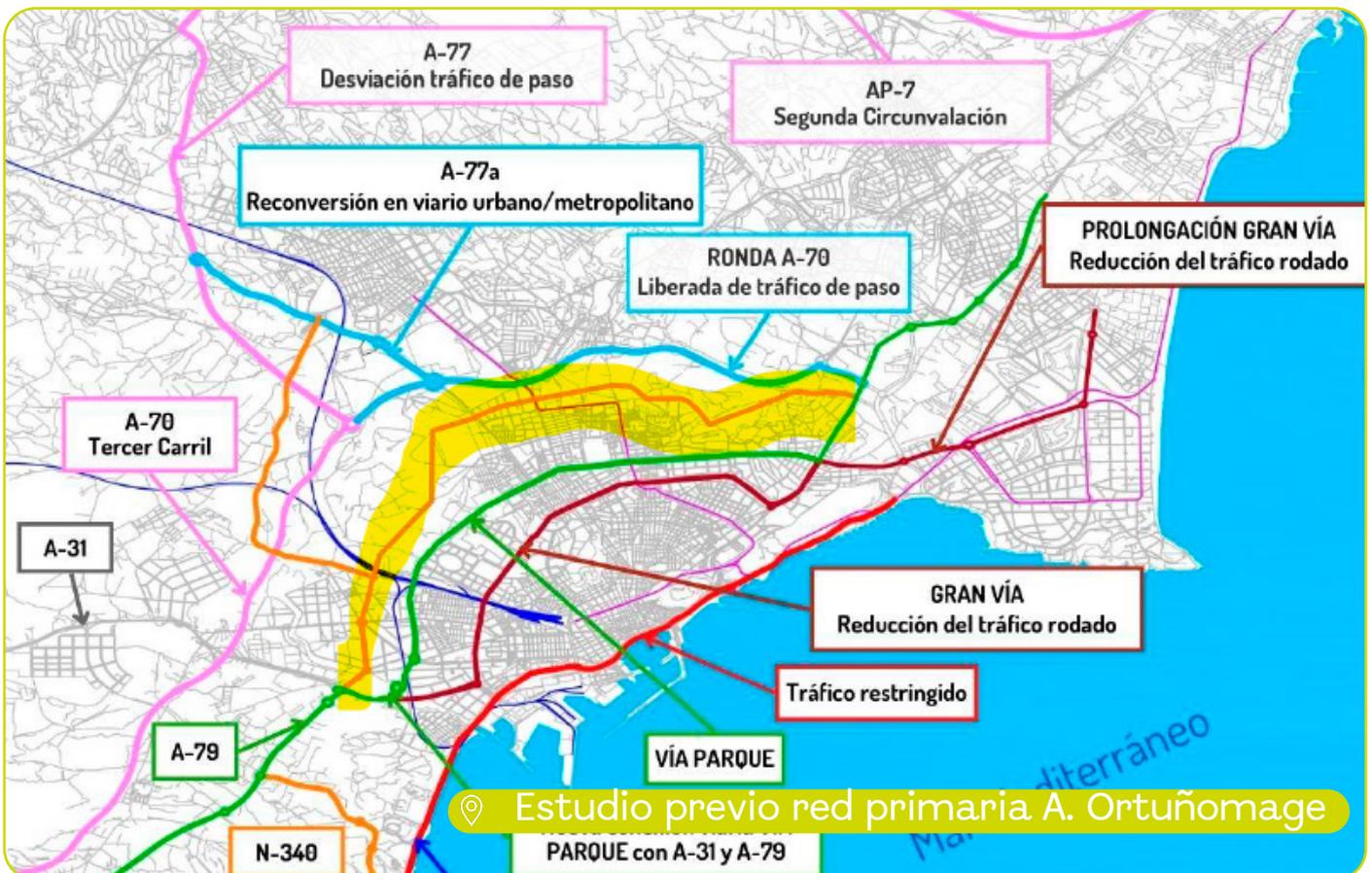


L3

Línea estratégica de Mejora de la red de movilidad a nivel territorial y urbano

PROPUESTA [L3-P4]

Construcción de la Tercera Ronda Metropolitana: crear una nueva ronda para desviar el tráfico pesado y mejorar el acceso a diferentes partes de la ciudad, reduciendo la congestión en áreas centrales.



L3

Línea estratégica de Mejora de la red de movilidad a nivel territorial y urbano

PROPUESTA [L3-P5]

Completar la Vía Parque: finalizar el recorrido de la Vía Parque como Segunda Ronda de la ciudad y su conexión con la autovía A-31 y A-79 para ayudar a descongestionar el tráfico.



Vía Parque , Alicante

L3

Línea estratégica de Mejora de la red de movilidad a nivel territorial y urbano

PROPUESTA [L3-P6]

Transformación del eje urbano Gran Vía: reducir el tráfico de coches en esta vía principal, impulsando la movilidad sostenible, facilitando el paso del transporte público de alta capacidad e incrementando el espacio verde.

