

Al Departament de Mobilitat de l'Ajuntament d'Oliva o l'òrgan competent per a la tramitació del Pla de Mobilitat Urbana Sostenible d'Oliva.

Vicent Jordà, president del Fòrum Ciutadà d'Oliva - Agenda 21, major d'edat, amb DNI número [REDACTED] i correu electrònic a efectes de notificacions [REDACTED]

Exposa

Que el passat 11 de gener de 2022 es va publicar en el Butlletí Oficial de la província l'anunci sobre la informació pública de la aprovació inicial del Pla de Mobilitat Urbana Sostenible (PMUS).

Que durant les darreres reunions ordinàries del grup de treball s'ha debatut sobre el PMUS i s'han proposat les següents:

Al·legacions, observacions i suggeriments

Comentaris generals

Hi ha certs déficits estructurals que apareixen a **les conclusions dels tallers de participació** com:

- **Els problemes als accessos a la platja** del que no es planteja cap mena d'actuació ni compromís de solució.
- **La vertebració Nucli urbà-Platja amb via de vianants-ciclista**, que si bé en el plànol C1 xarxa ciclista proposada està previst un carril bici protegit, en la pràctica és inviable ja que en l'actualitat és utilitzat per vianants i usuaris de bicicleta i l'Ajuntament s'ha negat a ampliar el voral.

A més, es troben a faltar actuacions relacionades amb:

- la comunicació Oliva i Piles per les platges.
- la recuperació de l'antiga via Oliva-Dénia com a via verda, que si bé és de competència supramunicipal, ens consta que l'Ajuntament ha realitzat treballs al respecte i ha de ser qui ha de promoure eixa recuperació.

Altre aspecte a destacar és que durant la tramitació del PMUS ha canviat la legislació sobre mobilitat que, entre altres coses, afecta a la velocitat màxima en els nuclis urbans de forma que tots els carrers passarien a estar limitats a 30km/h o a 20km/h.

També ha tingut un impacte positiu l'alliberament de l'AP-7, que ha disminuït l'aforament de vehicles que travessen la ciutat però no s'ha analitzat quant ni com han canviat el fluxos

de trànsit dins del municipi. Aquesta informació és vital per prioritzar futures actuacions.

Per la qual cosa proposem que s'incloguen en el PMUS les esmentades actuacions i adaptacions.

Anàlisi programes d'actuacions

P1. Millora de la xarxa de la zona prioritària de mobilitat per als vianants

La xarxa definida s'oblida dels barris del sud, on trobem des del futur hospital fins a centres educatius, el conservatori, el centre polivalent o el reté policial. A més, hi ha un aparcament de molta capacitat (junt al Conservatori Josep Climent). Caldria ampliar la mirada i estendre la xarxa prioritària més enllà del nucli antic.

A més, caldria estudiar també la mobilitat a peu des del sector 15 a cap a C/ Comte d'Oliva, C/ Niño i viceversa. Tenint en compte la ubicació dels semàfors ja que s'ha de creuar la N-332.

Respecte al plànol relacionat *V2. Xarxa de vianants. Tipologia voreres:*

- Com que no s'inclou el nucli antic de la platja es proposa que s'incloga.
- Hi ha un errada en el carrer Comte d'Oliva, no està ben pintat. Les voreres són de 5 i 3 metres.

P2. Millora dels entorns escolars

Es proposa que l'entorn del C/ Niño siga zona 20. A més, es proposa que s'estudie una millora de la seguretat per a vianants en l'encreuament entre els carrers Niño, Natzaré, Raconada de les Ermites i N-332 ja que actualment no se sap massa bé per on ha de travessar.

En la línia del que s'esmenta en el punt anterior, vist que un dels centres d'adscripció al IES Gabriel Ciscar és Hort de Palau, caldria definir també una via prioritària dels del Sector 15.

P3. Implantació de sendes paisatgístiques per a vianants

Aquesta actuació té molt poca concreció, tanta que es limita a pintar les sendes per damunt del muntanyar. Es proposa que es realitze amb major detall i qualitat. No obstant, com la nostra intenció és ser propositius allà van algunes propostes.

En sentit Castell-platja, en arribar a Avinguda Llauredors s'acaben les zones d'ombra. Cap al nord no hi ha ni un arbre i cap sud ens trobem en Verge del Mar, un carrer estret, de voreres minúscules atapeït de vehicles.

Proposem:

1. que es coordinen aquestes actuacions amb el pla d'ombres del PACE (Pacte d'Alcaldes per al Clima i l'Energia), es dote la senda de senyalística sobre el paisatge i s'adapte per als vianants el carrer Verge del Mar.
2. que es restablisca el pas lliure de vianants per a l'ús públic de la passarel·la que connecte les platges del Kiko i de la mitja galta amb les condicions d'accessibilitat i seguretat adequades. i que s'incorpore dintre de la sendes paisatgístiques.

3. que es millore la senyalística a l'encreuament del passeig Gabriel Miró (posant passos de vianants si es creu convenient) amb el Vall de les Fonts.
4. que es recupere per al domini públic els darrers metres del marge sud del riu Vall de les Fonts i adequar-la per al pas de vianants i s'incorpore a les sendes paisatgístiques.

B1. Ampliació de la xarxa de transport ciclista

El plànol *C1 xarxa proposada* (pàg. 25) té mala qualitat i hi zones de diferents colors que fan difícil poder saber per on transcorreran els vials per a bicicletes, es proposa que es milloren l'escala i el nivell de detall.

Contrasta la falta de concreció d'aquesta actuació amb l'actuació *VM4. Pacificació d'una banda els eixos av. Sisterón – av. Agermanament...*

Respecte a la xarxa existent

El plànol *C1. Xarxa ciclista existent* (pàg. 9) no s'ajusta a la realitat, pinta de roig un carril bici vorera al llarg de tot el passeig quan no és així. A més, hi ha alguna cosa pareguda a un carril bici vorera en la part est del passeig Jaume I i C/ Alcalde Joan Sancho però en l'actualitat no està senyalitzat com a carril bici.

Cal dir també que s'indica que el voral esquerra sentit platja des de Francisco Brines es pinta com itinerari segregat (senyalitzat en berma) però òbvia que actualment és una via ciclopeatonal.

Entenem que en el PMUS s'ha de basar en la realitat per la qual cosa proposem que es corregisquen aquests errors.

A banda dels errors cartogràfics cal destacar que la xarxa ciclista existent està en pèssimes condicions. En algunes zones la calçada està en mal estat, hi ha zones perilloses per falta de visibilitat (encreuament Sisteron/Morer). Encreuaments sense pintar. El vehicle motoritzat sempre té prioritat. Tant vianants com els vehicles aparcats invaeixen els carrils bici, per exemple en l'aparcament de C/Morer, Rois de Corella. Es posen contenidors que interrompen la continuïtat de les voreres obligant al vianant a invadir el carril bici. Per tot això proposem que s'incloga una actuació enfocada a adequar als estàndards actuals la xarxa existent.

Respecte a l'actuació proposada

L'actuació, ho proposa tot, però no concreta res. Es plantegen 3 noves rutes, una de les quals no se sap quina és (en els plànols sembla s'aclareix). Dos semblen la mateixa. Apareixen noms de carrers que no existeixen (Avinguda Colón?) i tot és prioritari, però a curt, mitjà i llarg termini. Sembla que aquest pla d'actuació és un calaix de sastre per complir l'expedient.

Hi ha una clara manca de prioritització i de detall que caldria concretar. Per això proposem que les actuacions és dividisquen per eixos i se'n afegisca un altre: **la façana litoral** i s'aporte major detall i nivell de prioritització. Tant en les actuacions com els plànols.

Façana litoral

Abraçaria el front litoral urbanitzat, des de la fita amb Piles fins al sector 5.

La situació del carrer Verge del Mar, al nucli antic, que cal abordar-la més enllà del ciclo-carrer que es dibuixa, amb una semipeatonalització o peatonalització, per exemple. **L'Ajuntament disposa d'estudis al respecte que no s'han inclòs al pla.** Ja que com s'ha comentat anteriorment, la mobilitat dels vianants és molt difícil.

La proposta és que s'incloguen els estudis ja realitzats com a possibles actuacions a valorar.

Des de l'Ajuntament s'està treballant intensament per connectar les platges del nord amb la platja de Piles mitjançant un pont que està previst que tinga una amplària suficient per incloure un carril bici, però el pla sols contempla un ciclo-carrer. Avinguda Llaurador té una amplària considerable que permetria implementar un carril bici protegit que connectar amb el del pont. Es proposa que en Avinguda Llauradors es projecte un carril bici.

Ruta castell-platja

La ruta Castell-Platja al nostre parer aquest hauria de ser un dels eixos prioritaris ja que es utilitzada per molta gent i és una alternativa còmoda al vehicle motoritzat. Però tal com s'indica sols connecta el Passeig Francisco Brines amb el nucli antic. Estem a un quilòmetre de la platja! Suposem que serà una errada. Caldria entrar en detall i aclarir quin tipus d'actuació està prevista en la zona coneguda com el quilòmetre fins la platja, segons el plànol serà carril bici protegit que actualment és un voral pintat que fa de via ciclo-peatonal. Què passa amb els vianants? I amb les persones en mobilitat reduïda?

La proposta no és realista ja que expulsa als vianants i a les persones amb mobilitat reduïda. Per la qual cosa **proposem que es millore la situació actual, bé executant la urbanització, bé estudiant alternatives que amplien el voral de forma que la convivència entre vianants, ciclistes, usuaris de vehicles de mobilitat personal i persones amb mobilitat reduïda siga òptima.**

Aprofitem per a recordar aquest extracte de l'Annex de Participació que en la seua pàgina 24 diu:

A la pregunta "Hi ha algun lloc en el qual et semble que caminar o anar siga difícil o perillós?" hi ha reiteració en tres aspectes fonamentals: la carretera de connexió entre el poble i la platja, perquè consideren que és una via perillosa -sobretot l'últim quilòmetre- i falten voreres i condicions d'accessibilitat i seguretat per anar tant a peu com amb la bicicleta;...

Senda litoral

A l'actuació es descriu com una via discontinua, a la que li falta la part de connexió entre l'entrada i la eixida del poble. Pel Passeig? Per Avinguda Sisteron? Proponem que es detalle més.

A més, s'hauria de concretar la ruta de connexió amb el Parc Natural Marjal Pego-Oliva més encara quan aquesta via es veu afectada per les actuals obres de la Connexió Sud.

Eix Nord-Sud

Segons les conclusions del procés de participació ciutadana a l'apartat mobilitat de vianants i ciclistes la primera mancança a Oliva és «la falta de una xarxa ciclista continua equipada

amb aparcaments de bicis» . Segons el document de participació ciutadana a la seua pàg. 25 es fan 2 qüestions relacionades en la forma de desplaçar-se per anar a l'escola: «Si tens fills i els has d'acompanyar a l'escola, com aneu habitualment?» El 40% dels enquestats responen en cotxe. I la següent pregunta es: «Si és el cas, per què no utilitzes (o utilitzes poc) la bicicleta?» La resposta del 90% és: no hi ha un carril bici continu.

Si realment el procés de participació i les conclusions servixen per a alguna cosa hem de començar per afavorir un altre tipus de desplaçament no motoritzat, i a la pàg 17 del PMUS és diu que: “La xarxa de transport ciclista existent construïda en la seua majoria en Eixample” i Camí La Mar, es completa tancant el circuit existent i connectant-se amb tres noves rutes ciclistes actualment no existix cap carril bici en EIXAMPLE, sols un tram de la vorera externa del passeig en C/ Jaume I i Alcalde Juan Sancho que caldria senyalitzar adequadament per a ser un carril bici, i així començar l'eix vertebrador de Nord a Sud en bicicleta que afavorirà l'arribada als centres escolars de Lluís Vives, Desemparats, el Rebollet i la eixida cap al sud.

Per la qual cosa es proposa: implementar una connexió Nord –Sud que vaja paral·lela al passeig que recorre Oliva. Fer un estudi per adequar els carrers paral·lels al passeig que podrien reduir la seua amplària, ja que la velocitat és 30 i poder implementar un carril bici. Es reduirien molts desplaçaments en cotxe.

Noves propostes

Proposem que s'afegisca un tram de connexió, des del carril bici existent a l'altura de Gabriel Miró cap al Vall de les Fonts. Com que està l'institut Gregori Maians i el poliesportiu es podria valorar la possibilitat de crear una Zona 20.

Altra proposta seria continuar el carril bici projectat per Avinguda de l'Agermanament i per ronda sud fins a la N-332 i donar-li continuïtat fins a l'Institut Gabriel Ciscar i d'allí a la Marjal.

A més, crear un itinerari cap al cementeri.

B2. Aparcaments de bicicleta

Cal indicar bé quins són el tipus d'aparcament que es recomanen: O o U-invertida.

Els aparcaments proposats ens semblen insuficients per això proposem que s'afegisquen els següents:

- En l'entorn del Conservatori Josep Climent
- L'hort de la Bosca
- Als carrers per a vianants perpendiculars a la platja Pau-pi.
- Als accessos a la platja de Terranova.
- A l'entorn del Tou i a la Font Salà.

VM1. Enllaç sud.

Caldria tindre dades actualitzades després de 2 anys de la gratuïtat de l'AP7 de com ha

canviat el trànsit i només s'òbriga l'enllaç sud, però veure com afecta al trànsit interior. Potser molts problemes es resolguen o es facilite la seua solució.

VM4. Pacificació d'una banda els eixos av. Sisterón - av. Agermanament i...

El problema de fons és que forma part de la ronda sud i de l'accés a la platja. Calen més accessos a la platja i acabar la ronda Sud.

VM5. Regulació dels carrers a 30km/h

Entenc que això ja està per llei. Es proposa reforçar la senyalística en tot el nucli urbà.

VM6. Modificació del sentit de verge del Carme.

Amb l'enllaç sud potser ja no siga tan necessari. Caldria repensar-ho.

VM7. Creació d'àmbits de trànsit pacificat.

El tema de la zona 30 ja està desfasat en la nova legislació però cal senyalitzar.

Es proposen més zones 20:

- Nucli marítim (Almenys en la zona compresa entre Roger de Llúria i C/ Verge del Mar).
- Passeig Gabriel Miró (entorn IES Gregori Maians, Poliesportiu).
- Els carrers compresos entre C/ Niño i Comte d'Oliva.

Altres propostes

Aparcament de motocicletes

Zones d'aparcament per a motocicletes que permet, en alguns casos optimitzar, l'ús de l'espai reservat a l'aparcament de vehicles.

Via verda Oliva-Dénia

Promoure la recuperació de l'antiga via del Tren Carcaixent-Dénia com a via verda.

Senyalística camins rurals

Afegir senyalística en els camins agrícoles indicant que són transitades per usuaris de bicicleta.

Tren de la Costa

Proposem afegir una actuació que reivindique el Tren de la Costa.

En Oliva, a 7 de febrer de 2022

Vicent Jordà Escrivà

Firmado por VICENTE JORDA ESCRIVA -
[Redacted] el día 07/02/2022 con un
certificado emitido por ACCVCA-120