

A stylized map of the Alicante region in Spain, rendered in white lines on a yellow background. The map shows the coastline and a network of roads or routes. The text is positioned in the upper left quadrant of the map.

Alicante, un plan contigo
Movilidad

“Alicante, un plan contigo” es el proceso de participación para el Plan General Estructural de Alicante.

Tras una primera fase centrada en la consulta previa, el Ayuntamiento de Alicante redacta el borrador de este Plan.

Aquí encontrarás las propuestas relacionadas con la movilidad que forman parte de esta versión.

Más información en
www.alicanteunplancontigo.es

Marzo 2026



AYUNTAMIENTO DE ALICANTE

Un sistema estructurante para la cohesión territorial y la transición ecológica

La movilidad constituye uno de los pilares del modelo territorial, entendida desde una visión metropolitana que integra la ciudad con su área funcional y los municipios del entorno. El sistema de transporte no se limita a la provisión de infraestructuras, sino que actúa como una herramienta de ordenación territorial, cohesión social y mejora ambiental, contribuyendo a organizar los flujos urbanos y a mejorar la calidad del espacio público.

En este marco, la movilidad activa -peatonal y ciclista- se configura como uno de los ejes vertebradores de la estrategia, estrechamente vinculada al modelo de ciudad policéntrica y a la estructuración del territorio mediante ejes urbanos y corredores de centralidad. Estos ejes se conciben como corredores de movilidad multimodal donde se prioriza la continuidad peatonal y ciclista, la calidad del espacio público y la conexión entre barrios, reforzando la proximidad entre equipamientos, servicios y espacios de uso cotidiano.

Asimismo, la red de movilidad activa se articula en relación con los ejes estructurantes de la infraestructura verde, aprovechando corredores ambientales, espacios libres y sistemas de parques para configurar itinerarios peatonales y ciclistas continuos entre los distintos centros urbanos, reforzando al mismo tiempo la estructura ecológica y la calidad ambiental del espacio público.

La estrategia integra la perspectiva de género, garantizando itinerarios seguros, accesibles y bien conectados, y promoviendo recorridos peatonales continuos y un espacio público de calidad para una movilidad equitativa adaptada a las distintas necesidades de la población.

El Plan General orienta la movilidad hacia un modelo sostenible, eficiente e inclusivo, basado en la reducción de la dependencia del vehículo privado, el impulso del transporte público y el refuerzo de los modos activos. Esta estrategia se estructura en distintos niveles interconectados -movilidad urbana, movilidad metropolitana y redes de transporte colectivo- complementados con actuaciones ferroviarias y tranviarias destinadas a reforzar el papel de Alicante como nodo metropolitano de transporte sostenible.

Objetivos

La estrategia se articula en torno a los siguientes objetivos:

- Mejorar la permeabilidad urbana y metropolitana, eliminando barreras físicas y reforzando la conectividad entre barrios y municipios mediante redes continuas de movilidad peatonal, ciclista y de transporte público.
- Potenciar el transporte ferroviario y tranviario como estructura básica de la movilidad metropolitana, reduciendo la presión del tráfico rodado, especialmente en el centro urbano y el frente litoral.
- Impulsar la movilidad activa y de proximidad, vinculándola al modelo de ciudad de barrios y a los ejes estructurantes de la infraestructura verde, favoreciendo desplazamientos cotidianos a pie y en bicicleta entre barrios, equipamientos y espacios públicos.
- Reforzar la intermodalidad mediante nodos estratégicos que integren ferrocarril, tranvía, autobuses y modos activos, facilitando la transición entre los distintos sistemas de transporte.
- Avanzar hacia un modelo de movilidad sostenible, eficiente e inclusivo, incorporando la perspectiva de género y reduciendo las emisiones mediante el impulso del transporte público, la electrificación de las flotas, la movilidad compartida y la gestión inteligente del tráfico.

Movilidad urbana: ciudad de proximidad

A escala urbana se consolida un modelo de ciudad de proximidad, donde los desplazamientos cotidianos puedan realizarse principalmente a pie, en bicicleta o en transporte público. Para ello se plantea una regulación progresiva del acceso del vehículo privado, la implantación de aparcamientos disuasorios y el refuerzo del transporte público, favoreciendo un modelo de movilidad seguro, accesible y equitativo.

Paralelamente, se desarrolla una red continua de ejes peatonales y ciclistas vinculada a los corredores de la infraestructura verde, que conecte los principales ejes urbanos y fomente la movilidad activa. Este sistema se complementa con microcentralidades bajo el enfoque de “ciudad de 15 minutos”, acercando los servicios básicos a los barrios y promoviendo recorridos cotidianos más sostenibles.

El transporte público urbano, basado en TRAM y autobús, se reforzará mediante corredores exclusivos, integración tarifaria y digital, e intercambiadores modales estratégicos. En este ámbito destaca la reconversión

del tramo urbano de la A-70, entre la A-77 y la CV-821, en un bulevar verde integrado en la ciudad. Esta actuación mejorará la permeabilidad territorial, eliminará el efecto barrera entre barrios y generará nuevos espacios para la movilidad activa, favoreciendo la conexión segura y accesible entre los distintos centros urbanos.

Movilidad metropolitana e intermodalidad

La estrategia refuerza el papel de Alicante como nodo regional de transporte mediante la mejora de la intermodalidad entre sistemas urbanos, metropolitanos y de largo recorrido, incorporando conexiones seguras y accesibles para peatones y ciclistas. Se prevé una red de aparcamientos disuasorios en los accesos principales para reducir el tráfico de paso y favorecer la transición hacia modos activos y sostenibles, destacando un gran aparcamiento asociado a la futura Estación Alicante Norte para la movilidad del diseminado y del entorno metropolitano.

El sistema intermodal se articula en dos nodos principales:

- Nodo Central- Estación Intermodal, en el entorno de la actual estación de RENFE, que integrará Cercanías, Alta Velocidad, TRAM y autobuses metropolitanos y regionales, con itinerarios activos bien conectados.
- Nodo secundario-Alicante Norte, que concentrará Cercanías, servicios de alta velocidad y transporte de largo recorrido, con conexión directa al TRAM, la red viaria y a itinerarios peatonales y ciclistas.

Ambos nodos estarán conectados con el aeropuerto, facilitando la intermodalidad y la accesibilidad inclusiva. De forma complementaria, se plantea una nueva parada de Cercanías en el arco de actividad productiva para mejorar la movilidad laboral sostenible.

La Variante de Torrellano integrará en un único trazado los tráficos de Cercanías, larga distancia y mercancías, conectando la Estación Intermodal y Alicante Norte con el aeropuerto, mejorando la eficiencia logística y liberando suelo para la creación de un corredor verde que conecte barrios y libere el frente litoral, promoviendo la movilidad activa y mejorando la calidad ambiental y paisajística del espacio urbano.



Sistema de movilidad urbana y metropolitana

- Conectores regionales
- Conectores metropolitanos
- 4 vías articuladoras
- Red ferroviaria
- Red tranviaria
- Vía litoral

- Nodos intermodales
- Ⓟ Bolsas de aparcamiento
- Paradas tranvía

Propuestas estratégicas de movilidad

1. Red viaria jerárquica y equilibrada

Alicante necesita superar el actual sistema radiocéntrico y congestionado, heredado de etapas anteriores, y avanzar hacia un modelo viario distribuido, policéntrico y jerárquico, más coherente con la estructura metropolitana real y con los principios de cohesión urbana y calidad ambiental.

El nuevo modelo viario se basa en dos ejes fundamentales:

- Reducir de manera sustancial el tráfico rodado en el eje litoral y en el espacio urbano interior comprendido por la zona central, con el fin de disminuir la presión sobre el núcleo urbano y mejorar la calidad del espacio público.
- Mejorar la permeabilidad urbana y la conexión transversal entre barrios y municipios, integrando áreas actualmente segregadas por grandes infraestructuras y favoreciendo la cohesión territorial.

Para lograrlo, se plantea desviar el tráfico hacia las grandes rondas metropolitanas existentes y potenciales, asegurando una distribución equilibrada de los flujos y liberando el frente litoral de parte del tránsito de paso. Entre los ejes y rondas metropolitanas estratégicas se incluyen:

- Gran Vía y su prolongación hacia la Playa de San Juan.
- Vía Parque, cuya finalización y conexión directa con la A-79 permitirá cerrar la segunda ronda y absorber tráfico actualmente concentrado en el litoral y la zona central.
- Nuevo eje articulador, que conecta la Avenida de Dénia con la A-79.
- Nueva Ronda metropolitana sobre la A-70, transformando su tramo más urbano en un bulvar verde integrado en la ciudad.

Reconfiguración del tramo urbano de la A-70

La reconversión de la A-70 entre los enlaces de la A-77 y la Avenida de Dénia. La reconversión de la A-70 entre los enlaces de la A-77 y la CV-821 permitirá eliminar el efecto barrera entre barrios y áreas urbanas, incorporando:

- Espacios ajardinados y áreas de estancia.
- Itinerarios peatonales y ciclistas continuos.
- Conexiones transversales que favorezcan la integración de barrios hoy fragmentados por la infraestructura.

Esta intervención no solo mejora la movilidad local, sino que convierte la infraestructura en un eje urbano de calidad, con mayor fluidez, permeabilidad y seguridad, al tiempo que también contribuye a reducir el tráfico de paso por el frente litoral.



Redistribución del tráfico metropolitano y de largo recorrido

Para garantizar la eficiencia del sistema y liberar el viario urbano:

- El tráfico de largo recorrido se desviará hacia las autovías A-77 y AP-7, aprovechando las infraestructuras existentes de escala metropolitana.
- Se creará una red de rondas y anillos mallados capaces de recoger y redistribuir los flujos de manera jerarquizada, evitando su penetración en el núcleo central y aliviando la congestión del litoral.
- La ejecución del tercer carril de la A-70 entre el aeropuerto y el enlace con la A-77 permitirá canalizar de manera eficiente los flujos de media y larga distancia, liberando el tramo urbano para su transformación en ronda verde y permeable.

Beneficios metropolitanos y urbanos

La reconfiguración del sistema viario metropolitano permitirá:

- Mejorar la cohesión territorial y la conectividad entre barrios, municipios y el entorno metropolitano.
- Liberar progresivamente el eje litoral del tráfico de paso, reconectando la ciudad con el mar y recuperando espacio público de calidad.
- Promover un modelo urbano mediterráneo contemporáneo, en el que la movilidad activa, los espacios verdes y la integración urbana constituyen ejes estratégicos.



2. Red ferroviaria y tranviaria

El nuevo modelo propone una reordenación integral de la red ferroviaria y tranviaria, con el objetivo de reforzar la conectividad metropolitana y provincial, disminuir la dependencia del vehículo privado y mejorar la integración urbana. Esta estrategia articula de manera coordinada cercanías, larga distancia, mercancías y transporte tranviario, consolidando la ciudad como un nodo clave de sistemas interconectados de movilidad, donde los modos activos -peatonal y ciclista- se integran con el transporte público y las redes ferroviarias.

Reordenación ferroviaria y Variante de Torrellano

La Variante de Torrellano se configura como un eje estratégico central, concentrando en un único trazado los distintos tipos de tráfico ferroviario: cercanías, larga distancia y mercancías. Este trazado interior desvía los trenes de paso fuera del frente litoral sur, reduciendo la barrera ferroviaria sobre el tejido urbano y liberando espacio para la creación de un corredor verde que recupere la relación de Alicante con el mar y mejore la permeabilidad urbana, fomentando la movilidad activa entre barrios actualmente segregados.

Como parte de esta estrategia, se proyectan dos nodos intermodales, integrando transporte ferroviario, tranviario, modos activos y aparcamientos disuasorios:

- **Nodo Central (Estación Intermodal):** integrará cercanías, alta velocidad y larga distancia, con conexión directa al Aeropuerto Alicante-Elche Miguel Hernández y al TRAM, e incluirá una nueva estación de autobuses metropolitanos y regionales. Servirá como eje de conexión con barrios urbanos y polígonos industriales, consolidando la intermodalidad metropolitana y el uso de itinerarios activos.
- **Nodo Secundario (Estación Alicante Norte):** incorporará servicios de cercanías, alta velocidad y larga distancia. Contará con un gran aparcamiento disuasorio que atenderá la movilidad del diseminado alicantino y se conectará con la red tranviaria y la futura ronda sobre la A-70, generando un corredor de movilidad rápida, segura y eficiente, compatible con desplazamientos peatonales y ciclistas.

De manera complementaria, se plantea una nueva parada de cercanías en el arco de actividad productiva, mejorando la movilidad laboral sostenible y la conexión con modos activos. Asimismo, se propone la transformación del acceso ferroviario al puerto que sustituya el trazado actual entre po-

lígono industriales, liberando espacio para nuevos barrios residenciales y un corredor verde que conecte la ciudad con el litoral y potencie los desplazamientos a pie y en bicicleta.

Refuerzo y ampliación de la red tranviaria (TRAM)

El TRAM se consolida como un eje estratégico para la movilidad urbana y metropolitana, integrando transporte público y modos activos mediante un plan de expansión y mejora estructurado en cuatro fases:

- **Fase 0:** incremento de frecuencias en todas las líneas metropolitanas, con intervalos máximos de 10 minutos.
- **Fase 1:** expansión hacia Gran Vía, barrios del sur y San Gabriel; Av. Dénia como eje lanzadera; integración con Av. Aguilera, Av. Condomina y San Vicente; conexión con la futura estación Alicante Norte.
- **Fase 2:** prolongación hacia La Florida, San Gabriel y polígonos industriales, junto con un ramal de circunvalación norte que conecte Playa de San Juan con Vistahermosa Norte y Colonia Requena.
- **Fase 3:** extensión de Gran Vía hacia Garbinet y Av. Dénia, con un ramal de circunvalación sur que conecte nuevos desarrollos en Rabasa, consolidando la malla tranviaria metropolitana.

La Gran Vía se afianza como eje principal de barrios, conectando zonas de alta densidad y actuando como primer cinturón de movilidad del TRAM, compatible con itinerarios peatonales y ciclistas. La Avda. de Dénia se convierte en eje estratégico para unir el entorno metropolitano con el centro en 15-20 minutos mediante un TRAM lanzadera que conecta Sant Joan, el Hospital y la Universidad Miguel Hernández de Elche con el Nodo Central.

La red de aparcamientos disuasorios, estratégicamente ubicada junto a paradas del TRAM, facilita la intermodalidad, reduce la presión del tráfico y conecta con sistemas activos de movilidad. Se prevén bolsas en:

- Líneas existentes: Campo de Golf, Condomina, Lucentum y Virgen del Remedio.
- Fase 1: tres paradas en Avda. de Dénia, una gran bolsa en el Nodo Secundario "Estación Norte" y San Gabriel.
- Fase 2: oeste (N-330) y norte (Avda. de la Universidad y entorno de Rabasa, cerca del tercer hospital).

Esta propuesta integra transporte tranviario, ferroviario, nodos intermodales, aparcamientos disuasorios y movilidad activa, promoviendo desplazamientos eficientes, seguros y sostenibles, conectando la ciudad con su entorno metropolitano y reduciendo el tráfico en la zona central.



Sistema de movilidad ferroviaria y tranviaria

- Ferrocarril alta velocidad
 - Ferrocarril mercancías
 - Ferrocarril cercanías
 - Tranvía actual
 - Tranvía ampliación fase 1
 - Tranvía ampliación fase 2
 - Tranvía ampliación fase 3
 - Vías verdes estructurantes
-
- Nodo intermodal
 - P Bolsas de aparcamiento
 - Paradas tranvía



TRAM Porta del Mar

3. Movilidad activa e integración con la infraestructura verde

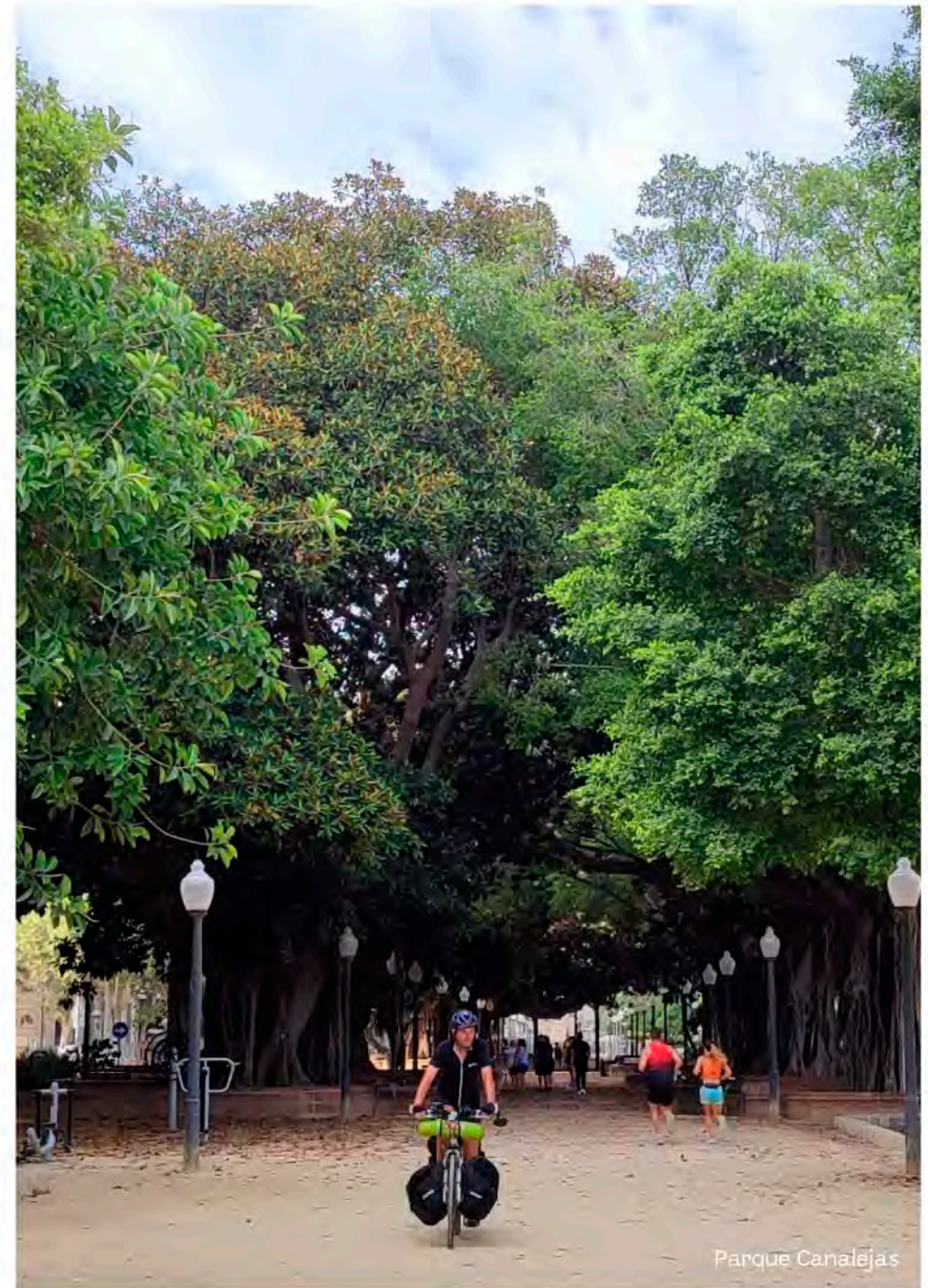
La movilidad activa se concibe como un sistema estructural clave dentro del modelo urbano y metropolitano, complementario a las redes viaria, ferroviaria y tranviaria. Se articula mediante itinerarios peatonales y ciclistas continuos, seguros y jerarquizados, plenamente integrados en los ejes estructurantes de la infraestructura verde, de modo que contribuyan tanto a los desplazamientos cotidianos como a la mejora ambiental y paisajística del espacio público.

El objetivo es promover la bicicleta y la caminata como modos principales de transporte, facilitando recorridos directos hacia centros de actividad, universidades, equipamientos y microcentralidades bajo el concepto de "ciudad de 15 minutos". La red de movilidad activa se integra con los sistemas intermodales, incluyendo TRAM, cercanías y autobuses metropolitanos, así como aparcamientos seguros, puntos de alquiler de bicicletas y nodos de transporte, garantizando accesibilidad y equidad para todos los usuarios.

Se reforzará la conexión con el litoral mediante itinerarios que combinan movilidad activa y disfrute del espacio público, recuperando la relación histórica de la ciudad con el Mediterráneo y generando corredores verdes continuos que conecten barrios y zonas urbanas con el frente costero. Los corredores culturales y patrimoniales, como la Vía Augusta y la Vía Diurnum, se incorporarán como ejes estratégicos de valor histórico y turístico, potenciando desplazamientos cotidianos y recreativos.

La red se extenderá hacia el diseminado y las áreas rurales, garantizando movilidad activa en todo el territorio y favoreciendo la integración funcional con la ciudad consolidada. Asimismo, se diseñarán itinerarios seguros, accesibles y equitativos, incorporando la perspectiva de género y la diversidad de usuarios, de manera que la movilidad activa contribuya a una ciudad más sostenible, saludable e inclusiva.

Finalmente, la integración de los itinerarios peatonales y ciclistas con la infraestructura verde y los aparcamientos disuasorios permitirá reducir la dependencia del vehículo privado, fomentar desplazamientos sostenibles y consolidar un modelo urbano resiliente y conectado.



Parque Canalejas



Sistema de movilidad ciclista

- Itinerarios existentes
- Itinerarios propuestos
- Vías pecuarias
- Vías verdes estructurantes
- Vía Dianium
- Vía Augusta
- Vía litoral
- Núcleo diseminado
- Nodo intermodal
- Paradas de tranvía

Conclusiones

En conjunto, la estrategia de movilidad configura un sistema integrado y multiescalar, que combina la reorganización de la red viaria, el refuerzo del transporte ferroviario y tranviario, la promoción de la movilidad activa y el desarrollo de nodos intermodales capaces de articular la ciudad y su entorno metropolitano.

El modelo plantea una visión metropolitana, posicionando a Alicante como nodo estratégico que conecta la ciudad, su área funcional y el territorio provincial. La mejora de la intermodalidad, la ampliación de la red de transporte público y la implantación de infraestructuras que redistribuyan los flujos metropolitanos permitirán optimizar los desplazamientos y reducir progresivamente la dependencia del vehículo privado, favoreciendo modos sostenibles como la bicicleta, la caminata y el transporte colectivo.

Un objetivo central es la liberación progresiva del frente litoral del tráfico de paso, recuperando espacio urbano de calidad y reforzando la relación histórica con el mar. La redistribución del tráfico hacia las rondas metropolitanas, junto con la transformación del tramo urbano de la A-70 en un bulvar verde integrado, mejorará la permeabilidad territorial, reducirá los efectos barrera y generará itinerarios peatonales y ciclistas continuos que conecten barrios y nuevas centralidades.

La reordenación del sistema ferroviario y la ampliación de la red tranviaria consolidarán una red de transporte colectivo eficiente, vinculada a los nodos intermodales y aparcamientos disuasorios estratégicos, facilitando la transición entre modos de transporte y garantizando la accesibilidad desde el conjunto del área metropolitana.

Asimismo, la integración de la red ciclista y peatonal con la infraestructura verde, junto con la creación de corredores ambientales y culturales, fomentará la movilidad activa como modo cotidiano, saludable y ambientalmente responsable, reforzando la calidad del espacio público, la cohesión urbana y la equidad en los desplazamientos.

En definitiva, el modelo de movilidad transforma el sistema de transporte en un instrumento de ordenación territorial, capaz de mejorar la conectividad urbana y metropolitana, aliviar la presión del tráfico en las áreas más sensibles y avanzar hacia una ciudad más equilibrada, sostenible y resiliente, en la que la movilidad activa y los modos colectivos constituyen la columna vertebral del desarrollo urbano.