



ANEXOS EATE

5.1. ANEXO DE ESTUDIO DE MOVILIDAD SOSTENIBLE

CALLOSA D'EN SARRIÀ (ALICANTE)



1. ANTECEDENTES E INFORMACION PREVIA.

La Ley 6/2011 de Movilidad en la Comunidad Valenciana, establece en su artículo 10.5 (transcrito en el apartado previo) la obligatoriedad de la redacción de un Plan de Movilidad Municipal para aquellos municipios que realicen modificaciones relevantes de su Plan General en relación con la demanda de desplazamientos. Dicha obligación se extiende a municipios menores de 20.000 habitantes cuando el instrumento urbanístico prevea alcanzar dicha capacidad residencial o incrementar en un 50% las unidades residenciales o del suelo para actividades productivas.

Por otra parte, el artículo 11 de dicha ley, establece que:

La implantación de aquellos usos, servicios o unidades residenciales particularmente relevantes en relación con su capacidad de generación o atracción de demanda de desplazamientos será precedida de la formulación de un plan de movilidad específico. En particular, procederá su formulación en los siguientes casos:

- b) Áreas terciarias, deportivas, comerciales, hoteleras o de ocio que de forma unitaria o conjunta superen los 10.000 metros cuadrados.
- c) Áreas residenciales de más de 1.000 viviendas.
- d) Áreas residenciales de más de 200 viviendas cuando se desarrollen de manera independiente de los núcleos urbanos existentes o impliquen una dimensión igual o mayor que la de los citados núcleos.
- e) Áreas o instalaciones destinadas a la actividad productiva en donde se prevean más de 100 puestos de trabajo, salvo que se den las circunstancias de contigüidad señaladas en el punto anterior.

Es por tanto obligatorio en base a la citada Ley realizar un Plan de movilidad sostenible, para el municipio en su totalidad, de manera paralela al desarrollo de la ordenación urbanística. Esto permite asegurar que se realizará un análisis detallado y cuantificado de los requerimientos de movilidad del ámbito y del término municipal que se integrarán de forma bidireccional movilidad sostenible y ordenación del territorio a lo largo de su planeamiento, desarrollándose los aspectos anteriormente relacionados al grado de detalle correspondiente a la ordenación del ámbito. Además, el Plan de Movilidad articulará la conectividad externa del ámbito con su entorno cercano (núcleo principal de Callosa d'en Sarrià, Fuentes del Algar, Sierra de Bernia) y comarcal con Altea y Benidorm. Como



información previa se ha realizado para el desarrollo urbanístico del Sector Anibits Margequivir un informe de justificación de la movilidad sostenible en el sector. Este informe tiene tres anexos:

Anexo 1 Análisis de la movilidad.

Anexo 2. Propuesta de actuaciones complementarias.

Anexo 3. Análisis normativo.

Finalmente se analizan las conclusiones del estudio de movilidad del Sector Anibits Margequivir, el diseño de la vialidad del Sector con los objetivos y programas del Plan de Movilidad sostenible de Callosa d'en Sarria y la Ley 6/2011 de Movilidad de la Comunidad Valenciana y la ley 5/2014 de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Paisaje de la Comunidad Valenciana.

Por otra, parte, en acuerdo de junta de gobierno local , en sesión ordinaria celebrada el día 1 de septiembre de 2021, se acordó adjudicar el contrato para la ELABORACIÓN DEL PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE (PMUS) de Callosa d'en Sarrià, a la mercantil EN BICI POR LA MOVILIDAD EMPRESA S.L.

Respecto a la integración en la estrategia territorial de la comunidad Valenciana, indicar que, la ETCV propone una serie de criterios para garantizar la sostenibilidad de los crecimientos urbanísticos en el territorio, tanto para el suelo residencial como para el suelo destinado a actividades económicas. Estos criterios están basados en las expectativas demográficas y económicas para cada municipio, que razonablemente se han supuesto desde una visión conjunta del territorio y que se recogen en las directrices 80-86 y 95-100 de la ETCV, con sus correspondientes criterios de flexibilidad.

El análisis urbanístico que se realiza justifica la Actuación en un contexto macroterritorial y



en función de los modelos de desarrollo socioeconómico y territorial para Callosa d'en Sarrià e integrados en Objetivos y Principios de la Estrategia Territorial de la Comunidad Valenciana y por tanto valida esta actuación con este ámbito municipal.

En la memoria justificativa , se describe y justifica debidamente la actuación y cómo se integra en la estrategia territorial. La memoria también da respuesta al informe del servicio de Evaluación Ambiental Estratégica, emitido por la Conselleria de Agricultura , Medio Ambiente, Cambio Climático y desarrollo Rural. Dicho informe data de abril de 2016, cuando la propuesta aun incluía el campo de Golf. Actualmente la ordenación pormenorizada se ha revisado y reordenado de acuerdo con los parámetros que marca la LOTUP y la estrategia territorial de la Comunidad Valenciana y como se ha indicado , esta justificada en todos los documentos de planeamiento que acompañan a este documento.

Cabe destacar el cumplimiento del OBJETIVO 10 : Impulsar el modelo turístico hacia pautas territoriales sostenibles.

El turismo es una actividad estratégica para la comunidad Valenciana y junto con la agricultura es el sector económico que mayor impacto provoca sobre el territorio.

La actuación propuesta contempla y analiza la capacidad de acogida del territorio como factor condicionante de su implantación.

La propuesta implantada hace suyas las cuatro grandes líneas de acción de la ETCV.

- Utiliza el territorio como argumento, soporte y condicionante del modelo turístico
- Considera el paisaje y el patrimonio natural y cultural como elementos diferenciadores de espacios y destinos turísticos.
- Renovar la oferta con actuaciones de calidad en la marina Baixa.
- Diversifica territorial y tipológicamente la oferta turística
- Como tal Callosa d'en Sarrià Fue declarado municipio turístico en mayo de año 2000 por D72/2000

La propuesta de un gran complejo inmobiliario con un conjunto hotelero se incluye dentro de la estrategia como eficiente en consumo de suelo, agua y energía.

Cabe resaltar que dentro de la dinámica de cambio en la actividad turística debe preverse la renovación de los destinos convencionales mediante la creación de nuevos complejos de turismo y ocio al margen de la estructura urbana preexistente, la aparición de nuevos espacios emergentes en la franja prelitoral, el auge del turismo urbano y de grandes eventos



y la potenciación del turismo cultural y de medioambiente son fenómenos que conviene encauzar desde una perspectiva global para potenciar sus efectos dinamizadores sobre el conjunto de territorio y mitigar sus externalidades negativas desde el punto de vista económico social y ambiental.

Por esos motivos la actuación propuesta parte de las premisas de construcción singular de calidad, integración ambiental máxima, preservación de los espacios de interés y gestión eficiente de los recursos ambientales.

Estos aspectos vienen refrendados por las actuaciones de dinamización de la llegada de turistas de alto poder adquisitivo a la Comunitat Valenciana desarrolladas por la Administración Autonómica.

Igualmente, la actuación propuesta se encuadra dentro de la estrategia de cualificación integrada del territorio turístico del litoral

Y en los productos turísticos en proyecto de consolidación enunciados en la Estrategia Territorial de la Comunidad Valenciana.

Se entiende, en consecuencia, que la propuesta planteada se integra plenamente en los objetivos de la ETCV

También cabe destacar el cumplimiento del objetivo de movilidad y de infraestructura

Objetivo 19: Satisfacer las demandas de movilidad en el territorio de forma eficiente e integradora.

La estructura de conexiones territoriales indicadas en el término municipal dificulta la conexión con las redes de comunicaciones generales y con los servicios comarcales (sanitarios en Villajoyosa y Benidorm, Seguridad Social, Hacienda INEM etc.. en Benidorm, Extranjería Altea etc..)

A los efectos de transporte público existe únicamente una línea de autobuses que une la población con Benidorm.

La actuación propuesta plantea prolongar la línea de autobuses existente desde Benidorm-Albir- Altea- Altea la Vella hasta la actuación pues en la actualidad la parada de la misma está a escasos dos km. del acceso a la urbanización propuesta. Esta conexión también posee parada en los diferentes apeaderos del TRAM.

El resto de desplazamientos no motorizados es escaso o nulo en la zona. La bicicleta pública se está introduciendo en los municipios costeros aunque en la actualidad posee una



escasa aceptación. En previsión de una futura implantación efectiva la actuación propuesta es la que mayor facilidad de conexión plantea pues la CV 755 desde Altea la Vella hasta Callosa d'en Sarria es la que presenta unas pendientes más suaves.

El modelo planteado, como modelo polinuclear (compacto discontinuo es el que mejor rentabiliza el transporte público frente a los modelos compactos que posibilitan la movilidad peatonal o en bicicleta.

Aunque en el esquema de transporte público de la provincia de Alicante parezca que este vincula el recorrido Benidorm- Callosa d'en Sarria- Alcoi, esto no es cierto la CV 70 pasa a cinco Km de la población y el recorrido es más que dificultoso en los 12 km existentes entre callosa d'en Sarria y Benimantell.

Objetivo 19: Satisfacer las demandas de movilidad en el territorio de forma eficiente e integradora.

La estructura de conexiones territoriales indicadas en el término municipal dificulta la conexión con las redes de comunicaciones generales y con los servicios comarcales (sanitarios en Villajoyosa y Benidorm, Seguridad Social, Hacienda INEM etc.. en Benidorm, Extranjería Altea etc...)

A los efectos de transporte público existe únicamente una línea de autobuses que une la población con Benidorm.

La actuación propuesta plantea prolongar la línea de autobuses existente desde Benidorm- Albir- Altea- Altea la Vella hasta la actuación pues en la actualidad la parada de la misma está a escasos dos km. del acceso a la urbanización propuesta. Esta conexión también posee parada en los diferentes apeaderos del TRAM.

El resto de desplazamientos no motorizados es escaso o nulo en la zona. La bicicleta pública se está introduciendo en los municipios costeros aunque en la actualidad posee una escasa aceptación. En previsión de una futura implantación efectiva la actuación propuesta es la que mayor facilidad de conexión plantea pues la CV 755 desde Altea la Vella hasta Callosa d'en Sarria es la que presenta unas pendientes más suaves.

El modelo planteado, como modelo polinuclear (compacto discontinuo es el que mejor rentabiliza el transporte público frente a los modelos compactos que posibilitan la movilidad peatonal o en bicicleta.

Aunque en el esquema de transporte público de la provincia de Alicante parezca que este vincula el recorrido Benidorm- Callosa d'en Sarria- Alcoi, esto no es cierto la CV 70 pasa a cinco Km de la población y el recorrido es más que dificultoso en los 12 km existentes entre



callosa d'en Sarria y Benimantell.

Todos los demás objetivos están debidamente justificados en la memoria justificativa.

Por otra parte, también cabe destacar, que el desarrollo del sector esta previsto que se haga de acuerdo con los criterios BREEAM de urbanismo y nueva construcción, o certificación similiar , promoviendo la movilidad sostenible de las personas desde el diseño y la disponibilidad de infraestructura de transporte y movilidad que fomenten el uso de modos de transporte sostenibles.



2. PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE MUNICIPAL.

Una vez que el Ayuntamiento de Callosa d'en Sarria ha adjudicado la redacción del PMUS, se ha iniciado el proceso de redacción de dicho Plan de Movilidad Sostenible para todo el municipio. Para ello primero solicitó a la Diputación Provincial de Alicante subvención, para ello solicitó oferta de Asistencia técnica para la redacción del PMUS de Callosa. La subvención ha sido aprobada y el Ayuntamiento ha contratado la redacción de un PMUS con fecha de 2 de septiembre de 2021.

La redacción del PMUS, coincidirá temporalmente con la tramitación de la MODIFICACION PUNTUAL DEL PLAN GENERAL DE ORDENACION URBANA DE CALLOSA D'EN SARRIA Y ORDENACION PORMENORIZADA DEL AMBITO ANIBITS-MARGEQUIVIR, pero incorporará los criterios de movilidad del sector ANIBITS-MARGEQUEVIR.

(se adjunta copia de la subvención solicitada y copia de la adjudicación del contrato para que quede constancia que se está redactando)

Solicitud subvención a Diputación Provincial de Alicante.



DIR 3 de la Entidad: L02000003
Código SIA del Procedimiento: 2407844

MEDIO AMBIENTE. Solicitud de subvenciones a favor de Ayuntamientos para la redacción de inventarios y diagnósticos de movilidad urbana y la redacción de nuevos Planes de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS)

Procedimiento de tramitación de la Diputación de Alicante
Fecha Firma: 15/04/2021
Hash: 8025950020814e5c89267d0780813

Datos del interesado

Tipo de persona	NIF/CIF	Razón Social
Jurídica	PG304800F	AYUNTAMIENTO DE CALLOSA D'EN SARRIA

Datos del representante

Tipo de persona	NIF/CIF	Nombre	Primer apellido	Segundo apellido
Física	21405702Q	ANDRES	MOLINA	FERRANDIZ

Poder de representación que ostenta

Certificado de persona física en representación de persona jurídica

Datos a efectos de notificaciones

Medio de notificación	Email	Móvil
Electrónica	subvenciones@callosa.es	965880050

Expone / Solicita

Expone

- Que se ha publicado en el BOP las Bases y abierto el plazo de presentación de la convocatoria de Subvenciones a Ayuntamientos y EATIM de la provincia de Alicante para la redacción de Inventarios y Diagnósticos de Movilidad Urbana y Redacción de nuevos Planes de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS)

Solicita

- La inclusión en la convocatoria



Cod. Valencian: 06-041162740003720507 04/04/21 Verificació: Dip. 3.000. Resolució de 15 de Abril de 2021
Doc. de 15 de Abril de 2021. Data de: 06/04/21 Pla de la Dip. de la Prov. de Val. | Pàgina 1 de 3



Información adicional

Información adicional

Subsanación / aportación de Documentación

- En el supuesto de tener que subsanar / aportar documentación requerida por el departamento podrá hacerlo

TELEMÁTICA

En esta misma Sede Electrónica en el apartado de **MI Carpeta Electrónica** apartado **Mis expedientes** (SERÁ NECESARIO CONOCER EL NÚMERO DE EXPEDIENTE QUE SE LO FACILITARÁ EL DEPARTAMENTO)

Documentación Obligatoria

Solicitud

Rellenar y adjuntar

Normativa reguladora aplicable: CONVOCATORIA REDACCIÓN DE INVENTARIOS Y DIAGNÓSTICOS DE MOVILIDAD URBANA Y REDACCIÓN DE NUEVOS PLANES DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE (PMUS), AÑO 2021...
 Toda la norma
http://www.dip-alicante.es/bo/p2/pdf/total/2021/03/26_s8/2021_003540.pdf

Requisito de Validez: Original o copia auténtica

Forma de Aportación: Decido aportarla yo mismo

Archivo aportado	Nombre del fichero	Validez	Descripción
	20210415_Solicitud_Solicitud firma	Original	Solicitud

Documentación adicional

(*) En virtud del artículo 28.1 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, los interesados podrán aportar cualquier otro documento que estimen conveniente

No hay ningún documento cargado

Consentimiento y Deber de Informar a los Interesados sobre Protección de Datos

- He sido informado de que esta Entidad va a tratar y guardar los datos aportados en la instancia y en la documentación que la acompaña para la realización de actuaciones administrativas

Información básica sobre protección de datos

Responsable	Diputación Provincial de Alicante
Finalidad	Tramitar procedimientos y actuaciones administrativas.
Legitimación	Cumplimiento de una misión realizada en interés público o en el ejercicio de poderes públicos o encargados a esta Entidad.
Destinatarios	Se cederán datos, en su caso, a otras Administraciones Públicas y a los Encargados del Tratamiento de los Datos. No hay previsión de transferencias a terceros países.
Derechos	Acceder, rectificar y suprimir los datos, así como otras derechos, tal y como se explica en la información adicional.
Información Adicional	Puede consultar la información adicional y de detalle sobre Protección de Datos en la siguiente dirección: https://dip-alicia.nuevasedelectronica.es/guest/



Cod. Verificación: 85461832710010272050710010415 - Verificación: https://dip-alicia.nuevasedelectronica.es/guest/ Documento firmado electrónicamente el día 26 de Mayo de 2021 a las 12:08:33



Firma

Fecha y hora de autenticación	15/04/2021 09:04
Apellidos, Nombre	MOLINA FERRANDIZ, ANDRÉS
NIF / CIF	21405702Q
Proveedor de identidad	Cl@ve - Gobierno de España
Sistema de identidad	Certificado reconocido de firma
Tipo de certificado	Representante de persona jurídica
Nivel de seguridad	Medio
IP	185.130.144.17
Id sesión	00000xukix3a33z21s245zpvsvxw1 6bxqnuz1 u25px6nzjbb3

Declaro que es cierto el contenido de este documento y confirmo mi voluntad de firmarlo



Código de Verificación: 00000xukix3a33z21s245zpvsvxw1 6bxqnuz1 u25px6nzjbb3
Documento firmado electrónicamente desde la plataforma es.punto.gov.es | Página 3 de 3

Notificación Junta de Gobierno Local.



EXP. GESTIONA 525/2021

NOTIFICACIÓN ACUERDO JUNTA DE GOBIERNO LOCAL

D/D^a.	JOAN VICENS SALORT
DIRECCION:	O.T.M.
NEGOCIADO:	SECRETARIA
	J.G.L.:07/07/2021

La Junta de Gobierno Local del Ayuntamiento de Callosa d'en Sarrià, en sesión ordinaria celebrada el día **07 de JULIO de 2021**, adoptó entre otros el siguiente acuerdo:

2º) CORRESPONDENCIA.

Se da cuenta de los siguientes escritos, acordando los traslados que asimismo se indican:

DIPUTACIÓN DE ALICANTE. Resolución convocatoria de concesiones de subvenciones para la redacción de un Plan de Movilidad Urbana Sostenible.

Concesión: 18.000.-€

La Junta de Gobierno Local queda enterada, dando traslado al Departamento de Intervención y al Arquitecto Municipal.

DIPUTACIÓN DE ALICANTE. Resolución convocatoria de subvenciones de ejecución de planes locales de prevención de incendios forestales.

Desestimada por insuficiencia presupuestaria.

La Junta de Gobierno Local queda enterada, dando traslado al Departamento de Intervención y al Arquitecto Municipal.

DIPUTACIÓN DE ALICANTE. Resolución convocatoria de subvenciones para mobiliarios urbanos (juegos infantiles y bancos).

Desestimada por insuficiencia presupuestaria.

La Junta de Gobierno Local queda enterada, dando traslado al Departamento de Intervención y al Arquitecto Municipal.

Callosa d'en Sarrià **08 de JULIO de 2021.**

**LA SECRETARIA
FIRMA ELECTRONICA**

He recibido la notificación,
de _____ de 2021.

Contra la presente Resolución, que pone fin a la vía administrativa, puede interponer alternativamente o recurso de reposición potestativo, en el plazo de un mes a contar desde el día siguiente al de la recepción de la presente notificación, ante el mismo órgano que dictó el acuerdo, de conformidad con los artículos 123 y 124 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, o recurso contencioso-administrativo, ante el Juzgado de lo Contencioso-Administrativo de Alicante, en el plazo de dos meses, a contar desde el día siguiente al de la recepción de la presente notificación, de conformidad con el artículo 46 de la Ley 29/1998, de 13 de julio, de la jurisdicción Contencioso-Administrativa. Si opta por interponer el recurso de reposición potestativo no podrá interponer recurso contencioso-administrativo hasta que aquel sea resuelto expresamente o se haya producido su desestimación por silencio. Todo ello sin perjuicio de que pueda interponer Vd. cualquier otro recurso que pudiera estimar más conveniente a su derecho.

Res. Junta Mobiliario Guardado (1 de 1)
Fecha Firma: 08/07/2021
HASH: eea8ff09e17b-4c0d-1105e-79698a0d



Cod. Validación: A1Z7K05MPELQZHK6E8P24Y7SM | Verificación: https://callosadensarria.sedelectronica.es/
Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 1 de 1



EXP. GESTIONA 624/2021

NOTIFICACIÓN ACUERDO JUNTA DE GOBIERNO LOCAL

D/D ^a .	JOSÉ CHACÓN MESA		
DIRECCION:	AJUNTAMENT		
NEGOCIADO:	CONTRATACIÓN	J.G.L.:	01/09/2021

La Junta de Gobierno Local del Ayuntamiento de Callosa d'en Sarrià, en sesión ordinaria celebrada el día **01 de SEPTIEMBRE de 2021**, adoptó entre otros el siguiente acuerdo:

8º) CONTRATO MENOR ELABORACIÓN DEL PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE CALLOSA D'EN SARRIÀ (PMUS)

A la vista de las características del contrato que se pretende adjudicar:

Tipo de contrato:	SERVICIOS
Subtipo del contrato:	ASISTENCIA TÉCNICA
Objeto del contrato:	PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE
Procedimiento de contratación:	MENOR
Tipo de Tramitación:	Ordinaria
Valor estimado del contrato:	14.876€
IVA:	3.124€
Precio:	18.000€
Duración	2 MESES

Vistas las Ofertas presentadas por las siguientes mercantiles:

INTEGRACIÓN Y SERVICIOS GLOBALES DE RED:	15.800€ + IVA.
CONSULTORÍA UP2CITY, VEHÍCULOS ELÉCTRICOS SL:	16.150€ + IVA.
EN BICI POR LA MOVILIDAD EMPRESA SL:	14.875€ + IVA.

Examinada la documentación que la acompaña, visto el informe de Secretaría y de conformidad con lo establecido en la Disposición Adicional Segunda de la Ley 9/2017 de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público, por la que se transponen al ordenamiento jurídico español las Directivas del Parlamento Europeo y del Consejo 2014/23/UE y 2014/24/UE, de 26 de febrero de 2014,

La Junta de Gobierno Local, por unanimidad ACUERDA:

Marta Elena Morales Guardado (1 de 1)
Secretaría
Firma: 02/09/2021
FACR: 02092021017015445876403035746f



Cód. Verificación: AQYCTC3GM6NFR73SLNCEG4TEY | Verificación: <https://callosadensarria.sedelectronica.es/>
Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 1 de 2



EXP. GESTIONA 624/2021

PRIMERO. Justificar la celebración del contrato por los siguientes motivos:

Insuficiencia de medios personales y materiales.

quedando acreditado que la contratación de **ELABORACIÓN DEL PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE CALLOSA D'EN SARRIÀ (PMUS)**, mediante un contrato de *Servicios* es la forma más idónea y eficiente de llevar a cabo los fines del Ayuntamiento.

SEGUNDO. Justificar la no alteración del objeto del contrato por los siguientes motivos:

No se está alterando el objeto del contrato, dado que la entidad no cuenta con los medios suficientes para dar cobertura al servicio.

TERCERO. Contratar con la mercantil EN BICI POR LA MOVILIDAD EMPRESA S.L. (EBXM) con CIF B-87417739 y domicilio en C/ Melilla, 29-Esc B- 3º A, 25005-Madrid, la prestación descrita en los antecedentes por ser la oferta económica más ventajosa.

CUARTO. Una vez realizada la prestación, incorpórese la factura y tramítense el pago a la vista del informe de intervención previa.

QUINTO. Notificar la resolución al adjudicatario en el plazo de diez días a partir de la fecha de la firma de la Resolución.

SEXTO. Comunicar al Registro de Contratos del Sector Público los datos básicos del contrato incluyendo la identidad del adjudicatario, el importe de adjudicación, junto con el desglose correspondiente del Impuesto sobre el Valor Añadido.

En Callosa d'en Sarrià, a **2 de SEPTIEMBRE** de **2021**.

**LA SECRETARIA
FIRMA ELECTRÓNICA**

He recibido la notificación,
de _____ de 2021.

Contra la presente Resolución, que pone fin a la vía administrativa, puede interponer alternativamente o recurso de reposición potestativo, en el plazo de un mes a contar desde el día siguiente al de la recepción de la presente notificación, ante el mismo órgano que dictó el acuerdo, de conformidad con los artículos 123 y 124 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, o recurso contencioso-administrativo, ante el Juzgado de lo Contencioso-Administrativo de Alicante, en el plazo de dos meses, a contar desde el día siguiente al de la recepción de la presente notificación, de conformidad con el artículo 46 de la Ley 29/1998, de 13 de julio, de la Jurisdicción Contencioso-Administrativa. Si opta por interponer el recurso de reposición potestativo no podrá interponer recurso contencioso-administrativo hasta que aquel sea resuelto expresamente o se haya producido su desestimación por silencio. Todo ello sin perjuicio de que pueda interponer Vd. cualquier otro recurso que pudiera estimar más conveniente a su derecho.



Cód. Validación: AQYCTG3GMNNR73SLNGEG4TEY | Verificación: <https://sede.sarria.es/sedelectronica.es/>
Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 2 de 2



EXP. GESTIONA 624/2021

PRIMERO. Justificar la celebración del contrato por los siguientes motivos:

Insuficiencia de medios personales y materiales.

quedando acreditado que la contratación de **ELABORACIÓN DEL PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE CALLOSA D'EN SARRIÀ (PMUS)**, mediante un contrato de *Servicios* es la forma más idónea y eficiente de llevar a cabo los fines del Ayuntamiento.

SEGUNDO. Justificar la no alteración del objeto del contrato por los siguientes motivos:

No se está alterando el objeto del contrato, dado que la entidad no cuenta con los medios suficientes para dar cobertura al servicio.

TERCERO. Contratar con la mercantil EN BICI POR LA MOVILIDAD EMPRESA S.L. (EBXM) con CIF B-87417739 y domicilio en C/ Melilla, 29-Esc B- 3º A, 25005-Madrid, la prestación descrita en los antecedentes por ser la oferta económica más ventajosa.

CUARTO. Una vez realizada la prestación, incorpórese la factura y tramítense el pago a la vista del informe de intervención previa.

QUINTO. Notificar la resolución al adjudicatario en el plazo de diez días a partir de la fecha de la firma de la Resolución.

SEXTO. Comunicar al Registro de Contratos del Sector Público los datos básicos del contrato incluyendo la identidad del adjudicatario, el importe de adjudicación, junto con el desglose correspondiente del Impuesto sobre el Valor Añadido.

En Callosa d'en Sarrià, a **2 de SEPTIEMBRE** de **2021**.

**LA SECRETARIA
FIRMA ELECTRONICA**

He recibido la notificación,
de _____ de 2021.

Contra la presente Resolución, que pone fin a la vía administrativa, puede interponer alternativamente o recurso de reposición potestativo, en el plazo de un mes a contar desde el día siguiente al de la recepción de la presente notificación, ante el mismo órgano que dictó el acuerdo, de conformidad con los artículos 123 y 124 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, o recurso contencioso-administrativo, ante el Juzgado de lo Contencioso-Administrativo de Alicante, en el plazo de dos meses, a contar desde el día siguiente al de la recepción de la presente notificación, de conformidad con el artículo 46 de la Ley 29/1998, de 13 de julio, de la Jurisdicción Contencioso-Administrativa. Si opta por interponer el recurso de reposición potestativo no podrá interponer recurso contencioso-administrativo hasta que aquel sea resuelto expresamente o se haya producido su desestimación por silencio. Todo ello sin perjuicio de que pueda interponer Vd. cualquier otro recurso que pudiera estimar más conveniente a su derecho.



Cód. Validación: AQYCTG3GMNNR73SLNGEG4TEY | Verificación: <https://sede.sarria.es/sedelectronica.es/>
Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 2 de 2



3. ALCANCE Y DESARROLLO DEL PMUS de Callosa d'en Sarria.

1.- ANTECEDENTES

La redacción del Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) de Callosa d'en Sarrià se basará en la guía del I.D.A.E. de 2006, la Guía para PTT de 2019 y las recomendaciones y estándares europeos de CIVITAS SUMPs-UP. La estructura del PMUS considerará 4 fases:

- Fase 1: Inventario de información existente.
- Fase 2: Análisis y diagnóstico.
- Fase 3: Programa de actuación.
- Fase 4: Modelo de gestión y seguimiento del plan.

2.- INVENTARIO DE INFORMACIÓN EXISTENTE (Fase 1)

Se realizará un análisis general del municipio para caracterizar el municipio, desde el punto de vista de la movilidad, y detectar los principales problemas.

También se realizan todos los trabajos de campo necesarios para poder determinar la oferta y la demanda de transporte en el ámbito municipal, mediante aforos y encuestas con una muestra del 5% de la población.

El inventario contendrá los siguientes elementos, recogidos en un SIG:

- Aforos: recopilación de información de aforos disponibles e instalación y explotación de nuevos puntos de aforo mediante aforos manuales y en las intersecciones más representativas.
- Aparcamiento: con tipología, ubicación y distribución por calles.
- Vados: ubicados en campo.
- Aceras: con inventario de los anchos de las aceras del municipio.
- Señalización: recopilación de sentidos de tráfico, regulación de intersecciones y pasos peatonales.



3.- ANÁLISIS Y DIAGNÓSTICO (Fase 2)

El análisis del conjunto de aforos y encuestas mostrará parámetros y comportamientos de movilidad, que, junto a los factores socioeconómicos vinculados a cada zona del ámbito de estudio, dará como resultado un modelo matemático que replica las condiciones de uso de la red. Los modelos se simularán en AIMSUN.

La interpretación de variables del modelo matemático y de los indicadores que del mismo emanan constituyen la clave del análisis.

La diagnosis establecerá una interpretación de la información de cara a plantear propuestas que conformarán el programa de actuación.

Una vez realizado el análisis y diagnóstico de la situación actual, es necesario llevar a cabo un estudio del desarrollo del municipio con medidas de ahorro energéticas. La generación de hipótesis de evolución, serán consensuadas con el ayuntamiento, lo que permitirá generar los escenarios necesarios de la fase siguiente.

En el diagnóstico se realizará los análisis siguientes:

1. **Situación actual.**
2. **Análisis actual.**
 - a. Población.
 - b. Aparcamientos.
 - c. Transporte público.
 - d. Movilidad peatonal.
 - e. Movilidad ciclista.
 - f. Seguridad Vial.
 - g. Señalización.
 - h. Balance energético
3. **Diagnóstico.**
 - a. Transporte privado.
 - b. Aparcamiento.
 - c. Transporte público
 - d. Movilidad Peatonal
 - e. Movilidad ciclista
 - f. Seguridad Vial.
 - g. Señalización.



4.- PROGRAMA DE ACTUACIÓN (Fase 3)

La definición de un conjunto de medidas, que constituyen todas juntas un programa de actuación, es el objetivo de esta fase. **A partir de las propuestas realizadas, se obtendrán actuaciones a desarrollar conforme a cinco Políticas Básicas:**

- **Fomentar los modos de transporte no motorizados.**
- **Potenciar un mayor peso del transporte público respecto al automóvil privado en reparto modal.**
- **Conseguir un uso más adecuado, social y ambientalmente óptimo del espacio público.**
- **Incidir sobre la conducta de movilidad de los ciudadanos.**
- **Contribuir a la planificación sostenible del desarrollo.**

Las políticas se desdoblán en áreas de Intervención del Plan. Las áreas incluidas en el Plan serán:

- **Movilidad peatonal**
- **Movilidad ciclista**
- **Transporte público**
- **Ordenación del tráfico**
- **Aparcamientos**
- **Movilidad eléctrica**

Con el programa de actuación desarrollado, se busca modificar notablemente las tendencias actuales de movilidad, reducir el impacto ambiental del transporte, mejorar el balance energético y promover un desarrollo urbanístico sostenible. Este programa estará valorado y sus repercusiones ambientales medidas conforme a indicadores claramente definidos. A partir de este punto se dispone de un borrador del PMUS, por si hiciese falta cualquier comunicación oficial.



5.- SELECCIÓN DEL PROCEDIMIENTO DE APROBACIÓN

En este punto, el ayuntamiento debe decidir si tratar el plan como una herramienta de ahorro energético, para lo cual sólo hace falta la aprobación municipal, o como un plan municipal de movilidad, herramienta de planificación que, según la legislación valenciana¹, debe ser informado por el órgano competente de

En el caso de que el ayuntamiento de Callosa d'en Sarrià decida este segundo camino, que implica varios pasos a través de una ruta administrativa con diversas variantes, se atenderá a una dilación de plazos por la tramitación ambiental de la Generalitat. Se muestra a continuación la opción más optimista, que es la tramitación simplificada, que decide el órgano ambiental al final de la fase previa (lo que implica la DIE y el borrador del PMUS).

¹ Artículo 10, apartado 1 en su nueva redacción modificada en diciembre de 2017 por el artículo 38 de la ley 21/2017
movilidad de la Comunidad Valenciana

6.- DIE Y BORRADOR DEL PMUS EN FASE DE INICIO

Según el artículo 50 de la LOTUP, la solicitud de inicio de la evaluación ambiental y territorial estratégica acompañada de un borrador del plan se configura con un documento D.I.E. (Documento Inicial Estratégico) con el siguiente contenido:

- a) Los objetivos de la planificación y descripción de la problemática sobre la que actúa
- b) El alcance, ámbito y posible contenido de las alternativas del plan que se propone.
- c) El desarrollo previsible del plan o programa.
- d) Un diagnóstico de la situación del medio ambiente y del territorio antes de la aplicación del plan en el ámbito afectado.
- e) Sus efectos previsibles sobre el medio ambiente y sobre los elementos estratégicos del territorio, tomando en consideración el cambio climático.
- f) Su incardinación en la Estrategia Territorial de la Comunitat Valenciana y su incidencia en otros instrumentos de la planificación territorial o sectorial.
- g) La motivación de la aplicación del procedimiento simplificado de evaluación ambiental y territorial estratégica.
- h) Un resumen de los motivos de la selección de las alternativas contempladas.
- i) efecto negativo importante en el medio ambiente y en el territorio, que se derive de la



aplicación del plan o programa, así como para mitigar su incidencia sobre el cambio climático y su adaptación al mismo.

j) Una descripción de las medidas previstas para el seguimiento ambiental del plan.

Se proponen los epígrafes g, h, i y j para solicitar el trámite abreviado desde un principio.

7.- CONSULTA Y PARTICIPACIÓN CIUDADANA DEL PMUS EN FASE PREVIA

Según el artículo 51 de la LOTUP², el órgano ambiental y territorial someterá el documento a consultas de las administraciones públicas afectadas. Para facilitar esta labor y llevar a cabo una participación ciudadana activa, se propone comunicar y dar a conocer el contenido del plan y la DIE, por los siguientes medios:

² Referencia al texto de la LOTUP <https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-2014-9625>

³ Se propone el dominio www.pmus-callosa.es

- a) Página web específica con contenidos del plan (se incluye diseño, dominios³ y alojamiento por un año)
- b) Encuestas web con códigos QR⁴
- c) Recepción de alegaciones y actas de participación
- d) Webinars y videoconferencias (3 conferencias en remoto)
- e) Talleres participativos (3 jornadas de participación)

8.- MODELO DE GESTIÓN Y SEGUIMIENTO DEL PLAN (Fase 4)

Para analizar la evolución de la movilidad sostenible en el municipio, así como del grado de implementación y éxito de las medidas implantadas, se elaborará un Plan de Seguimiento, el cual establecerá un protocolo o guía de procedimientos para la consecución de los objetivos fijados en el plan.

El Plan de Seguimiento tiene por objeto establecer los procedimientos de definición, desarrollo y control de los programas, así como los criterios para una revisión periódica del PMUS.

reconocidos por la Comunidad Europea, facilitando la exposición de resultados del plan a nivel nacional y europeo, y la concesión de ayudas para la implantación de las medidas.

Para que la visión que se tenga del PMUS sea de una herramienta de mejora de la calidad de



vida de la ciudadanía y las medidas implantadas en el municipio sea efectivas, se realizará un Plan de Comunicación y Divulgación en el que se marquen las pautas a seguir para conseguirlo

9.- SUBSANACIÓN DEL PMUS SEGÚN INFORME AMBIENTAL EN FASE DE APROBACIÓN

El informe medioambiental, una vez determinada la tramitación simplificada, aportará todos los condicionantes, derivados de las consultas a la administración, que puedan condicionar el plan, pero, de manera especial, habrá dos informes:

- Informe de Movilidad (con potenciales enfoques de mayor detalle)
- Informe de Medioambiente (con potencial enfoque de delimitación de ámbito)

El contenido del plan se modificará con arreglo a las necesidades que estos informes demanden. Se incluyen todos los contenidos que se prescriban, excepto cualquiera de los siguientes apartados:

- Encuestas
- Aforos

En caso de tener que ampliar estos alcances, se realizará presupuesto por cada uno de ellos o de manera conjunta, pero adicional a lo presupuestado en esta proposición económica.

10.- EXPOSICIÓN PÚBLICA DEL PMUS EN FASE DE PUBLICIDAD Y SEGUIMIENTO

Generación de un documento resumen, para su publicación digital en la web municipal o en el dominio operativo del plan, una vez aprobado el mismo.

11.- PLAZO DE EJECUCIÓN:

Se configura una oferta de servicio que permita atender todas las fases hasta la aprobación. Se incluyen las gestiones necesarias, para el éxito de cada fase.

Se prevé realizar las fases de redacción y diagnóstico en un plazo de 5 MESES.

- Fase 1 Inventario de información existente
- Fase 2 Análisis y diagnóstico
- Fase 3 Programa de actuación
- Selección del procedimiento de aprobación



- **DIE y Borrador del PMUS en fase de inicio**
- **Consulta y participación ciudadana del PMUS en fase previa .**
- **Fase 4 Modelo de gestión y seguimiento del plan.**
- **Subsanación del PMUS según informe ambiental en fase de aprobación.**
- **Exposición pública y seguimiento.**

RESUMEN DE LAS FASES PREVISTAS EN LA REDACCIÓN DEL PMUS QUE SE ESTÁ REDACTANDO EN ESTOS MOMENTOS

1.1. Fases 1 y 2: Inventario, análisis y diagnóstico

El objetivo de esta fase 1 será la caracterización, identificación y detección de las condiciones existentes: socioeconómica, espacio público, seguridad vial, estructura del viario, señalización en términos cuantitativos y cualitativos, usos del suelo...

Un análisis y diagnosis exhaustivo es fundamental para alcanzar los objetivos marcados.

1.1.1. Estructura de datos e información

El equipo consultor, en coordinación con la Dirección del Proyecto del Ayuntamiento, recabará diferente información. El guion o estructura de información o datos que serán recopilados será:

A. Indicadores territoriales, socioeconómicos y demográficos

Para la caracterización del municipio se estudiará su orografía, clima, densidad de población, distribución territorial de población y otros aspectos demográficos como la pirámide poblacional, el crecimiento demográfico y la proporción de personas residentes extranjeras.

Como indicadores económicos y empleo se evaluará la evolución en los últimos años de aspectos económicos y de empleo, ya que están relacionados con la movilidad, como son el paro, el número de empresas, el número de empresas del sector Industria / Servicios / Comercio... y la renta bruta media.

La presencia y propiedad de vehículos a motor registrados en el municipio se determinará con la composición del parque móvil en función del tipo de vehículo, su etiquetado ambiental DGT y la evolución o tendencia.

B. Usos del suelo

La distribución de usos dentro del territorio es la principal causante de la movilidad. El planeamiento urbanístico define de una manera muy fuerte las pautas de movilidad y tiene una influencia decisiva



en el modo de transporte empleado.

Para comprobar de qué manera la planificación urbana está condicionando la movilidad, se realizarán las siguientes labores:

- Identificación de las principales zonas atractoras y generadoras de viajes, poniendo de manifiesto las áreas monofuncionales frente a la mezcla de usos.
- Análisis de la densidad edificatoria
- Normativas urbanísticas en función de la exigencia de mínimos de aparcamiento (pre-1978, NNSS desde 1978 y posteriores a la aprobación al PGOU)
- Concentración de actividad en planta baja
- Impacto de los nuevos desarrollos previstos

Para la obtención de ciertas informaciones se requerirá la ayuda y colaboración de los técnicos municipales.

C. Espacio público y viario

La categorización del espacio público urbano destinado a la circulación, tránsito o estancia de vehículos y personas es el objetivo de este apartado.

Se clasificará el **viario público** en función de las diferentes competencias y ámbitos estatal, autonómica, interurbana municipal y urbana municipal.

El viario público será analizado en función de anchuras atendiendo al menos a la siguiente clasificación:

- Vías sin anchura para diferenciar calzada y acera accesible.
- Vías sin anchura para introducir bandas de aparcamiento y zonas estanciales respetando la accesibilidad peatonal.
- Vías con anchura suficiente para tener bandas de aparcamiento y zonas estanciales garantizando la accesibilidad peatonal.
- Vías con anchura suficiente para tener doble sentido de circulación motorizada.



Para complementar la clasificación se atenderá a analizar la señalización horizontal y vertical de orientación para la circulación de vehículos y personas, aquella de uso turístico, etc.



Programa de Camino Escolar. Fuente IDAE

Para evaluar la **caminabilidad de los espacios públicos** se evaluarán atendiendo a los siguientes aspectos:

Zonas de uso peatonal intensivo: A partir de fuentes locales e identificación de lugares con concentración de gente tales como puertas de colegios (concentración peatonal), zonas de comercios (concentración a lo largo del día) o de terrazas (en ciertas horas). De esas, se identificarán aquellos espacios peatonales que pueden presentar escasez en esos momentos.

Accesibilidad: Se valorará dentro de cada vía la facilidad para ser recorrida con movilidad reducida, mediante la identificación de tres aspectos: accesibilidad transversal entendida como facilidad para cruzar al otro lado de la calle mediante pasos rebajados, seguros y frecuentes; accesibilidad longitudinal que es la facilidad para continuar el recorrido a lo largo de la calle con un ancho suficiente para cruzarse con otras personas y sin rodeos; y la accesibilidad estancial que se configura con presencia de espacios con bancos para descansar.

Factores ambientales que influyen para elegir itinerario: La sensibilidad a los elementos naturales de los desplazamientos a pie requiere identificar aquellos factores que pueden suponer barreras solucionables, como son la orografía, identificando las zonas con pendientes disuasorias; la exposición al sol, identificando los viarios con sombra total, parcial en uno de sus lados o con horas centrales del día sin sombra; y las zonas de exposición al viento fuerte en invierno.

Tránsito interurbano: analizado mediante las huellas de caminantes de plataformas on-line se



identificarán los trayectos interurbanos más frecuentados, evaluándose su comodidad.

La circulación en **bicicleta y VMP** comenzará siendo evaluada identificando el marco legal local, valorando si existe diferencia legal entre ambos tipos de vehículos de cara al viario por dónde circular.

Se analizará la facilidad para usar estos vehículos en todo el viario urbano e interurbano con poblaciones limítrofes, no sólo las vías ciclistas, atendiendo a factores como son la Intensidad de tráfico, a partir de los aforos y datos de otras vías a partir de la base de datos de Google Maps; la velocidad legal de la vía; las vías con restricciones al tráfico a motor, totales o parciales; la orografía y la exposición al sol. El resultado será un mapa de vías con distinto grado de dificultad.

Para el aparcamiento de bicicletas se hará inventario de los lugares seguros para aparcar la bici, diferenciando aparcabicis mete-ruedas en vía pública, aparcabicis modelo U invertida en vía pública, mobiliario urbano susceptible de ser usado para atar la bici, aparcamientos en dependencias municipales y espacios en otros edificios.



Ciclistas urbanas. Fuente IDAE

La **jerarquización del viario para tráfico a motor** permite conocer la distribución territorial de calles y vías para la circulación y aparcamiento, identificando la cobertura que ofrecen. La clasificación se hará en función de cuatro tipos principales: calles con restricción al paso temporal, calles de plataforma única (20 km/h), calles de un carril por sentido (30 km/h) y calles de dos carriles por sentido (50 km/h).

D. Uso del viario y tráfico



La categorización del viario público urbano destinado a la circulación debe atender a aspectos de ingeniería de tráfico.

La Intensidad Media Diaria (IMD) se realizará una estimación de las vías principales a partir de dos fuentes: los **aforos** en los puntos principales y el Open data de Google Maps. Los aforos se llevarán a cabo en dos momentos de la semana, tanto en día laboral como festivo o fin de semana, y atenderán a las diferentes franjas horarias representativas.

La **encuesta de movilidad** se realizará utilizando medios digitales, como encuestas online, y permitirá identificar los principales puntos de origen y destino (matriz O/D) Se acompañará de una identificación de zonas de concentración de edificios origen (residenciales) y destino (terciario, industrial y dotacionales)

Se identificarán los cortes de tráfico con motivo de eventos singulares, horas de acceso a colegios o peatonalizaciones periódicas, mostrando los planes de circulación alternativa en esos casos.

E. Transporte público

Se realizará un inventario de la oferta actual de transporte público en relación a líneas y frecuencias de líneas urbanas e interurbanas, cobertura dentro de la zona urbana, evolución de la oferta en los últimos años y conexiones intermodales hacia grandes ciudades de referencia.

A partir de ahí se realizará un diagnóstico de las carencias actuales y la posible evolución del transporte público en la zona

Sobre servicios de taxi se identificarán los servicios de taxi regular y a la demanda, y se evaluarán las carencias del servicio.

F. Aparcamiento

Se realizará un diagnóstico sobre la oferta total de plazas de aparcamiento a motorizados, con el objetivo de valorar si la situación actual está logrando un equilibrio entre el servicio prestado (accesibilidad de mercancías y gente sin alternativas) y las externalidades negativas (“sobreabuso” del coche).



Programa MOVES III de Incentivos a la Movilidad Eficiente y Sostenible. Fuente IDAE

Para ello se realizarán las siguientes tareas:

- Inventario total de plazas, incluyendo las existentes en vías públicas (mediante trabajo de campo) y aquellas interiores a las parcelas (obtenidas mediante catastro)
- Identificación del tipo de plaza: libre, con limitación horaria, PMR, reservada a ciertos vehículos como puntos de recarga de VE, ocupada por otros elementos, vado.
- Cálculo de la densidad de plazas por hectárea y por habitante.
- Zonas con exceso de demanda respecto a la oferta y su relación con el estacionamiento irregular.
- Políticas de gestión de plazas: incentivos, restricciones, priorización de vehículos.

Dado el plazo y el alcance de los trabajos se requiere de la colaboración de técnicos municipales en la obtención de datos de plazas estimadas o vados autorizados, simplificando y mejorando las labores de la consultora.

G. Distribución Urbana de Mercancías

El reparto y distribución de mercancías en las vías municipales tienen impactos positivos para la actividad económica (como el comercio) pero tiene impactos que deben ser atendidos y evaluados. Para su identificación se atiende a tres aspectos:

Oferta de aparcamiento en vía pública: Se identificarán las plazas de carga y descarga, así como su adecuación a la zona de concentración comercial y de restauración. Se detectarán las zonas en las que hay carencia de este tipo de plazas.

Paso de vehículos pesados: Se identificarán las principales rutas de vehículos pesados desde los



polígonos industriales que pueden afectar al casco urbano. Se valorarán los tiempos y distancias de las alternativas existentes.

Micrologística eléctrica: Se analizará el posible desarrollo de la distribución urbana de mercancías (DUM) con vehículos pequeños eléctricos (motos, bicis y patinetes de carga), en concreto su situación actual, las condiciones urbanas y las regulaciones.

Si bien estas iniciativas o actuaciones no están muy desarrolladas en la actualidad el auge y tendencia al alza del comercio electrónico y el envío a domicilio de compras requiere su consideración y puesta en relevancia.

A. Gestión de la movilidad y transporte

Si bien la infraestructura física es lo más notorio y relevante a simple vista por el ciudadano la gestión de la movilidad urbana marca el contexto y entorno que lo hacen funcionar de forma ordenada, segura y eficiente.

En este aspecto se atenderá a las gestiones y **autorizaciones de paso y circulación**; permisos de aparcamiento como la asignación de nuevos vados o la implantación de reservas de PMR; y la diferenciación por vehículos (emergencias, servicios esenciales, pesados...)

Por último, se deberá atender a las competencias de control, vigilancia y sanción que ejerce **Policía Local** en el municipio. Para ello se deberá recopilar personal disponible y su evolución, denuncias realizadas por tipo, etc.

Equipos, medios y recursos materiales de ayuda

Para estas fases se dispone de medios informáticos propios (PC, portátil, impresora, escáner...) y dispositivos móviles de toma de datos en campo (Tablet, móvil, etc.) Se dispone de licencia de AutoCAD y de una plataforma online de encuestas *FreeOnlineSurveys*. Por último, para realizar los aforos de tráfico se realizará la subcontratación del servicio a empresa especializada.

2.2.2. Resultados

A partir del análisis y recopilación previo se realizará un documento diagnóstico que debe identificar de forma clara las debilidades, amenazas, fortalezas y oportunidades (DAFO) del municipio en movilidad urbana.

Fase 3: Programa de actuación

El objetivo de esta fase 3 es establecer las metas y los objetivos estratégicos en función de las



condiciones de partida. Se acompañará de una batería de medidas encaminadas fundamentalmente a racionalizar el uso del vehículo privado motorizado de forma individual.

Las áreas de intervención que serán tratadas son:

- Movilidad peatonal.
- Movilidad ciclista y VMP.
- Transporte colectivo, en su vertiente pública y/o privada (compartir coche o coche compartido, por ejemplo)
- Ordenación del tráfico y aparcamientos.
- Fomento del vehículo eléctrico.

Un objetivo fundamental del PMUS es la **eficiencia energética**, propiciando un consumo de recursos energéticos más racional y acorde a diferentes regulaciones y normas de diferente rango en la Administración Pública como la Estrategia Española de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada 2030, la Ley de Movilidad de la Generalitat Valenciana o las Leyes contra el Cambio Climático europea o estatal. Por todo ello se realizará una evaluación energética inicial o de partida y unos escenarios objetivo, diferenciándolos en condiciones Mínimas y Óptimas.

El **presupuesto** por partidas y global definirá la hoja de ruta de inversiones, identificando posibilidades de financiación actuales y previstas. Se acompañará de una propuesta de planificación temporal de la implantación, acomodando en diferentes anualidades las inversiones a realizar



4. PROPUESTAS DE ACTUACIONES DE MOVILIDAD DEL SECTOR ANIBITS-MARGEQUIVIR Y SU COMPLEMENTARIDAD CON EL PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE CALLOSA D'EN SARRIA.

El Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Callosa d'en Sarria establece 5 Políticas Básicas:

- Fomentar los modos de transporte no motorizados.
- Potenciar un mayor peso del transporte público respecto al automóvil privado en reparto modal.
- Conseguir un uso más adecuado, social y ambientalmente óptimo del espacio público.
- Incidir sobre la conducta de movilidad de los ciudadanos.
- Contribuir a la planificación sostenible del desarrollo.

Las políticas se desdoblan en áreas de Intervención del Plan. Las áreas incluidas en el Plan serán:

- Movilidad peatonal
- Movilidad ciclista
- Transporte público
- Ordenación del tráfico
- Aparcamientos
- Movilidad eléctrica

Las acciones establecidas en la Ordenación del Sector Margequivir y su incardinación con el PMUS de Callosa son las siguientes:

TRANSPORTE PUBLICO. El plan de Transporte público prevee:

- Extender y conectar las líneas de transporte público L027 hasta el núcleo urbano de Callosa d'en Sarria, con paradas en el Sector Anibits- Margequivir.
- Conectar la línea L018 Benidorm- Fuentes del Algar con la línea L027.



- Convertir parada de línea L027 en Calle Garganes de Altea en paradaintermodal. Permitiendo conexión con TRAM.
- Estos cambios conectan el sector con Callosa-Altea y Benidorm permitiendo conexión con transporte ferroviario y por Autobus con toda España.

INCARDINACION:

- Estas medidas están englobadas EN LAS POLITICAS DE POTENCIAR EL TRANSPORTE PUBLICO FRENTE AL TRANSPORTE PRIVADO.
- Contribuye a la planificación sostenible del desarrollo.

MOVIIDAD INTERIOR DEL AMBITO.

- El diseño de los viarios esta previsto que disponga, en todo su recorrido de UN EJE PEATONAL Y UNA SENDA CICLISTA con un desarrollo en planta que permite ascender con pendientes moderadas.
- Conexión de los ejes peatonales y ciclista con la Urbanización de Santa Clara y las zonas protegidas al Norte del Sector pertenecientes a la Infraestructura Verde.
- Permitir la conectividad con los ejes cicloturistas del entorno:
 - Conexión con las fuentes del Algar a través del vial paisajístico a ejecutar junto al Sector Anibits Margequivir.
 - Conexión con el Camí fondo con Altea la Vella y Altea.
 - Conexión con senderos turísticos de montaña PR-C-48 y PR-V7.
- Movilidad restringida a vehículos de combustión el el Sector Anibits-Margequivir. Preferencia de MOVILIDAD CON VEHICULOS ELECTRICOS EN EL SECTOR.
- Equipamiento de gran parking zona de acceso al complejo inmobiliario para el estacionamiento de los vehículos a combustión.

INCARDINACION:

Todas estas acciones están englobadas en los PLANES del PMUV de Callosa siguientes:

- Movilidad peatonal.
- Movilidad ciclista
- Ordenación del tráfico
- Aparcamientos
- Movilidad eléctrica



MODIFICACIÓN PUNTUAL DEL PGOU CON ORDENACIÓN P. DEL ÁMBITO "ANIBITS-MARGEQUIVIR"
Inciden en las políticas del PMUV siguientes:

- Fomentar los modos de transporte no motorizados.
- Conseguir un uso más adecuado, social y ambientalmente óptimo del espacio público.
- Incidir sobre la conducta de movilidad de los ciudadanos.
- Contribuir a la planificación sostenible del desarrollo.

FOMENTO DE LA MOVILIDAD ELECTRICA.

- En todo el COMPLEJO INMOBILIARIO solamente se permite la movilidad eléctrica de vehículos.
- AMBITO DE BAJAS EMISIONES por la restricción general de entrada vehículos de combustión.

INCARDINACION:

- Fomentar los modos de transporte no motorizados.
- Potenciar un mayor peso del transporte público respecto al automóvil privado en reparto modal.
- Conseguir un uso más adecuado, social y ambientalmente óptimo del espacio público.
- Incidir sobre la conducta de movilidad de los ciudadanos.
- Contribuir a la planificación sostenible del desarrollo.

**Anexo INFORME DE MOVILIDAD SOSTENIBLE DEL AMBITO
“ANIBITS-MARGEQUIVIR”**

- **Anexo justificación movilidad sostenible. Resumen ejecutivo.**
- **Anexo 1 análisis de la movilidad.**
- **Anexo 2 Propuestas de actuaciones par la movilidad sostenible.**
- **Anexo 3. Análisis normativo.**

**ANEXO DE JUSTIFICACIÓN DE LA MOVILIDAD
SOSTENIBLE - RESUMEN EJECUTIVO**

■ ÍNDICE

ANEXO DE JUSTIFICACIÓN DE LA MOVILIDAD SOSTENIBLE – RESUMEN EJECUTIVO		1
1.	INTRODUCCIÓN. JUSTIFICACIÓN Y ESTRUCTURA DEL DOCUMENTO	5
2.	ANÁLISIS DE MOVILIDAD	6
3.	PROPUESTA DE ACTUACIONES COMPLEMENTARIAS PARA LA MOVILIDAD SOSTENIBLE	8
4.	ANÁLISIS NORMATIVO	9
5.	CONSIDERACIONES FINALES	11

■ ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1. Sistema de transporte actual y propuestas de actuaciones complementarias para la movilidad sostenible	9
-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---



• INTRODUCCIÓN. JUSTIFICACIÓN Y ESTRUCTURA DEL DOCUMENTO

El Ayuntamiento de Callosa d'en Sarrià tiene iniciado el procedimiento de Evaluación Ambiental y Territorial Estratégica de la Modificación puntual del Plan General de Ordenación Urbana y ordenación pormenorizada de la zona Anibits - Margequivir, de acuerdo con lo indicado en el Artículo 50 de la Ley 5/2014 de 25 de Julio de la Generalitat, de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Paisaje de la Comunidad Valenciana.

En la información remitida por la Conselleria, consta la respuesta emitida por el Servicio de Movilidad Urbana de la Direcció General d'Obres Públiques, Transport i Mobilitat, a la solicitud de informe (N/Ref.Expte.089/15-EAE) cursada el 25 de noviembre de 2015 por el Servicio de Evaluación Ambiental Estratégica de la Dirección General del Medio Natural y de Evaluación Ambiental en relación al Documento Inicial Estratégico para dicha Modificación del Plan General.

El Ayuntamiento de Callosa d'en Sarria en cumplimiento de la Ley 6/2011 de Movilidad de la Comunidad Valenciana y de ley 5/2014 de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Paisaje de la Comunidad Valenciana esta desarrollando el PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE CALLOSA D'EN SARRIA.

Como complemento de la información y en concordancia con el PMUS de Callosa d'en Sarria se ha elaborado, el presente INFORME DE JUSTIFICACIÓN DE LA MOVILIDAD SOSTENIBLE DEL ÁMBITO “ANIBITS -MARGEQUIVIR”, en el que se analiza la respuesta emitida por el Servicio de Movilidad. El objetofinal del presente informe es, en primer lugar, la justificación técnica de la sostenibilidad de la movilidad en el Ámbito Anibits - Margequivir, y, en segundo, la solicitud de aclaraciones a la citada respuesta emitida por el Servicio de Movilidad.

El presente informe se compone del presente RESUMEN EJECUTIVO, en que se sintetizan las principales conclusiones extraídas a lo largo del proceso de análisis desarrollado, expuesto en detalle en los tres documentos anexos:

- Anexo 1. Análisis de movilidad
- Anexo 2. Propuesta de actuaciones complementarias para la movilidad sostenible
- Anexo 3. Análisis normativo

A continuación, se exponen las conclusiones obtenidas en cada uno de los documentos anteriores, que concluyen en unas consideraciones finales.



• ANÁLISIS DE MOVILIDAD

A continuación, se resumen las principales conclusiones del análisis de movilidad realizado, descrito en el Anexo1, respecto al ámbito de estudio, su contexto territorial, y el sistema de transporte asociado.

- Localización del ámbito. El nuevo ámbito se sitúa en Callosa d'en Sarrià, municipio de algo más de 7.000 habitantes perteneciente a la comarca de la Marina Baixa, que ha manifestado una tendencia demográfica ligeramente decreciente en los últimos años. Está previsto su acceso viario desde la carretera CV-755, que conecta Altea con Callosa d'en Sarrià atravesando el pequeño núcleo de Altea la Vella.
- Estructura comarcal. Dada la distribución poblacional, de usos del suelo y dotaciones, es esperable la preponderancia de las relaciones del nuevo ámbito con Benidorm, seguidas de los movimientos hacia Altea. La relación con el núcleo principal de Callosa d'en Sarrià puede esperarse de menor entidad. Como movimientos de carácter singular, pueden señalarse los desplazamientos de carácter turístico a las Fuentes del Algar.
- Conectividad viaria. La CV-755, vía rodada que da acceso al ámbito, cuenta con tipología de carretera interurbana, de sección 1 carril por sentido y arcenes de escasa anchura. No dispone de espacio específico para el tránsito peatonal ni infraestructura propia para la bicicleta.
- Transporte público.
 - En la situación actual la zona de estudio no está servida por el transporte público. Las líneas principales de transporte público con que cuenta el municipio de Callosa d'en Sarrià actualmente, que conectan con Benidorm, Vilajoyosa y Alicante, no discurren por la CV-755 sino por la carretera de Polop y La Nucia. No hay conexiones directas de Callosa d'en Sarrià con Altea.
 - En resumen, en la situación actual ámbito de estudio no está servido por el transporte público. La línea más cercana, L027, finaliza en Altea la Vella, a más de 2 kilómetros de distancia del acceso al ámbito, y sólo conecta con Altea, quedando sin servicio directo la relación que puede esperarse como principal, con Benidorm.
 - El TRAM es el sistema ferroviario que discurre a lo largo de la costa desde Alicante hasta Calp, aportando conectividad con Alicante junto con una función de movilidad de proximidad y entre municipios cercanos. En la situación actual, la ya comentada línea L027, cuenta con paradas cercanas pero no intermodales con las estaciones del TRAM en Altea.
 - Como actuaciones previstas en materia de transporte público puede destacarse la propuesta de servicio de transporte a la demanda contenida en el Plan de Movilidad de Altea, así como, a escala opuesta y a largo plazo, la posible eventual llegada del tren de altas prestaciones al corredor mediterráneo, que previsiblemente contaría con estación en Benidorm.



- **Modos blandos.**
 - La red ciclista identificada en el mapa de la Generalitat Valenciana no incluye vías ciclistas ni actuaciones previstas en el entorno directo del ámbito, siendo el más cercano el eje Benidorm-Guadalest, por la CV-70.
 - Sí hay caminos y vías de carácter rural aptas tanto para el tránsito peatonal como para el uso ciclista en el entorno, destacando el Camí Fondo (conexión Altea-Altea la Vella con paso por la parada Cap Negret del TRAM) y el eje del Río Algar (conexión Altea-Callosa d'en Sarrià), así como los senderos turísticos de montaña PR-CV-48 y PR-V-7.
 - Altea y Benidorm cuentan con sistemas de bicicleta pública, de carácter municipal y no integrados entre sí; Callosa d'en Sarrià, con población significativamente menor, no dispone de este tipo de sistema.
- **Movilidad interior.** Son esperables distintos tipos de movimientos en el ámbito.
 - Movilidad local cotidiana de los residentes hacia las áreas comerciales y espacios libres de proximidad, así como de media distancia a equipamientos locales y zonas comerciales de mayor entidad. No se prevé movilidad cotidiana significativa de carácter laboral o por estudios de los residentes en el ámbito.
 - Las áreas hoteleras y comerciales, ejercerán un efecto atractor tanto de visitantes como de las personas empleadas en estas zonas.
 - La importante superficie de espacios verdes, predominante sobre los demás usos, en conexión con las áreas naturales de la zona, ejercerá un efecto atractor de viajes no motorizados (a pie y en bicicleta) desde las zonas residenciales, para su uso y disfrute.
 - Es previsible que la integración de la urbanización Santa Clara haga que esta zona gravite sobre las nuevas áreas atractoras (comerciales, equipamientos), mejorando la conectividad de la zona.
- **Gestión de la movilidad en el ámbito de estudio.**
 - El diseño del ámbito incorpora el transporte como parte integrante de la ordenación, con la premisa de la creación de un ámbito de bajas emisiones mediante la restricción general de entrada a vehículos de combustión a motor al ámbito, la implantación de un sistema de vehículos eléctricos compartidos (que podrían ser de distintas tipologías), y la localización de un aparcamiento en el acceso al ámbito para estacionar los vehículos contaminantes, que será subterráneo, cumpliendo los objetivos de integración paisajística planteados para el ámbito. En fases posteriores podría determinarse las posibilidades de gestión para el resto de los flujos (carga/descarga, servicios municipales, y emergencias, éstos últimos sin restricción alguna).
 - El Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Benidorm incorpora propuestas de acción en la línea de la promoción de los vehículos limpios, lo que permite plantear esta estrategia desde un punto de vista supramunicipal.



• PROPUESTA DE ACTUACIONES COMPLEMENTARIAS PARA LA MOVILIDAD SOSTENIBLE

La implantación de nuevos usos en el territorio, como es el caso del sector Anibits - Margequivir, requiere de la dotación de infraestructura y servicios de transporte, que, para promover la sostenibilidad en la movilidad, deberán centrarse en los modos limpios.

Para ello, se proponen las siguientes actuaciones, que no sólo buscan aportar conectividad al sector sino mejorar la articulación territorial y accesibilidad de la zona y su entorno, tanto a escala municipal como comarcal e incluso regional. Es por ello que la competencia de las actuaciones es en ocasiones diferente a la administración municipal de Callosa d'en Sarrià.

- Aportar conectividad en transporte público del ámbito con Altea la Vella, Altea y Benidorm, mejorando, a la vez, la conectividad del núcleo principal de Callosa d'en Sarrià, tanto con Altea (actualmente inconexa), como facilitando la intermodalidad con el TRAM..
- Aportar conectividad al sector con la red de itinerarios ciclopeatonales y caminos rurales de la zona, articulando la movilidad blanda en el territorio. Particularmente se atenderá a la conexión con los ejes ciclopeatonales Altea-Callosa d'en Sarrià (Río Algar) y Altea-Altea la Vella (Camí Fondo), así como con las sendas turísticas de la zona (PR-CV-48 y PR-V-7) y las Fuentes del Algar a través del nuevo vial paisajístico.
- Promoción del estudio de la ampliación del sistema de préstamo de bicicletas a implantar en el ámbito al núcleo principal de Callosa d'en Sarrià y las Fuentes del Algar. Además, podrían analizarse posibles fórmulas de integración con los sistemas de préstamo BiciAltea y Bicidorm, aportando así masa crítica al sistema de préstamo. Competencia:
- Promoción del fomento de la intermodalidad tren-vehículo eléctrico en la Estación de ferrocarril de Alicante terminal, para favorecer la accesibilidad sostenible de media-larga distancia al ámbito por efecto de la limitación del acceso en el último tramo del recorrido. Competencia: ADIF / Ayuntamiento de Alicante.

Como se ha visto, la inserción del ámbito en el sistema de transportes de la zona logrará la articulación a nivel territorial, tanto de la red dedicada a la movilidad de corta distancia a la escala de los modos blandos, como del sistema de transporte público local y supramunicipal, gracias a la intermodalidad con el TRAM e incluso con el ferrocarril de media y larga distancia.

Esta mejora tendrá un impacto positivo en la accesibilidad de la zona, la equidad territorial, así como en el reparto modal de la movilidad en la zona, mejorando las posibilidades de captación de los modos limpios y reduciendo así el consumo energético y las emisiones de CO₂ a nivel supramunicipal.

La figura siguiente muestra gráficamente las propuestas de actuación enunciadas.



Figura 1. Sistema de transporte actual y propuestas de actuaciones complementarias para la movilidad sostenible.



• ANÁLISIS NORMATIVO.

Una vez analizado el Informe emitido por el Servicio de Movilidad en relación al Ámbito Anibits - Margequivir, estudiando los artículos e ítems de los diferentes documentos a que éste hace referencia, y adoptando una visión más amplia del contexto normativo que se considera de aplicación, pueden extraerse las siguientes conclusiones:

- Respecto a la línea estratégica de promoción de la ciudad compacta, o ciudad de pequeñas distancias, con mezcla de usos y dotación de servicios y actividades económicas de proximidad.
 - La baja densidad del ámbito, consecuente a la gran superficie correspondiente a zonas verdes y espacios libres, es acorde a la realidad territorial y paisajística del entorno, amable al entorno ambiental, y ejerce de sumidero natural de CO₂.
 - La ordenación pormenorizada de los usos del suelo incorporará la movilidad sostenible como parte integrante de su concepción y diseño.
 - Se incorporará, a través de la reserva de suelo, la suficiente mezcla de usos para lograr que la movilidad cotidiana esperable sea local y de proximidad.
 - El diseño de ejes principales peatonales y ciclistas y el viario local, tendrá un diseño en planta y alzado, adecuado, funcional, continuo, conectivo, seguro, y atractivo a los modos no motorizados.
 - No es previsible una movilidad cotidiana por motivo trabajo y estudios de los residentes en la zona que se superponga a los movimientos de proximidad.
 - Se promoverán las propuestas de actuaciones complementarias para la movilidad sostenible expuestas en el apartado anterior y Anexo 2, para el fomento de la accesibilidad en modos limpios de visitantes y empleados.
- Respecto a la línea estratégica de planificación urbana para la reducción de la dependencia y las necesidades de transporte motorizado, promoción del uso de los modos de transporte más eficientes y sostenibles desde el punto de vista del consumo de recursos y la generación de emisiones y residuos.
 - Como se ha comentado, el ámbito Anibits-Margequivir se desarrolla bajo la premisa de la creación de un ámbito de bajas emisiones, figura que promueve tanto la Estrategia Española de Sostenibilidad Urbana y Local, como los Planes Nacionales de Calidad del Aire del Ministerio de Medioambiente.
 - Esto supondrá la reducción drástica de las emisiones producidas en la zona, respecto a las que supondría una ordenación urbanística “tradicional”, a lo que se superpone al efecto de sumidero natural de CO₂ de las áreas verdes del ámbito.
 - La restricción de acceso en el interior del ámbito puede lograr extender el patrón de movilidad eléctrica a nivel supramunicipal e incluso territorial, pudiendo promover el uso del ferrocarril, mediante un adecuado intercambio modal en las terminales.



- La propuesta de gestión sostenible de la movilidad en el ámbito queda completamente alineada con las directrices de avanzar hacia la sostenibilidad, el respeto ambiental y la habitabilidad sin sacrificar el progreso económico, expuestas en la Estrategia Valenciana ante el Cambio Climático.

- Respecto a la línea estratégica de refuerzo de la sostenibilidad como eje de las estrategias de desarrollo turístico.

- La ordenación del ámbito Anibits-Margequivir busca integrar el espacio edificado y las áreas verdes, predominantes en superficie en la ordenación, poniendo en contacto las zonas “urbanas” con su entorno natural, mediante una red estructurante de itinerarios peatonales y ciclistas para su acceso.

 - Las propuestas complementarias para la movilidad sostenible, aportarán continuidad y conectividad a la red ciclista y peatonal en la zona, y abrirán paso al cicloturismo, el senderismo turístico y el turismo ecuestre hacia la Sierra de Bernia.
 - El nuevo vial de conexión con las Fuentes del Algar, de tipo paisajístico, posibilitará el acceso ciclista a este enclave turístico, favoreciendo tanto la atracción del enclave turístico de nuevos visitantes como el cambio de modo en el acceso, retirando vehículos motorizados de la zona.

- Elaboración de un Plan de movilidad sostenible.

Es obligatorio en base a la Ley 6/2011 de Movilidad en la Comunidad Valenciana realizar un Plan de movilidad sostenible, bien para la nueva implantación, o para el municipio en su totalidad (en función de la intensidad de usos que incluya el ámbito), de manera paralela al desarrollo de la ordenación urbanística. Esto permite asegurar que se realizará un análisis detallado y cuantificado de los requerimientos de movilidad del ámbito y que se integrarán de forma bidireccional movilidad sostenible y ordenación del territorio a lo largo de su planeamiento. Además, el Plan de Movilidad articulará la conectividad externa del ámbito con su entorno cercano (núcleo principal de Callosa d'en Sarrià, Fuentes del Algar, Sierra de Bernia) y comarcal (Altea y Benidorm).

Por último, hay que destacar que han sido identificados los requerimientos para el diseño viario y el cumplimiento de la normativa de accesibilidad, a los que dará cumplimiento la ordenación pormenorizada y el diseño de detalle del ámbito Anibits - Margequivir, conforme a las normas identificadas como de aplicación.



• CONSIDERACIONES FINALES

Como conclusión a los análisis y estudios técnicos y normativos realizados, pueden extraerse los siguientes puntos determinantes de la sostenibilidad de la actuación a nivel de movilidad:

- El ámbito y su ordenación pormenorizada darán cumplimiento, como es preceptivo, a la normativa de aplicación.
- La concepción y el desarrollo propuesto para el ámbito se alinea con las estrategias de desarrollo urbano, territorial y movilidad, gracias a:
 - Una ordenación en la que predomina el espacio libre y las áreas naturales sobre las urbanas, acorde a la realidad territorial y paisajística del entorno.
 - La integración de movilidad y ordenación del suelo.
 - La premisa de la creación de un ámbito de bajas emisiones, limitando el acceso a los vehículos contaminantes al ámbito, reduciendo así de manera drástica la emisión de CO₂ respecto a una ordenación “tradicional”.
 - La ordenación para la promoción de la movilidad cotidiana de proximidad en modos no motorizados gracias a la dotación de la suficiente mezcla de usos y el diseño adecuado y atractivo de redes peatonales y ciclistas.
- El carácter destacado en sostenibilidad del ámbito aportará beneficios adicionales a nivel supramunicipal:
 - Respecto a la movilidad, la propuesta de actuaciones complementarias para la movilidad sostenible mejorará la red de transporte sostenible de la zona y articulará y dará conectividad a las redes ciclopeatonales del entorno. Además, la propuesta de gestión de la movilidad limitativa a vehículos contaminantes puede tener un efecto de promoción de la movilidad eléctrica a nivel supramunicipal e incluso fomentar la utilización del ferrocarril en los viajes de acceso de larga distancia, con la consiguiente mejora a nivel medioambiental en consumo energético y emisiones de CO₂.
 - Respecto al turismo, la actuación y propuestas asociadas redundarán en la promoción del turismo sostenible en la Sierra de Bernia gracias a la articulación de las redes no motorizadas de acceso al territorio, incluyendo de manera singular la mejora de la accesibilidad y la sostenibilidad en la conexión con el enclave turístico de las Fuentes del Algar.
 - Respecto a las emisiones, el ámbito aportará el efecto sumidero natural de CO₂ de las áreas verdes, unido a una reducción drástica de las emisiones producidas por la movilidad en la zona gracias a la limitación de los vehículos contaminantes, y aportando además un efecto inductor supramunicipal y territorial de fomento de la movilidad en vehículo eléctrico y modos no motorizados que redundará en un efecto de reducción de emisiones a nivel comarcal y territorial.



ANEXO 1 ANÁLISIS DE MOVILIDAD



■ ÍNDICE

ANEXO 1 ANÁLISIS DE MOVILIDAD	1
1. INTRODUCCIÓN. ESTRUCTURA Y CONTENIDO DEL DOCUMENTO	5
2. ANÁLISIS DE MOVILIDAD.....	5
2.1. MOVILIDAD Y CONECTIVIDAD EXTERNA.....	5
2.1.1. Ámbito de estudio. Localización	5
2.1.2. Entorno y polos exteriores de relación.....	6
2.1.3. Conectividad viaria	7
2.1.4. Transporte Público.....	9
2.1.4.1. Autobuses	9
2.1.4.2. TRAM.....	10
2.1.4.3. Actuaciones previstas	12
2.1.5. Modos blandos	12
2.1.5.1. Bicicleta	12
2.1.5.2. Peatón	14
2.2. MOVILIDAD INTERIOR AL ÁMBITO.....	16
2.2.1. Ámbito de estudio. Ordenación Interior	16
2.2.2. Relaciones esperables	18
2.2.3. Gestión de la movilidad en el ámbito de estudio	18
3. CONCLUSIONES	20

■ ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1. Datos de población en el entorno	7
Tabla 2. Frecuencia de autobuses en Callosa d'en Sarrià.....	9



■ ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1. Localización del ámbito de estudio	6
Figura 2. Mapa de tráfico de la Comunidad Valenciana. Generalitat Valenciana. 2019.....	7
Figura 3. Mapa provincial de tráfico	8
Figura 4. Carretera CV-755.....	8
Figura 5. Línea 027 Altea – Altea la Vella	10
Figura 6. Esquema de paradas del TRAM en el tramo Calpe-Villajoyosa.....	11
Figura 7. Esquema del transporte público en el ámbito de estudio.....	11
Figura 8. Mapa de la red ciclista de la Generalitat Valenciana en la Marina Baixa (extracto)	12
Figura 9. BiciDorm y BiciAltea.....	13
Figura 10. Itinerarios ciclistas y bases de préstamo en el ámbito. Fuente: www.benidormenbici.com.....	13
Figura 11. Itinerarios ciclistas en el ámbito (detalle) y tipología. Fuente: www.benidormenbici.com.....	14
Figura 12. Tránsito peatonal en Vía Pista, situada junto al Río Algar	14
Figura 13. Estado actual de las sendas en la zona de estudio	15
Figura 14. Senda de montaña PR-CV-48. (Fuente: Ayuntamiento de Callosa d'en Sarrià)	15
Figura 15. Senda de montaña PR-V-7. (Fuente: Ayuntamiento de Benissa).....	16
Figura 16. Ordenación ámbito Anibitis-Margequivir. Usos del suelo y viario principal	17
Figura 17. Ejemplos de vehículos eléctricos de distinta capacidad, bicicletas y vehículos de carga.....	19
Figura 18. Distintivo ambiental de la D.G.T	19



1. INTRODUCCIÓN. ESTRUCTURA Y CONTENIDO DEL DOCUMENTO.

El presente Anejo describe la situación actual de la movilidad en la zona de estudio, considerando en primer lugar la accesibilidad y conectividad externa, para analizar a continuación la movilidad interna al propio ámbito, acorde al grado de ordenación en que se encuentra en estos momentos el ámbito de estudio.

Además de la situación actual, se han considerado las actuaciones previstas identificadas en materia de movilidad sostenible, tanto a nivel municipal, en Callosa d'en Sarrià y los municipios vecinos, como por parte de las administraciones supramunicipales.

Puede señalarse que se ha prestado especial atención a los documentos Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Benidorm (2016) y Estudio de Tráfico y Movilidad del Plan General de Altea (2015), junto con el precedente Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Altea (2013).

2 ANÁLISIS DE MOVILIDAD

2.1. MOVILIDAD Y CONECTIVIDAD EXTERNA

2.1.1. Ámbito de estudio. Localización

El ámbito de estudio “ Sector Anibits-Margequivir” está situado en el municipio de Callosa d'en Sarrià, con acceso previsto desde la carretera autonómica CV-755, que conecta el núcleo de Callosa d'en Sarrià con Altea, atravesando el núcleo de Altea la Vella.



Figura 1. Localización del ámbito de estudio

2.1.2. Entorno y polos exteriores de relación¹

Callosa d'en Sarrià es un municipio situado en la franja interior de la comarca de la Marina Baixa. Cuenta con algo más de 7.000 habitantes, habiendo manifestado una ligera tendencia decreciente a lo largo de la última década, mientras la franja costera ha protagonizado un enorme desarrollo turístico, lo que, en primer término, se acompañó de un crecimiento poblacional generalizado, ahora en retroceso en la mayoría de los municipios.

Benidorm, con 66.000 habitantes censados, y una afluencia turística que hace que la población supere las 400.000 personas en verano, es el polo de relación más importante de la zona. Dista 16 km de Callosa d'en Sarrià.

Altea cuenta con algo menos de 22.000 habitantes, y una población flotante de unas 32.000 personas (sólo considerando las segundas residencias). Pese a su mayor proximidad a Callosa d'en Sarrià, ejerce un efecto de relación menor, como muestran los datos de movilidad disponibles, que se exponen más adelante. El pequeño núcleo de Altea la Vella cuenta con unos 600 habitantes censados, y dista unos 9 kilómetros de Callosa d'en Sarrià, y apenas 3,5 kilómetros del ámbito de estudio.

¹ FUENTE DATOS: Población: INE. Población flotante: Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Benidorm y Estudio de tráfico y movilidad del Plan General de Altea.



Municipio	Población			Tasa de crecimiento (Tcaa)		
	2016	2011	2006	2011-2016	2006-2011	2006-2016
<u>Alfàs del Pi, l'</u>	21.494	21.670	18.469	-0,16%	3,25%	1,53%
Altea	21.739	24.056	21.898	-2,01%	1,90%	-0,07%
Benidorm	66.642	72.062	67.627	-1,55%	1,28%	-0,15%
<u>Bolulla</u>	412	454	390	-1,92%	3,09%	0,55%
<u>Callosa d'en Sarrià</u>	7.146	7.894	7.939	-1,97%	-0,11%	-1,05%
Calp	19.591	29.718	26.382	-8,00%	2,41%	-2,93%
Nucia, la	19.967	18.593	14.006	1,44%	5,83%	3,61%
Polop	4.549	4.474	3.636	0,33%	4,24%	2,27%
<u>Tàrbena</u>	636	809	751	-4,70%	1,50%	-1,65%
<u>Xaló</u>	2.648	3.320	2.946	-4,42%	2,42%	-1,06%
TOTAL PROVINCIAL	1.836.459	1.934.127	1.783.555	-1,03%	1,63%	0,29%

Tabla 1. Datos de población en el entorno.

Alicante, capital provincial, es la ciudad de referencia para la accesibilidad de media y larga distancia, tanto por tren, como en avión (aeropuerto de El Altet). La conectividad con estos dos puntos de referencia se apoya básicamente en la autopista AP-7 y, en menor medida, en la N-332, carretera nacional que atraviesa los núcleos costeros.

2.1.3. Conectividad viaria

Los mapas de tráfico de la zona de estudio muestran la preponderancia de la relación de Callosa d'en Sarrià con Benidorm por la CV-70 y la carretera de Polop y La Nucia (CV-715), frente a la relación con Altea por la CV-755, que da acceso al ámbito de estudio.

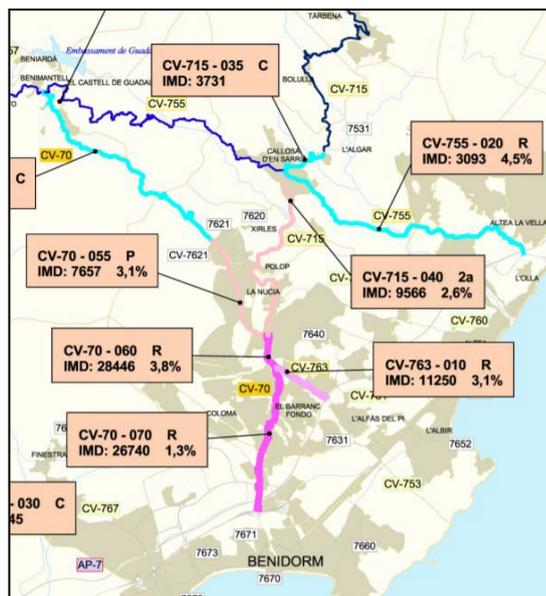


Figura 2. Mapa de tráfico de la Comunidad Valenciana. Generalitat Valenciana. 2019

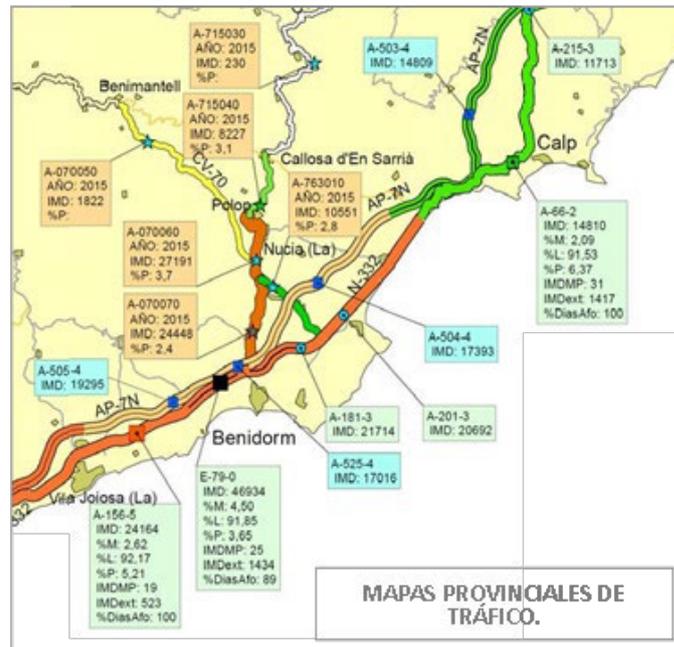


Figura 3. Mapa provincial de tráfico.

Es de esperar, por tanto, una mayor relación del ámbito de estudio con Benidorm que con Altea. Ambos movimientos serán canalizados por la CV-755, para tomar después la AP-7 o la N-332 en el caso de Benidorm.

La relación esperable con el núcleo principal de Callosa d'en Sarrià puede considerarse de menor entidad.

Respecto a la infraestructura, la CV-755 tiene tipología de carretera interurbana, con un carril por sentido y arcenes de escasa anchura. En el estado actual, no dispone de espacio específico para el tránsito peatonal ni infraestructura propia para la bicicleta.



Figura 4. Carretera CV-755.



2.1.4. Transporte Público

2.1.4.1. Autobuses

El núcleo de Callosa d'en Sarrià cuenta con servicios de transporte público a Benidorm, con intervalo de paso de entre 1 y 2 horas, algunos de los cuales prosiguen a Villajoyosa y a Alicante.

HORA SALIDA CALLOSA D'EN SARRIÀ	DESTINO
6:45	Benidorm - Villajoyosa - Alicante
7:45	Benidorm - Villajoyosa
8:45	Benidorm
9:45	Benidorm
11:45	Benidorm
12:45	Benidorm
14:45	Benidorm
15:45	Benidorm - Villajoyosa - Alicante
17:45	Benidorm - Villajoyosa
19:45	Benidorm - Villajoyosa
21:45	Benidorm

Tabla 2. Frecuencia de autobuses en Callosa d'en Sarrià.

Todos estos servicios acceden a Callosa d'en Sarrià por la CV-70 y la CV-715 con paso por Polop y La Nucia, por lo que no prestarán servicio a la zona del ámbito de estudio. De hecho, el punto de parada de estas líneas se encuentra en la CV-715, sin llegar a entrar en el núcleo urbano.

Existen además dos servicios diarios de transporte público desde Callosa d'en Sarrià hacia Guadalest y Confrides, en la Sierra de Aitana, también fuera del ámbito de estudio. Todos los servicios hasta ahora citados son prestados por ALSA.

No hay servicios directos a Altea ni tampoco a otros municipios situados más al Norte por la costa, reforzando nuevamente la idea de la relación predominante con Benidorm y Alicante.

Por otra parte, la concesión CVA-006, que presta Llorente Bus (Grupo Avanza) recoge los servicios de transporte de viajeros en Benidorm y su entorno (Benidorm - Rincón de Loix - Altea la Vella - L'Alfàs del Pi - Cala de Finestrat).

Una de estas líneas, la L027, conecta Altea con Altea la Vella, resultando la línea más cercana al ámbito de estudio, a unos 2,5 kilómetros de distancia del acceso al mismo. Esta distancia no es susceptible de recorrerse a pie.

La línea presta servicio cada hora hasta las 15h, con un único servicio al final de la tarde, dejando un intervalo de 5 horas sin servicio.



Línea 027 Altea - C/ Les Piteres - C/ Garganes - Cap Negret - C/ Garganes - Cap Negret - Altea la Vella		
Recorrido	Hora salida Altea	Hora salida Altea la Vella
	07:10	07:40
	08:10	08:40
	09:10	09:40
	10:10	10:40
	11:10	11:40
	12:10	12:40
	13:10	13:40
	14:10	14:40
	15:10	15:40
	20:10	20:40

Figura 5. Línea 027 Altea - Altea la Vella.

Puede mencionarse que otra de las líneas de esta concesión, la L018, conecta Benidorm con las Fuentes del Algar, con parada en Polop pero no en Callosa d'en Sarrià.

En resumen, en la situación actual ámbito de estudio no está servido por el transporte público. La línea más cercana, L027, finaliza en Altea la Vella, a más de 2 kilómetros de distancia del acceso al ámbito, y sólo conecta con Altea, quedando sin servicio directo la relación que puede esperarse como principal, con Benidorm.

Se prevee extender la línea L027 hasta el municipio de Callosa d'en Sarria con paradas en el Sector. Con ello se consigue conectar el Sector con:

- Altea la Vella.
- con Altea.
- Nucleo Urbano de Callosa.
- las fuentes del Algar
- con Benidorm y la Nucia.
- Conexión con paradas del TRAM en Altea y Benidorm.



2.1.4.2. TRAM

El TRAM es un sistema ferroviario que discurre a lo largo de la costa desde Alicante hasta Calpe. Con sus casi 40 paradas a lo largo de este recorrido, presta un servicio de carácter metropolitano, con intervalos de paso en el orden de los 15 minutos en la zona de Alicante, reduciéndose paulatinamente hasta los 60 en el tramo entre Benidorm y Calpe.

El tiempo de recorrido entre la terminal en Alicante y Benidorm es de algo más de una hora. Combina, por tanto, la funcionalidad de conectividad con Alicante, con una función relevante en la movilidad de proximidad y entre municipios cercanos.

Es importante, por tanto, considerar la alimentación mediante el servicio de autobuses al sistema ferroviario del TRAM. En la situación actual, la ya comentada línea L027, cuenta con paradas cercanas, pero no intermodales con las estaciones del TRAM en Altea.

Se prevee adaptar las paradas de la línea L027 en Altea (Calle Garganes) como parada INTERMODAL que permita la conexión directa del Sector Anibits MArgequivier con el TRAM.

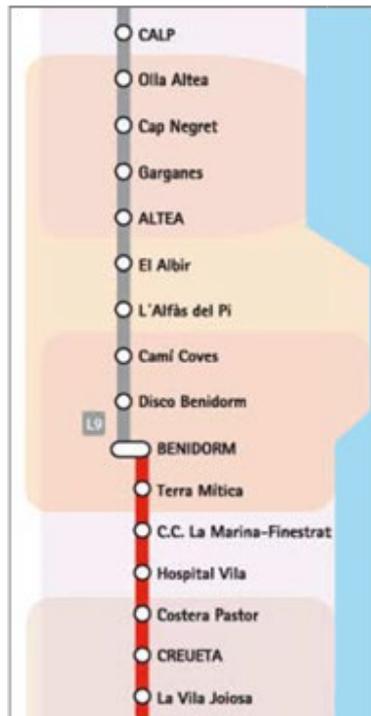


Figura 6. Esquema de paradas del TRAM en el tramo Calpe-Villajoyosa.



Figura 7. Esquema del transporte público en el ámbito de estudio.



2.1.4.3. Actuaciones previstas

El Estudio de Tráfico y Movilidad del Plan General de Altea recoge la propuesta ya lanzada en el Plan de Movilidad de Altea, relativa a implantar un sistema de transporte a la demanda para dar servicio a la zona de Campomanes, Mascarat y urbanizaciones.

Esta propuesta puede ser de interés de cara a la posible inclusión de la zona de estudio en el ámbito de un servicio de transporte a la demanda de carácter supramunicipal.

A otra escala, la eventual llegada, a largo plazo, del tren de altas prestaciones que conectaría el corredor mediterráneo, con previsible parada en Benidorm, reforzaría aún más el papel de nodo principal en la comarca de esta localidad y mejoraría la posibilidad de acceder en transporte limpio a la zona. Llegado este caso, sería fundamental reforzar la intermodalidad con este nodo infraestructural, principalmente en transportes limpios.

- Extender la Línea L027 hasta el núcleo Urbano de Callosa d'en Sarria.
- Conexión L018.
- Conexión con TRAM.
- Conexión transporte público con Fuentes- Algar-Altea-Benidorm.

2.1.5. Modos blandos

2.1.5.1. Bicicleta

La red ciclista identificada en el mapa de la Generalitat Valenciana no incluye vías ciclistas ni actuaciones previstas en el entorno directo del ámbito de estudio.

La vía ciclista más cercana es la CR-70 Benidorm-Guadalest, que discurre por la CV-70 con tipología de acerca bici o arcén bici, a ambos lados de la calzada.

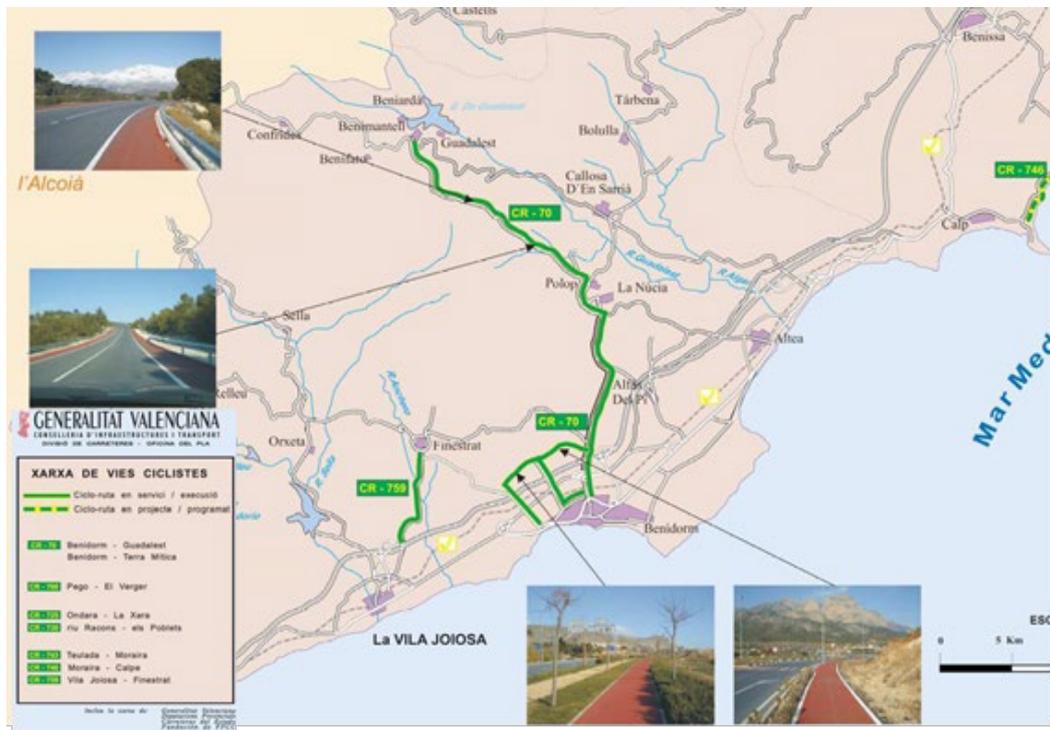


Figura 8. Mapa de la red ciclista de la Generalitat Valenciana en la Marina Baixa (extracto).



Por otra parte, existen itinerarios ciclistas no clasificados en la red de la Generalitat pero identificados en mapas construidos por usuarios ciclistas, que se muestran a continuación.

Estos mapas muestran también, las bases de préstamo de los sistemas de bicicleta pública de Altea (BiciAltea) y Benidorm (BiciDorm). Callosa d'en Sarrià no cuenta con un sistema de préstamos público de bicicletas.



Figura 9. BiciDorm y BiciAltea.

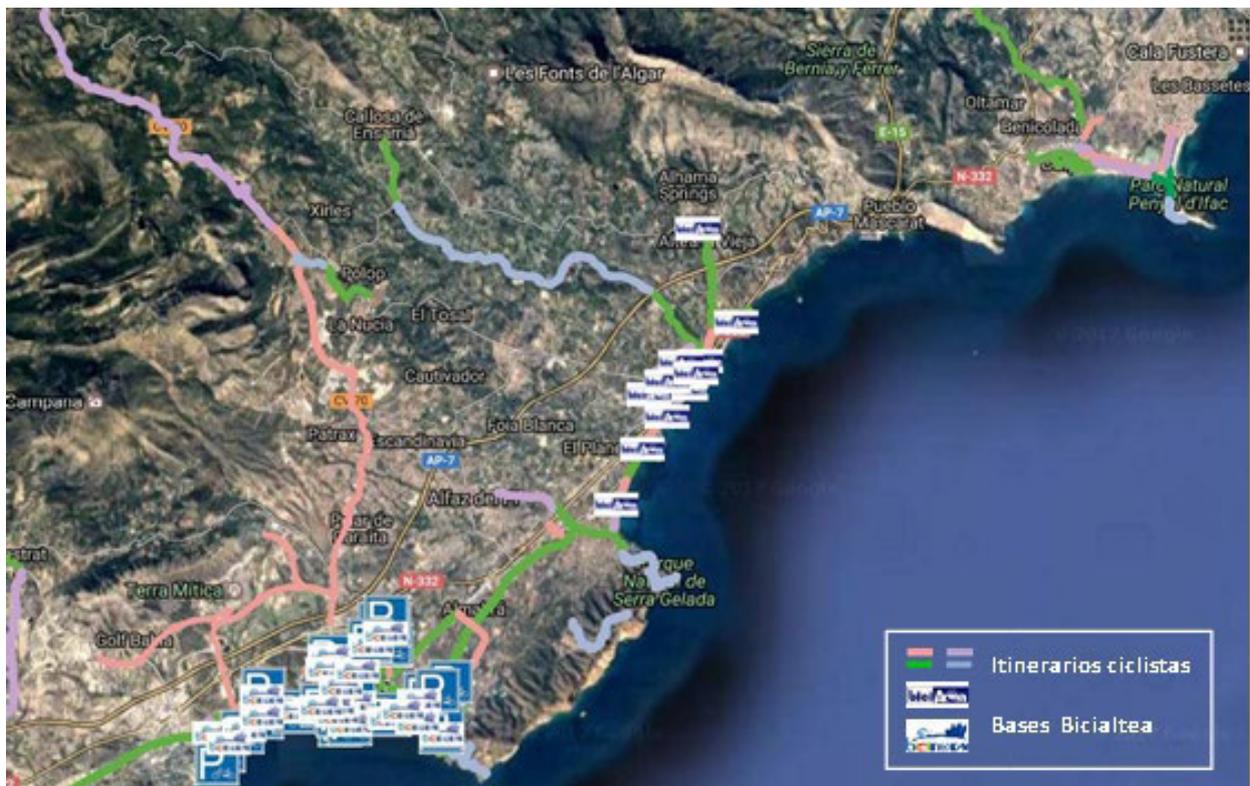


Figura 10. Itinerarios ciclistas y bases de préstamo en el ámbito. Fuente: www.benidormenbici.com.

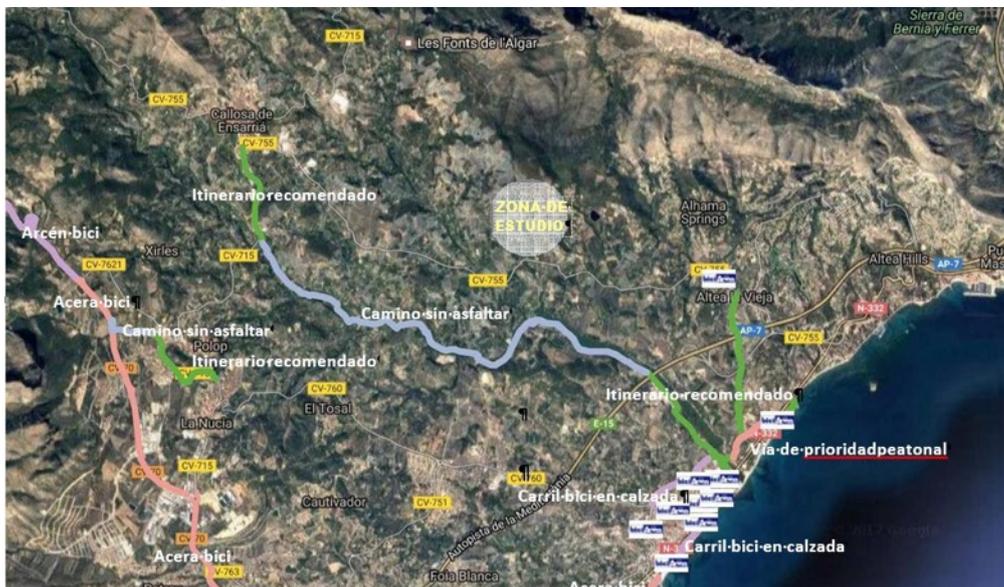


Figura 11. Itinerarios ciclistas en el ámbito (detalle) y tipología. Fuente: www.benidormenbici.com.

Los itinerarios más cercanos al ámbito de estudio son la conexión Altea-Callosa d'en Sarrià por el eje de los ríos Algar y Guadalest y CV-715, y la conexión Altea-Altea la Vella por el Camí Fondo, que aporta conectividad directa con el TRAM en la parada de Cap Negret.

El ámbito de estudio no queda actualmente, conectado por itinerarios ciclistas. En el futuro con el desarrollo del Sector Anibits- Margequivir quedará conectado.

2.1.5.2. Peatón

El vial de acceso al ámbito (CV-755) no cuenta con infraestructura para el tránsito peatonal. Sí resultan aptos para los movimientos a pie los caminos y pistas rurales de la zona.



Figura 12. Tránsito peatonal en Vía Pista, situada junto al Río Algar.



Figura 13. Estado actual de las sendas en la zona de estudio.

Sin embargo, las distancias a Callosa d'en Sarrià y al núcleo principal a Altea estarán en un promedio de unos 6 kilómetros, lo que puede incluirse dentro del rango de movimientos peatonales sólo en el ámbito recreativo. Lo mismo puede decirse de los recorridos a Altea la Vella, que, en promedio, estarán en por encima de los 4 kilómetros.

Desde el punto de vista de los senderos turísticos de montaña, la senda PR-CV-48, Fuente del Algar - Fort de Bernia, y la senda PR-V-7, Sierra de Bernia, discurren al Norte del ámbito, a cota superior a éste.



Figura 14. Senda de montaña PR-CV-48. (Fuente: Ayuntamiento de Callosa d'en Sarrià).

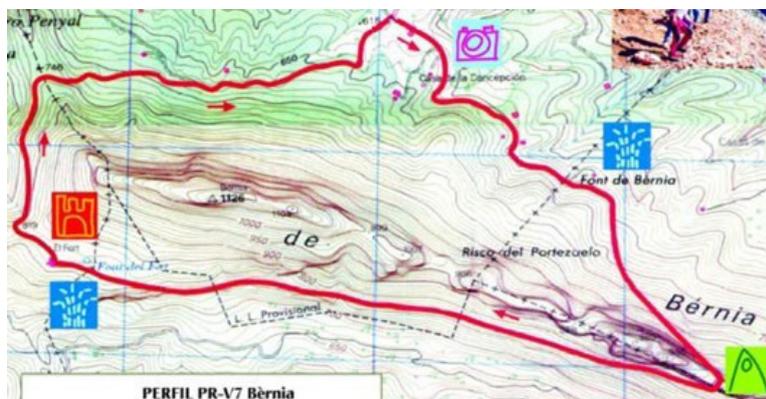


Figura 15. Senda de montaña PR-V-7. (Fuente: Ayuntamiento de Benissa).

2.2. MOVILIDAD INTERIOR AL ÁMBITO

2.2.1. Ámbito de estudio. Ordenación Interior.

El ámbito de estudio conecta en el extremo sur con la CV-755 y se ordena a ambos lados de un eje principal longitudinal que avanza ascendiendo hacia el norte.

Está previsto que este eje viario principal se acompañe, a lo largo de todo su recorrido, de un eje peatonal y una senda ciclista segregadas, con un mayor desarrollo en planta, lo que permite ascender con pendientes más contenidas.

Junto al acceso se ubica una zona terciaria comercial rodeada de zonas verdes y de un equipamiento deportivo.

También en la zona de acceso al COMPLEJO INMOBILIARIO está previsto un aparcamiento de gran capacidad, que será subterráneo cumpliendo los objetivos de integración paisajística planteados para el ámbito.

Según se asciende en el resto de este primer tercio del ámbito, se han dispuesto las zonas residenciales de densidad media, además de zonas verdes y algunas parcelas de equipamientos situadas en los lindes del ámbito.

El linde Oeste del ámbito está constituido, en la mitad sur, por la nueva carretera de conexión con las Fuentes del Algar que se realizará junto con el ámbito Anibits-Margequivir; y, en la mitad norte, por el nuevo trazado previsto para la vía pecuaria Colada de Segarra.

En el linde Este, el ámbito se adapta a la disposición de la urbanización Santa Clara, que quedará conectada e integrada en el nuevo ámbito, mejorando su conectividad actual.

En el tercio Norte del ámbito, el vial estructurante adopta una disposición este-oeste en paralelo a las curvas de nivel de las estribaciones de la sierra de Bernia, ordenándose los usos a ambos lados del mismo. Los usos dispuestos son residenciales baja densidad, situados en las zonas más extremas respecto del eje longitudinal central, así como uso terciario (hotelero) y compatible con el mismo, en la parte central norte del sector.

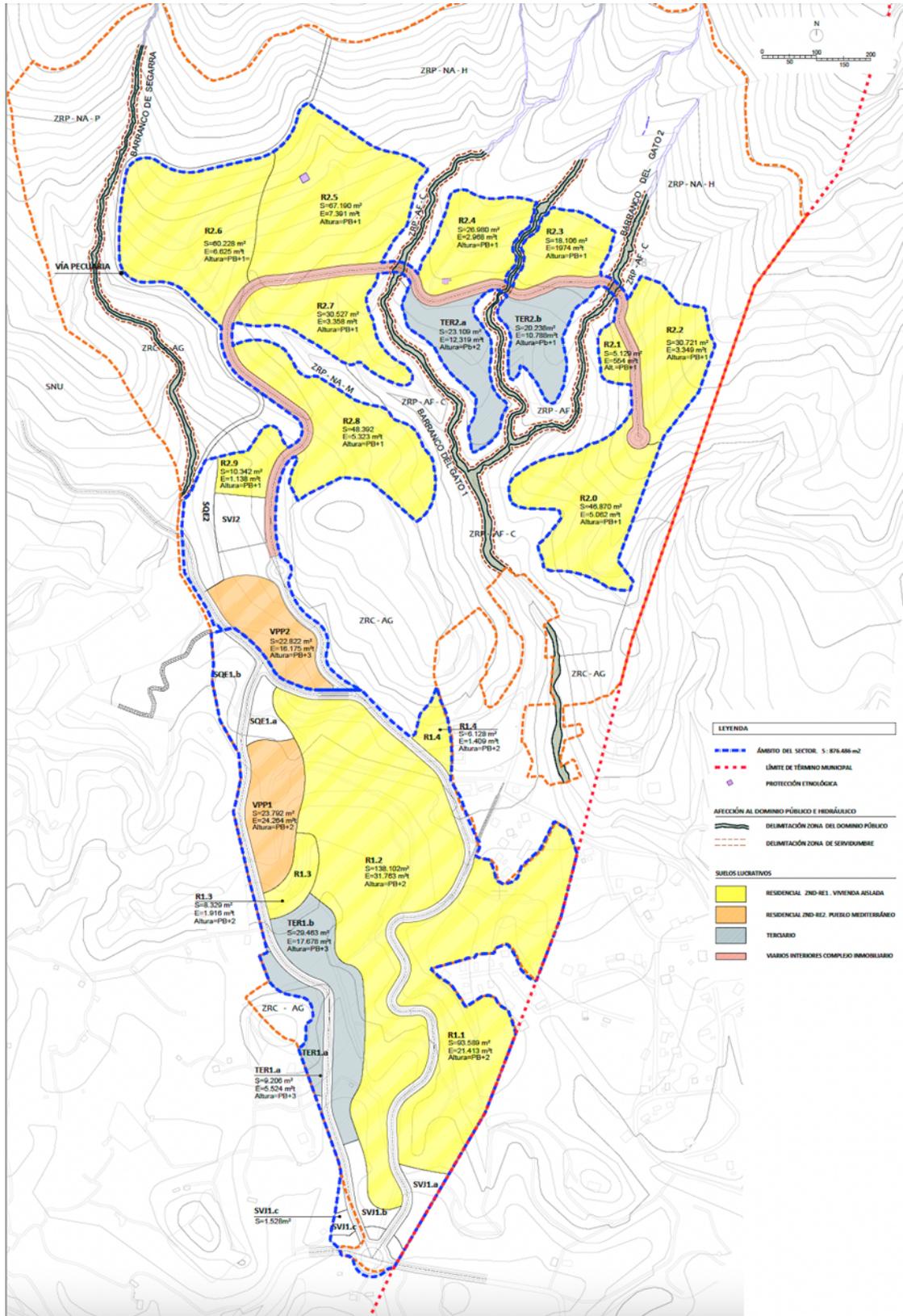
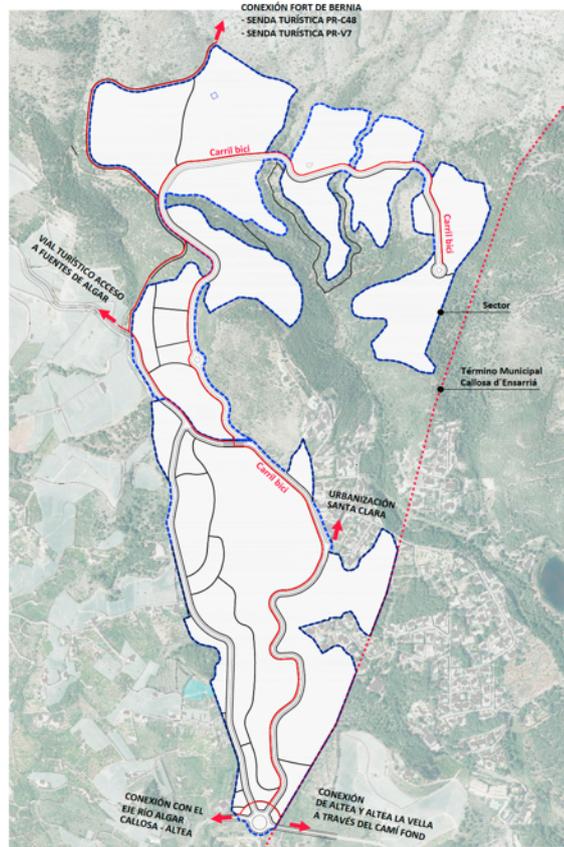
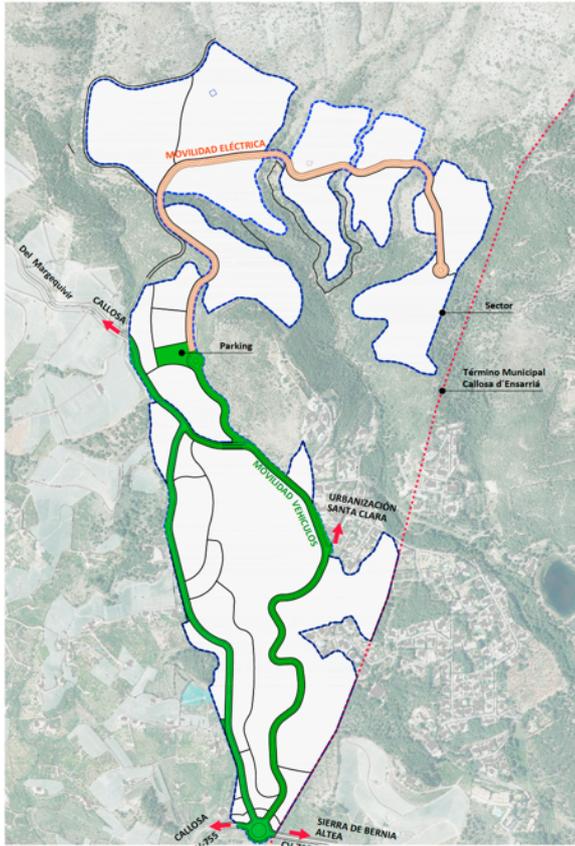
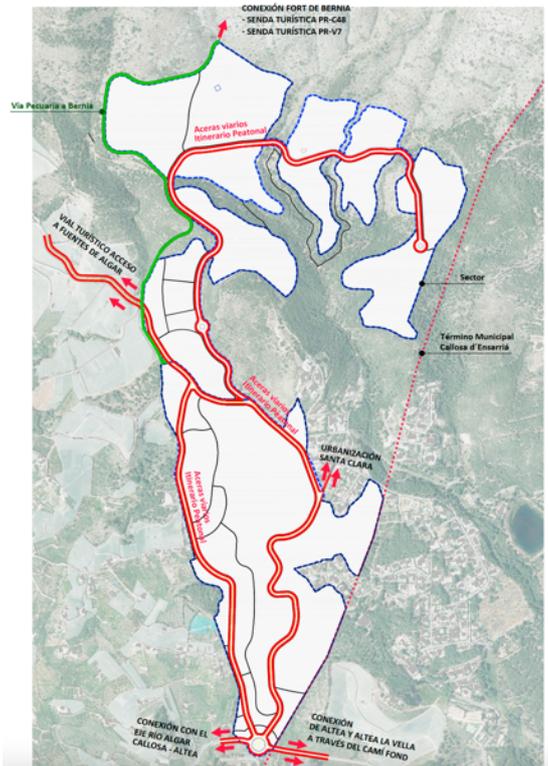


Figura 16. Ordenación ámbito Anibits-Margequivir. Usos del suelo y viario principal (Solución sept 2021).



Al final del documento se adjunta los planos de movilidad vehicular y ciclopeatonal.





2.2.2. Relaciones esperables

La concepción del ámbito, con un claro enfoque turístico y de segunda residencia, hace esperable una movilidad en consonancia, con predominancia de los siguientes flujos.

- Zonas residenciales. Es previsible una movilidad local cotidiana desde las áreas residenciales hacia los espacios comerciales y espacios libres de proximidad (áreas de juego y recreo), así como a las áreas terciarias de mayor entidad, y los equipamientos deportivos y de ocio. No es previsible que, desde estas zonas, se desarrolle una movilidad laboral o por motivo estudios de carácter diario, al menos a nivel general.
- Zonas terciarias (uso principal hotelero). Es previsible que estas zonas resulten atractoras tanto a nivel del ámbito como en un rango de mayor amplitud, abarcando tanto el propio núcleo de Callosa d'en Sarrià como los municipios vecinos. A estos movimientos se superpondrán los flujos de los empleos que se generarán en el ámbito gracias a la disposición del uso hotelero, y cuyo origen esperable puede abarcar los distintos municipios de la comarca.
- Resto de equipamientos. Parece previsible que los equipamientos de carácter local sólo atraigan movimientos de carácter interno al ámbito desde las distintas áreas residenciales, ya comentados en el punto correspondiente a éstas.
- Espacios verdes. La ordenación propuesta cuenta con una importante superficie de espacios verdes, que predomina sobre los demás usos. En estas zonas es previsible un efecto atractor de viajes no motorizados (a pie y en bicicleta) desde las zonas residenciales, para el uso y disfrute de los espacios libres y áreas naturales del ámbito.

Puede hacerse mención a otros dos movimientos específicos de interés que pueden identificarse en la zona.

- Fuentes del Algar. Es previsible que este importante enclave a nivel turístico, situado a unos 3 kilómetros de ámbito ejerza un efecto atractor importante sobre el ámbito. Como ya se ha comentado, estos movimientos podrán resolverse gracias al nuevo vial de conexión que se realizará junto con el ámbito Anibits-Margequivir.
- Urbanización Santa Clara. La urbanización existente, ubicada en los municipios de Callosa d'en Sarrià y Altea, quedará conectada e integrada en el nuevo ámbito. Es previsible, por tanto, que esta zona residencial grave sobre las nuevas áreas atractoras de carácter comercial y los equipamientos

2.2.3. Gestión de la movilidad en el ámbito de estudio.

La premisa en términos de movilidad en el ámbito consiste en la creación de un ámbito de bajas emisiones con las siguientes características:

Restricción general de entrada a vehículos de combustión al complejo inmobiliario, para residentes y visitantes a las áreas comerciales y hoteleras.



Implantación de un sistema de vehículos eléctricos compartidos, que podrían ser de diferentes tipologías (automóviles, bicicletas) y capacidad.



Figura 17. Ejemplos de vehículos eléctricos de distinta capacidad, bicicletas y vehículos de carga.

Localización de un aparcamiento subterráneo en el acceso al complejo inmobiliario de bajas emisiones, para estacionar los vehículos de combustión a motor y realizar el intercambio al vehículo eléctrico de préstamos.

En fases posteriores de estudio, se podrá determinar las posibilidades de gestión para el resto de tipologías de flujos que accederán al ámbito:

- Vehículos de carga y descarga. Podrían analizarse medidas de restricción parcial de acceso en función de la tipología EURO de los vehículos, tal como ocurre en la mayoría de Zonas de Bajas Emisiones (ZBE) europeas, etiquetado que empieza a implantarse también en España.



Figura 18. Distintivo ambiental de la D.G.T.



- Vehículos de servicio municipal. Podrían analizarse medidas para promover la utilización de vehículos eléctricos para estas funciones.
- Vehículos de emergencia. En este caso, no se plantea restricción ninguna.

Estos requisitos se han integrado en la concepción del ámbito, de manera ligada a la ordenación, poniendo así en conexión la planificación del transporte y los usos del suelo.

Puede señalarse, además, que el Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Benidorm incorpora propuestas de acción en la línea de la promoción de los vehículos limpios, lo que permite abordar esta estrategia desde un punto de vista supramunicipal. Algunas de las acciones propuestas en este sentido son:

Acciones de promoción de la adquisición de vehículos de bajas emisiones por particulares, mediante acciones de comunicación y visibilidad de las opciones de subvención existentes en ese campo.

Potenciación de los vehículos de distribución (carga) de bajas emisiones, mediante la limitación de acceso o de horario para vehículos de distribución que no cumplan la norma Euro5 (o Euro4), medida ligada a la creación de pequeños centros de distribución para organizar la carga a nivel de zona.

Programa de uso de coche compartido.

Adquisición de vehículos limpios en la flota municipal.

Este grupo de propuestas de acción resulta claramente alineado con la propuesta de gestión de movilidad preestablecido para el ámbito Anibits-Margequivir.



3. CONCLUSIONES

A continuación, se resumen las principales conclusiones del análisis realizado:

- Localización del ámbito. El nuevo ámbito se sitúa en Callosa d'en Sarrià, municipio de algo más de 7.000 habitantes perteneciente a la comarca de la Marina Baixa, que ha manifestado una tendencia demográfica ligeramente decreciente en los últimos años. Está previsto su acceso viario desde la carretera CV-755, que conecta Altea con Callosa d'en Sarrià atravesando el pequeño núcleo de Altea la Vella.
- Estructura comarcal. Dada la distribución poblacional, de usos del suelo y dotaciones, es esperable la preponderancia de las relaciones del nuevo ámbito con Benidorm, seguidas de los movimientos hacia Altea. La relación con el núcleo principal de Callosa d'en Sarrià puede esperarse de menor entidad. Como movimientos de carácter singular, pueden señalarse los desplazamientos de carácter turístico a las Fuentes del Algar.
- Conectividad viaria. La CV-755, vía rodada que da acceso al ámbito, cuenta con tipología de carretera interurbana, de sección 1 carril por sentido y arcones de escasa anchura. No dispone de espacio específico para el tránsito peatonal ni infraestructura propia para la bicicleta.
- Transporte público.
 - El Plan de Movilidad Urbana sostenible de Callosa d'en Sarria en redacción. Prevee el uso prioritario del transporte público, facilitar la intermodalidad del mismo y fomentar los modos de transporte peatonal y ciclista.
 - En la situación actual la zona de estudio no está servida por el transporte público. Las líneas principales de transporte público con que cuenta el municipio de Callosa d'en Sarrià actualmente, que conectan con Benidorm, Vilajoyosa y Alicante, no discurren por la CV-755 sino por la carretera de Polop y La Nucia. No hay conexiones directas de Callosa d'en Sarrià con Altea.
 - En resumen, en la situación actual ámbito de estudio no está servido por el transporte público. La línea más cercana, L027, finaliza en Altea la Vella, a más de 2 kilómetros de distancia del acceso al ámbito, y sólo conecta con Altea, quedando sin servicio directo la relación que puede esperarse como principal, con Benidorm.
 - El TRAM es el sistema ferroviario que discurre a lo largo de la costa desde Alicante hasta Calp, aportando conectividad con Alicante junto con una función de movilidad de proximidad y entre municipios cercanos. En la situación actual, la ya comentada línea L027, cuenta con paradas cercanas, pero no intermodales con las estaciones del TRAM en Altea.
 - Como actuaciones previstas en materia de transporte público puede destacarse la propuesta de servicio de transporte a la demanda contenida en el Plan de Movilidad de Altea, así como, a escala opuesta y a largo plazo, la posible eventual llegada del tren de altas prestaciones al corredor mediterráneo, que previsiblemente contaría con estación en Benidorm.



- Modos blandos. La red ciclista identificada en el mapa de la Generalitat Valenciana no incluye vías ciclistas ni actuaciones previstas en el entorno directo del ámbito, siendo el más cercano el eje Benidorm-Guadalest, por la CV-70. Sí hay caminos y vías de carácter rural aptas tanto para el tránsito peatonal como para el uso ciclista en el entorno, destacando el Camí Fondo (conexión Altea-Altea la Vella con paso por la parada Cap Negret del TRAM) y el eje del Río Algar (conexión Altea-Callosa d'en Sarrià), así como los senderos turísticos de montaña PR-CV-48 y PR-V-7. Altea y Benidorm cuentan con sistemas de bicicleta pública, de carácter municipal y no integrados entre sí; Callosa d'en Sarrià, con población significativamente menor, no dispone de este tipo de sistema.
- Movilidad interior. Son esperables distintos tipos de movimientos en el ámbito.
 - Movilidad local cotidiana de los residentes hacia las áreas comerciales y espacios libres de proximidad, así como de media distancia a equipamientos locales y zonas comerciales de mayor entidad. No se prevé movilidad significativa laboral o por estudios de los residentes en el ámbito.
 - Las áreas hoteleras y comerciales, ejercerán un efecto atractor tanto de visitantes como de las personas empleadas en estas zonas.
 - La importante superficie de espacios verdes, predominante sobre los demás usos, en conexión con las áreas naturales de la zona, ejercerá un efecto atractor de viajes no motorizados (a pie y en bicicleta) desde las zonas residenciales, para su uso y disfrute.
 - Es previsible que la integración de la urbanización Santa Clara hará que esta zona gravite sobre las nuevas áreas atractoras (comerciales, equipamientos), mejorando la conectividad de la zona.
- Gestión de la movilidad en el ámbito de estudio.
 - El diseño del ámbito incorpora el transporte como parte integrante de la ordenación, con la premisa de la creación de un ámbito de bajas emisiones mediante la restricción general de entrada a vehículos de combustión a motor al ámbito, la implantación de un sistema de vehículos eléctricos compartidos (que podrían ser de distintas tipologías), y la localización de un aparcamiento subterráneo en el acceso al ámbito para estacionar los vehículos contaminantes. En fases posteriores podría determinarse las posibilidades de gestión para el resto de flujos (carga/descarga, servicios municipales, y emergencias, éstos últimos sin restricción alguna).
 - El Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Callosa d'en Sarrià incorporará propuestas de acción en la línea de la promoción de los vehículos limpios.



ANEXO 2 PROPUESTA DE ACTUACIONES COMPLEMENTARIAS PARA LA MOVILIDAD SOSTENIBLE



■ ÍNDICE

ANEXO 2 PROPUESTA DE ACTUACIONES COMPLEMENTARIAS PARA LA MOVILIDAD SOSTENIBLE	1
1. INTRODUCCIÓN. ESTRUCTURA Y CONTENIDO DEL DOCUMENTO	5
2. PROPUESTA DE ACCIONES COMPLEMENTARIAS Y TITULARIDAD	5
2.1. TRANSPORTE PÚBLICO	5
2.2. MODOS BLANDOS	7
2.3. OTRAS PROPUESTAS. INTERMODALIDAD	8
3. CONCLUSIONES	9

■ ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1. Sistema de transporte actual y propuestas de actuaciones complementarias para la movilidad sostenible. Transporte público	7
Figura 2. Sistema de transporte actual y propuestas de actuaciones complementarias para la movilidad sostenible. Modos blandos.....	9



1. INTRODUCCIÓN. ESTRUCTURA Y CONTENIDO DEL DOCUMENTO

La incorporación de nuevos usos al territorio requiere siempre de la implantación o adaptación de las infraestructuras y servicios de transporte asociados, con objeto de resolver las relaciones con el entorno. Estas actuaciones deben considerar la articulación del territorio y plantearse desde una óptica de la sostenibilidad de la movilidad.

Es el caso del ámbito Anibits-Margequivir, que si bien cuenta con acceso rodado por la carretera CV-755, carece en el momento actual de las conexiones necesarias en modos limpios, tal como se ha identificado en el Anexo 1 - Análisis de movilidad.

El presente Anexo recoge la propuesta de actuaciones complementarias que se consideran requisito para promover la movilidad sostenible del ámbito y su entorno.

Dado que muchas de estas actuaciones son de carácter supramunicipal, su implantación depende en ocasiones de entidades diferentes a la administración municipal de Callosa d'en Sarrià. Por ello, se indica en cada una de las propuestas incluidas la entidad o entidades competentes en la materia.



2 PROPUESTA DE ACCIONES COMPLEMENTARIAS Y TITULARIDAD

2.1. TRANSPORTE PÚBLICO

La actual red de transporte público no sirve la zona de estudio, dados los usos que actuales de la zona, principalmente agrícolas.

Se propone por tanto aportar conectividad en transporte público del ámbito con Altea la Vella, Altea y Benidorm, como núcleo de relación principal esperable.

Ello supondrá los siguientes beneficios a la zona:

- Dotará de conexión a la zona de estudio en un modo sostenible.



- Esta conectividad deberá proseguir hacia Callosa d'en Sarrià, de manera que, a la vez que se posibilita la relación del ámbito con el núcleo principal del municipio, se mejorará la accesibilidad de éste gracias a su conexión directa con Altea la Vella y Altea, actualmente inexistente.
- La conexión deberá aportar intermodalidad con las estaciones del TRAM. De esta manera, y según lo anterior, se aportará conectividad con el ferrocarril al núcleo principal de Callosa d'en Sarrià, y se contribuirá a la utilización del modo férreo.

Tal como se ha justificado en el Anexo 1, en el interior del ámbito, los puntos de parada principales deberán ubicarse en los centros de atracción de visitantes y empleados (zonas hoteleras y comerciales), para posibilitar su acceso al ámbito en modos limpios.

A futuro, llegado el caso de ejecutarse el tren de altas prestaciones del corredor mediterráneo, los servicios de transporte público deberían aportar la conectividad con la estación a situar en Benidorm.

La competencia de esta propuesta recae en la Generalitat Valenciana, y radicaría previsiblemente en la modificación de la concesión CVA-006, que actualmente engloba los servicios de Benidorm y su entorno, incluida la Línea L027 Altea - Altea la Vella y la L018 Benidorm-Fuentes del Algar.

Por otra parte, se considera de interés la propuesta contenida en el Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Altea (y posterior Estudio de Tráfico y Movilidad del Plan General) de implantar un sistema de transporte a la demanda para dotar de servicio a las áreas dispersas del municipio (Campomanes, Mascarat y urbanizaciones), por lo que se propone la extensión de esta actuación al ámbito de estudio y su inclusión en el Plan de Movilidad Sostenible de Callosa d'en Saria.

Este tipo de servicios, de tipo discrecional, pueden resultar un complemento muy adecuado de las líneas de transporte regular a las que se refiere el apartado anterior.



Figura 1. Sistema de transporte actual y propuestas de actuaciones complementarias para la movilidad sostenible. Transporte público.

2.2. MODOS BLANDOS

La red de sendas ciclopeatonales de la zona cuenta con un gran potencial para la movilidad sostenible de corta y media distancia.

Se propone como actuación en este sentido, aportar conectividad al sector con la red de itinerarios ciclopeatonales, sendas y caminos rurales de la zona, articulando la movilidad blanda en el territorio. En particular se atenderán las siguientes conexiones:

- Eje Altea - Callosa d'en Sarrià por Río Algar.
- Eje Altea - Altea la Vella por Camí Fondo, aportando conectividad con el TRAM.
- Sendas turísticas de montaña PR-CV-48 y PR-V-7 en la Sierra de Bernia.
- Se aportará también conexión con las Fuentes del Algar a través del nuevo vial paisajístico, que contará con infraestructura apta, adecuada y atractiva para el tránsito de los modos blandos.

El ámbito de estudio dará la adecuada continuidad a los itinerarios en su interior, mediante el adecuado diseño en planta y perfil de los espacios peatonales y ciclistas del sector, así como del viario más local, que será amable a los modos blandos.



La segunda propuesta consiste en la promoción del estudio de la ampliación de la propuesta de sistema de préstamo de vehículos eléctricos a implantar en el ámbito Anibits- Margequivir, al núcleo principal de Callosa d'en Sarrià y las Fuentes del Algar. Además, desde una óptica supramunicipal, podría añadirse la promoción de posibles fórmulas de integración de dicho sistema con los sistemas de préstamo de bicicletas BiciAltea y BiciDorm, lo que, a su vez, proporcionaría masa crítica al sistema de préstamo. Esta acción podría, además, coordinarse con las propuestas de fomento del vehículo eléctrico de Benidorm incluidas en el Plan de Movilidad Urbana Sostenible de dicho municipio.

2.3. OTRAS PROPUESTAS. INTERMODALIDAD

Por último, como actuación de promoción de las cadenas modales limpias, el uso del ferrocarril, y del vehículo eléctrico, se propone la promoción del fomento de la intermodalidad tren - vehículo eléctrico en la Estación de ferrocarril de Alicante-Terminal, como medida de fomento de la accesibilidad sostenible de media y larga distancia al ámbito.

La competencia de esta actuación podría ser tanto del ADIF como del Ayuntamiento de Alicante, o bien requerir de la coordinación entre estas administraciones, en función de las medidas de promoción a adoptar (como por ejemplo, aparcamiento preferente) y su ubicación específica (en ese caso, en la propia Estación o junto a la misma)



Figura 2. Sistema de transporte actual y propuestas de actuaciones complementarias para la movilidad sostenible.
Modos blandos



3. CONCLUSIONES

La implantación de nuevos usos en el territorio, como es el caso del sector Anibits- Margequivir, requiere de la dotación de infraestructura y servicios de transporte, que, para promover la sostenibilidad en la movilidad, deberán centrarse en los modos limpios.

Para ello, se proponen las siguientes actuaciones, que no sólo buscan aportar conectividad al sector sino mejorar la articulación territorial y accesibilidad de la zona y su entorno, tanto a escala municipal como comarcal e incluso regional. Es por ello que la competencia de las actuaciones es en ocasiones diferente a la administración municipal de Callosa d'en Sarrià.

- Aportar conectividad en transporte público del ámbito con Altea la Vella, Altea y Benidorm, mejorando, a la vez, la conectividad del núcleo principal de Callosa d'en Sarrià, tanto con Altea (actualmente inconexa), como facilitando la intermodalidad con el TRAM.
- Incorporar el ámbito de estudio y dentro del PMUV de Callosa d'en Sarrià la propuesta de transporte a la demanda que recoge el Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Altea, complementando así, los servicios regulares anteriores.
- Aportar conectividad al sector con la red de itinerarios ciclopeatonales y caminos rurales de la zona, articulando la movilidad blanda en el territorio.

Particularmente se atenderá a la conexión con los ejes ciclopeatonales Altea-Callosa d'en Sarrià (Río Algar) y Altea-Altea la Vella (Camí Fondo), así como con las sendas turísticas de montaña de la zona (PR-CV-48 y PR-V-7) y las Fuentes del Algar a través del nuevo vial paisajístico. Esta red aportará también intermodalidad con el TRAM.

- Promoción del estudio de la ampliación del sistema de préstamo de bicicletas a implantar en el ámbito al núcleo principal de Callosa d'en Sarrià y las Fuentes del Algar. Además, podrían analizarse posibles fórmulas de integración con los sistemas de préstamo BiciAltea y Bicidorm, aportando así masa crítica al sistema de préstamo.
- Promoción del fomento de la intermodalidad tren-vehículo eléctrico en la Estación de ferrocarril de Alicante terminal, para favorecer la accesibilidad sostenible de media-larga distancia al ámbito por efecto de la limitación del acceso en el último tramo del recorrido.

Como se ha visto, la inserción del ámbito en el sistema de transportes de la zona logrará la articulación a nivel territorial, tanto de la red dedicada a la movilidad de corta distancia a la escala de los modos blandos, como del sistema de transporte público local y supramunicipal, gracias a la intermodalidad con el TRAM e incluso con el ferrocarril de media y larga distancia.

Esta mejora tendrá un impacto positivo en la accesibilidad de la zona, la equidad territorial, así como en el reparto modal de la movilidad en la zona, mejorando las posibilidades de captación de los modos limpios y reduciendo así el consumo energético y las emisiones de CO₂ a nivel supramunicipal.



ANEXO 3 ANÁLISIS NORMATIVO



■ ÍNDICE

ANEXO 3 ANÁLISIS NORMATIVO	1
1. INTRODUCCIÓN. ESTRUCTURA Y CONTENIDO DEL DOCUMENTO	5
2. CONTEXTO NORMATIVO Y ANÁLISIS	5
2.1. LEGISLACIÓN Y DOCUMENTOS DE REFERENCIA.....	5
2.2. INFORME DEL SERVICIO DE MOVILIDAD.....	6
2.3. ANÁLISIS DEL CONTEXTO NORMATIVO.....	14
2.4. ASPECTOS REFERIDOS AL DISEÑO VIARIO Y LA NORMATIVA DE ACCESIBILIDAD....	18
3. CONCLUSIONES	20

■ ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1. Requisitos para el diseño viario contenidos en la normativa de la Comunidad Valenciana / Nacional	19
Tabla 2. Detalle Anchura mínima de viales según la Ley 5/2014 de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Paisaje de la Comunidad Valenciana	19
Tabla 3. Requisitos para el diseño viario contenidos en la normativa local (Normas Urbanísticas del Plan General de Ordenación Urbana de Callosa d'en Sarrià).....	20

■ ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1. Informe del Servicio de Movilidad. Evaluación Ambiental Estratégica (p.1/2).....	7
Figura 2. Informe del Servicio de Movilidad. Evaluación Ambiental Estratégica (p.2/2).....	8



1. INTRODUCCIÓN. ESTRUCTURA Y CONTENIDO DEL DOCUMENTO

El Informe emitido por el Servicio de Movilidad de la Dirección General del Medio Natural y de Evaluación Ambiental, como parte del proceso de Evaluación Ambiental Estratégica de la Modificación puntual del Plan General de Callosa d'en Sarrià, hace consideraciones a la actuación planteada en el Documento Inicial Estratégico respecto a ciertos aspectos normativos o recomendaciones indicadas en Estrategias en materia de ordenación del territorio, urbanismo, paisaje y movilidad sostenible.

El presente Anexo analiza los aspectos a que hace referencia dicho Informe a la vez que recoge otros temas relacionados identificados, contenidos tanto en las normas y estrategias citadas, como en otras que se consideran dentro del contexto normativo de aplicación.

2. CONTEXTO NORMATIVO Y ANÁLISIS

2.1. LEGISLACIÓN Y DOCUMENTOS DE REFERENCIA

Existe un amplio contexto normativo que es necesario considerar, pudiendo diferenciarse varios grupos de documentos de referencia.

- Estrategias en materia de ordenación del territorio, urbanismo, paisaje y movilidad sostenible, elaboradas por distintas administraciones.
 - Estrategia territorial Europea (ETE). Comisión Europea. 1999.
 - Estrategia Española de Movilidad Sostenible (EEMS). Ministerio de Fomento y Ministerio de Medio Ambiente. 2009.
 - Estrategia Española de Sostenibilidad Urbana y Local (EESUL). Ministerio de Medio Ambiente y Ministerio de Fomento. 2011.
 - Estrategia Territorial Comunidad Valenciana. Conselleria de Medi Ambient, Aigua, Urbanisme e Habitatge (Generalitat Valenciana). 2011.



- Estrategia Territorial Comunidad Valenciana 2010-2030. Área funcional de la Marina Baixa. Conselleria de Medi Ambient, Aigua, Urbanisme e Habitatge (Generalitat Valenciana). 2010.
- Estrategia Valenciana frente al Cambio Climático 2013-2020. Conselleria d'Infraestructures, Territori y Mediambient (Generalitat Valenciana). 2013.

- Legislación nacional en materia de movilidad sostenible.
 - Orden VIV/561/2010, de 1 de febrero, por la que se desarrolla el documento técnico de condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los espacios públicos urbanizados.

- Legislación en materia de ordenación del territorio, urbanismo, paisaje y movilidad sostenible de la Comunidad Valenciana.
 - Ley 5/2014 de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Paisaje de la Comunidad Valenciana.
 - Ley 6/2011 de Movilidad de la Comunidad Valenciana.

- Legislación en materia de accesibilidad de la Comunidad Valenciana.
 - Ley 1/1998, de 5 de Mayo, de Accesibilidad y Supresión de Barreras Arquitectónicas, Urbanísticas y de Comunicación.
 - Ley 9/2009, de 20 de noviembre, de la Generalitat, de Accesibilidad Universal al Sistema de Transportes de la Comunitat Valenciana.
 - Decreto 65/2019, de 26 de abril, del Consell¹, de regulación de la accesibilidad en la edificación y en los espacios públicos.

- Normativa local de Callosa d'en Sarrià
 - Normas Urbanísticas (Plan General de Ordenación Urbana).



2.2. INFORME DEL SERVICIO DE MOVILIDAD

En este apartado se pasa a relacionar los aspectos expuestos en el Informe del Servicio de Movilidad, para lo cual, en primer lugar, se reproduce íntegramente el texto del informe, para extraer, a continuación, los artículos de los distintos documentos a que éste hace referencia.

¹ Este Decreto complementa el contenido de la Orden VIV/561/2010, de 1 de febrero de carácter nacional.



 GENERALITAT VALENCIANA DIRECCIÓ GENERAL D'OBRES PÚBLIQUES, TRANSPORT I MOBILITAT CIUTAT ADMINISTRATIVA 9 D'OCTUBRE - TORRE 1 C/ Costa de Turis, 71 - 46018 VALENCIA - Tel. 012	
SUBDIRECCIÓ DE MOBILITAT	
Data - 6 MAY 2016	Data 13 ABR. 2016
JMT/sp	EIXIDAN.º 12.250
REGISTRE D'ENTRADA	REGISTRE GENERAL
ENTRADA núm 17950	
Conselleria de Agricultura, Medio Ambiente, Cambio Climático y Desarrollo Rural Dirección General del Medio Natural y de Evaluación Ambiental Servicio de Evaluación Ambiental Estratégica.	
<p>En respuesta a la solicitud de informe (N/Ref.Expte.089/15-EAE) cursada el 25 de noviembre de 2015 por el Servicio de Evaluación Ambiental Estratégica en relación con el Documento Inicial Estratégico y borrador de la Modificación del Plan General del municipio de Callosa d'En Sarriá, se hacen las siguientes consideraciones:</p>	
<p>1. El artículo 6.1 de la Ley 6/2011, de 1 de abril, de movilidad de la Comunitat Valenciana establece que “...los desarrollos no contiguos a núcleos urbanos consolidados, los desarrollos de muy baja densidad o las ubicaciones de viviendas y otros usos en suelo no urbanizable se limitarán a los casos en los que resulte justificado por motivos de interés público, en virtud de criterios técnicos o de ordenación territorial, de acuerdo con su normativa específica y siempre que mediante las acciones complementarias que correspondan no impliquen la dependencia del uso del vehículo privado para todo tipo de desplazamientos”.</p>	
<p>La actuación en cuestión es un desarrollo no contiguo a los núcleos urbanos consolidados y es además de muy baja densidad (13 viv/ha). Contraviene el modelo mediterráneo de “ciudad compacta” preconizado por la Estrategia Territorial Europea (ítem 84), por la Ley 5/2014 de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Paisaje de la Comunitat (artículo 7.2 b y d), por la Estrategia Territorial de la Comunitat Valenciana (directriz 89), por la Estrategia Valenciana frente al Cambio Climático 2013-2020 (M023), por la Estrategia Española de Movilidad Sostenible (medida 6.1.1.), por la Estrategia Española de Sostenibilidad Urbana y Local (Directrices 5.1.U1 y 5.2.M3) y por la propia Ley valenciana de movilidad en su artículo 6.1.</p>	
<p>A pesar de las justificaciones que aparecen en la documentación analizada, no se aprecia el carácter estratégico o de interés público que pudiera tener para la Comunitat Valenciana una urbanización de más de un millón de metros cuadrados con campo de golf. Sin esa excepcionalidad del carácter estratégico o del interés público autonómico, la actuación que se plantea vulnera principios básicos de la movilidad sostenible y de la ocupación racional del suelo.</p>	
Tel. 96 386 60 00 telefonades des de fora de la Comunitat Valenciana llamadas desde fuera de la Comunidad Valenciana	

Figura 1. Informe del Servicio de Movilidad. Evaluación Ambiental Estratégica (p.1/2)

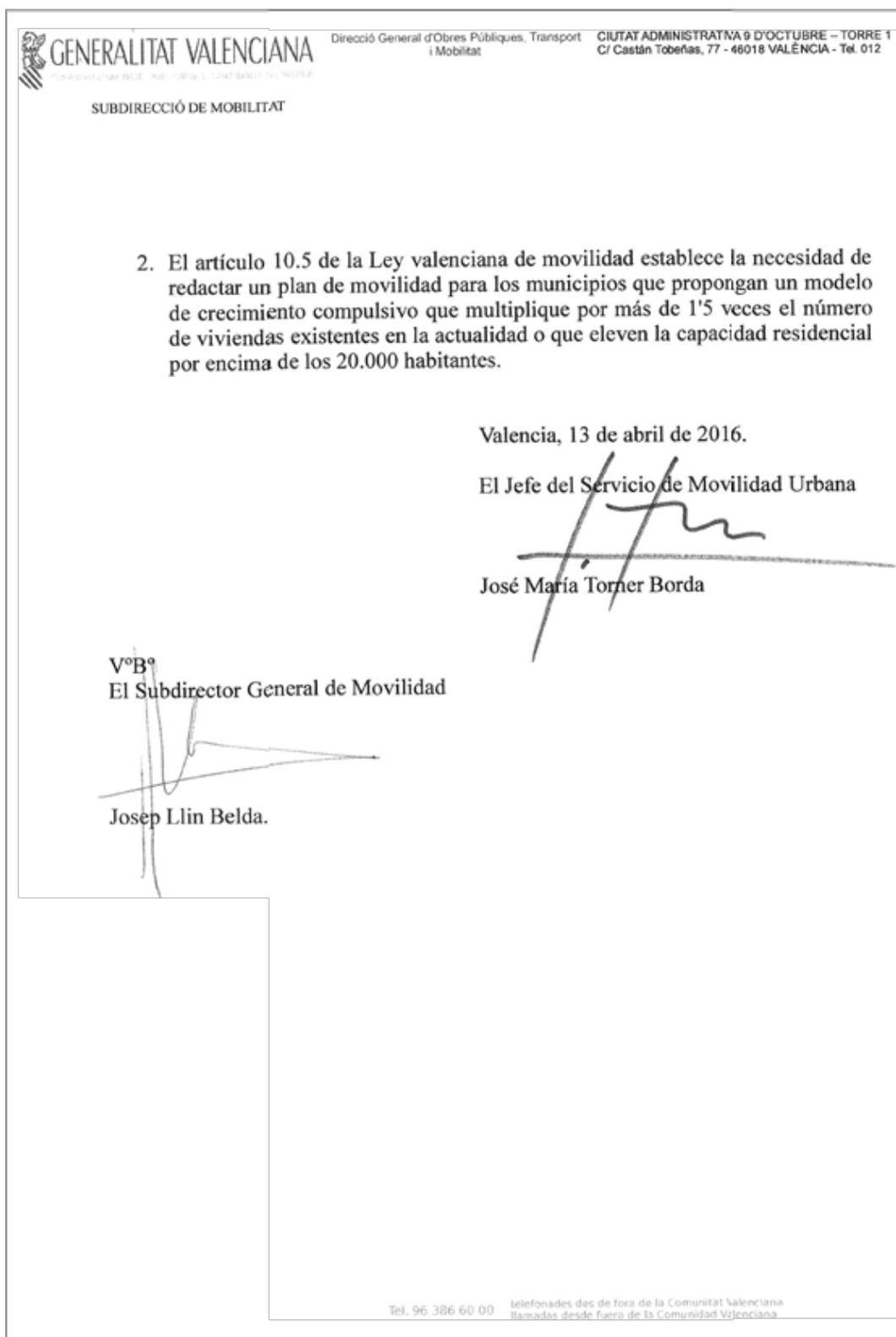


Figura 2. Informe del Servicio de Movilidad. Evaluación Ambiental Estratégica (p.2/2)



A continuación, se transcriben los artículos citados en el informe del Servicio de movilidad.

LEY 6/2011 DE MOVILIDAD DE LA COMUNIDAD VALENCIANA. Artículo 6.1. y Artículo 10.5.

Artículo 6. Fomento de los desplazamientos peatonales

1. En orden a que los desplazamientos no motorizados sigan constituyendo el elemento esencial de la movilidad cotidiana, las administraciones públicas propiciarán modelos de crecimiento urbano contiguos a núcleos existentes, con densidades y tipologías edificatorias adecuadas, y con dotaciones suficientes de servicios públicos y privados para atender las necesidades cotidianas. Los desarrollos no contiguos a los núcleos urbanos consolidados, los desarrollos de muy baja densidad o las ubicaciones de viviendas y otros usos en suelo no urbanizable se limitarán a los casos en los que resulte justificado por motivos de interés público, en virtud de criterios técnicos o de ordenación territorial, de acuerdo con su normativa específica y siempre que mediante las acciones complementarias que correspondan no impliquen la dependencia del uso del vehículo privado para todo tipo de desplazamientos.

Artículo 10. Planes municipales de movilidad.

5. Procederá igualmente en dichos municipios la redacción de un plan municipal de movilidad o la revisión del existente con motivo de la formulación o revisión del Plan General, o cuando se introduzcan en él modificaciones relevantes en relación con la demanda de desplazamientos en los términos que reglamentariamente se establezcan. Dicha obligación se extenderá igualmente a los municipios de población inferior a los 20.000 habitantes en aquellos casos en que el instrumento urbanístico correspondiente prevea alcanzar dicha capacidad residencial o crecimientos superiores al 50% de las unidades residenciales, o del suelo para actividades productivas.

LEY 5/2014 DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO, URBANISMO Y PAISAJE DE LA COMUNIDAD VALENCIANA. ARTÍCULO 7.2 B Y D

Artículo 7. Criterios generales de crecimiento territorial y urbano.

2. Con el fin de procurar un desarrollo territorial y urbanístico sostenible, la planificación territorial y urbanística:

b) Fomentará la implantación de modelos urbanos diversos y eficientes desde el punto de vista del consumo de recursos, de la generación de emisiones y de residuos, y del coste de mantenimiento de sus infraestructuras y servicios.

d) Optará de manera preferente por los tejidos urbanos compactos frente a los dispersos, salvo que la realidad territorial y su adecuación paisajística no lo permitan.



ESTRATEGIA TERRITORIAL EUROPEA. ÍTEM 84

(84) Para poder controlar mejor la continua tendencia a la expansión de las ciudades, los Estados miembros y sus autoridades locales y regionales deben apoyarse en la idea de la “ciudad compacta” (o ciudad de pequeñas distancias).

Esto incluye, por ejemplo, el control de la extensión de las áreas urbanizables, en el marco de una política urbanística cuidadosa, particularmente en las periferias urbanas y en muchas zonas costeras. Por otra parte, la limitación de la expansión urbana sólo puede llevarse a cabo en un contexto regional. Para ello, es necesario intensificar la colaboración entre las ciudades y su entorno rural, así como encontrar nuevas formas de asociación para conciliar intereses contrapuestos.

ESTRATEGIA TERRITORIAL COMUNIDAD VALENCIANA. DIRECTRIZ 89

Directriz 89. Las nuevas piezas urbanas aisladas de uso residencial

La implantación de nuevas piezas urbanas aisladas de los tejidos existentes, y de uso residencial monofuncional, debe ser una excepción, desaconsejándose expresamente cuando el municipio tenga más de un 10 por ciento del suelo artificial según la cartografía del Instituto Cartográfico Valenciano elaborada según la metodología SIOSE, y el suelo artificial perteneciente a la categoría de urbano discontinuo supere a la suma de las categorías de centro histórico y ensanche según la citada cartografía.

No obstante, se excepcionan aquellas actuaciones estratégicas definidas como tales en la estrategia territorial, en sus instrumentos de desarrollo o en la planificación sectorial correspondiente.

En cualquier caso, estas piezas aisladas de los tejidos existentes deben seguir los siguientes criterios:

- a) Ordenación de acuerdo con un cierto grado de diversidad, es decir, de integración de usos y actividades compatibles.
- b) Compatibilidad con la infraestructura verde del territorio.
- c) Posibilidad de integración física y funcional con la trama urbana existente.
- d) Previsión de conexiones con la trama urbana existente mediante sistemas no motorizados, y en transporte público cuando la dimensión de la población lo precise.



ESTRATEGIA VALENCIANA FRENTE AL CAMBIO CLIMÁTICO 2013-2020. M023

M023. Fomentar la ocupación racional y sostenible del suelo mediante la ordenación territorial, procurando la ocupación compacta.

Acciones vinculadas:

A23.1 [ET] Aprobación de la Ley de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Paisaje de la Comunitat Valenciana. Elaboración de guías metodológicas de aplicación de la Ley.

A23.2 [ET] Aprobación del nuevo Reglamento del Paisaje de la Comunitat Valenciana.

A23.3 [ET] Concesión de subvenciones a la redacción y tramitación de programas de paisaje para desarrollar actuaciones de mejora y puesta en valor de los valores paisajísticos en los núcleos urbanos.

A23.4 [ET] Publicación de guías metodológicas para facilitar la aplicación de las Actuaciones territoriales estratégicas impulsadas por la Ley 1/2012, de 10 de mayo de la Generalitat

A23.5 [IVE] Redacción de la "Guía de Estrategias de Regeneración Urbana de la Comunitat Valenciana" y creación de un sistema de indicadores de referencia en base a sus contenidos, con el objetivo final de dotar al gestor urbano de una herramienta útil de aproximación a los criterios de sostenibilidad a tener en cuenta en las intervenciones en el entornourbano.

A23.6 [PAISAJ] Delimitar la Infraestructura Verde a diferentes escalas con el fin de compatibilizar los futuros desarrollos, en los que se priorizará la culminación de desarrollos existentes frente a nuevas ocupaciones, evitando continuos urbanos y protegiendo los paisajes de mayor valor.

Indicadores:

I23.1a [ET] Aprobación de la Ley.

I23.1b [ET] Nº de guías metodológicas publicadas.

I23.1c [ET] Peso porcentual del tejido urbano continuo respecto al tejido urbano total.

I23.1d [ET] Cociente entre la tasa del crecimiento del tejido urbano discontinuo respecto del compacto.

I23.1e [ET] Consumo de suelo artificial (m²/hab). I23.2 [ET] Ejecución de la acción.

I23.3 [ET] Cuantía subvenciones concedidas. I23.4 [ET] Nº de guías metodológicas publicadas.

I23.5 [IVE] Nº de intervenciones de regeneración urbana en la Comunitat Valenciana.

I23.6 [PAISAJ] Superficie de la Infraestructura Verde propuesta. Superficie de suelo municipal destinado a ser Infraestructura Verde.



ESTRATEGIA ESPAÑOLA DE MOVILIDAD SOSTENIBLE. Medida 6.1.1

6.1.1 Potenciar el Urbanismo de Proximidad

Planificar la ciudad y su área de influencia con criterios de reducción de la dependencia respecto del vehículo privado y de las necesidades del transporte motorizado.

Introducir en la planificación urbanística métodos y normativas que garanticen la densidad de población, la complejidad y la mezcla de usos propios de los desarrollos urbanos.

ESTRATEGIA ESPAÑOLA DE SOSTENIBILIDAD URBANA Y LOCAL. Directriz 5.1.U1 Y 5.2.M3

5.1. Directrices y medidas relacionadas con el Modelo Urbano y los Instrumentos Urbanísticos (U)

U.1. Impulsar modelos urbanos que prioricen la mejora, puesta en valor, regeneración, reutilización o reciclaje de los tejidos consolidados y la gestión y rehabilitación del patrimonio edificado frente al consumo de suelo para el desarrollo extensivo de nuevos tejidos y la construcción de obra nueva. Plantear estructuras urbanas y rurales basadas en la densidad, la complejidad y la mezcla de usos en los nuevos tejidos y que permitan su mantenimiento o fomento en la ciudad consolidada, limitando la proliferación de espacios segregados, monofuncionales y dependientes del vehículo privado, vinculando los tejidos urbanos con las redes de transporte colectivo y no motorizado, y empleando tipologías edificatorias acordes con estos objetivos.

- Justificar convenientemente la clasificación de nuevos suelos urbanizables con base en su suficiencia e idoneidad, dimensionando estrictamente el suelo “preciso para satisfacer las necesidades que lo justifiquen”.
- Proponer estructuras urbanas y rurales compactas mediante la definición de umbrales de densidad, para minimizar así el consumo de suelo, y hacer viables y optimizar los equipamientos, el transporte público y un cierto nivel de actividades económicas de proximidad (comercio, actividades productivas). Plantear tipologías o combinaciones tipológicas consecuentes con la compacidad.
- Planificar de forma integrada los usos del suelo (clasificación y calificación) y las redes de transporte, sobre todo el público. Articular las redes y los tejidos, superando la simple incrustación o superposición. Evitar los desarrollos urbanos cuya justificación principal sea simplemente aprovechar la ‘puesta en carga’ del suelo por las redes viarias, tanto por su desvinculación con los núcleos poblacionales existentes como por su carácter parasitario de las redes, no previstas para soportarlos. Aprovechar desde el diseño urbano y la escenografía arquitectónica el carácter de nuevas fachadas urbanas que adquieren las nuevas redes viarias en determinadas partes de la ciudad, planificando urbanísticamente los bordes de éstas.



- Articular la centralidad del núcleo poblacional, dimensionando y ubicando los sistemas o redes supramunicipales, generales y locales de modo sistémico y relacional. Establecer una estructura basada en centralidades de carácter policéntrico o en ‘barrios ciudad’, jerarquizada en atención a los escalones urbanos (centro urbano, de distrito, de barrio, etc.), vinculada a los nodos de transporte público y apoyada en la proximidad como base de la accesibilidad no motorizada.
- Complejizar los usos del suelo -tanto en los nuevos desarrollos como en las operaciones de regeneración urbana o creación de centralidad en los tejidos existentes- mediante el establecimiento de umbrales mínimos (reservas de suelo en tejidos nuevos, edificabilidades en tejidos consolidados) para actividades no residenciales (económicas, comercio, administración) y dotaciones/equipamientos.

5.2. Directrices y medidas relacionadas con la Accesibilidad, la Movilidad y el Transporte Sostenibles. (M).

M.3. Promover un urbanismo de proximidad que disminuya las necesidades de desplazamiento, (especialmente del motorizado), facilite el uso de los medios de transporte alternativos al vehículo privado, y potencie el espacio público multifuncional, reequilibrando la preponderancia actual del uso del vehículo privado hacia modos de transporte más eficientes y sostenibles.

M.3.1. Medidas para potenciar el urbanismo de proximidad y la reducción de las necesidades de desplazamiento.

- Coordinar la planificación urbanística y la movilidad de cara a la consecución de un urbanismo que disminuya las necesidades de desplazamiento, especialmente de los desplazamientos motorizados, y promueva el uso de los modos de transporte más eficientes y sostenibles, planificando la ciudad y su área de influencia con criterios de reducción de la dependencia respecto del vehículo privado y de las necesidades del transporte motorizado.
- Introducir en la planificación urbanística métodos y normativas que garanticen la densidad de población, la complejidad y la mezcla de usos propios de los desarrollos urbanos.
- Permitir la asociación entre residencia y empleo, reservando suelo o edificabilidad mediante el planeamiento urbanístico para actividades económicas y comercio.
- Planificar los usos del suelo atendiendo a los umbrales de distancia de acceso a los equipamientos y zonas verdes.
- Introducir nuevos criterios de urbanización y diseño de calles que inviertan la actual jerarquía, prioridad física y predominio psicológico del automóvil en favor de los modos no motorizados, buscando la continuidad espacial de las redes peatonales y carriles bici (aparcamiento en banda diferenciada, calles de



coexistencia, cruces a nivel, etc.), su comodidad, seguridad y funcionalidad y la posibilidad de uso de la calle como espacio público multifuncional de convivencia.

- En zonas residenciales, reducir la superficie destinada a los vehículos en la sección de la calle, evitando el sobredimensionamiento del número y la anchura de los carriles, y también el de las plazas de aparcamiento, limitando el despilfarro de suelo y dificultando y sancionando las prácticas de aparcamiento indebido.

M.3.2. Medidas de impulso de la administración electrónica, teletrabajo y comercio.

- Reducir las necesidades de desplazamiento mediante las nuevas tecnologías de la información y comunicación: administración electrónica, tele trabajo, telecompra, tele atención médica, tele conferencia, tele enseñanza, etc.

2.3. ANÁLISIS DEL CONTEXTO NORMATIVO.

Los artículos e ítems anteriormente relacionados hacen referencia a una serie de aspectos que pasan a analizarse de manera integrada a continuación.

Para ello, se toma como punto de partida el Análisis de Movilidad desarrollado en el Anexo 1.

Debe señalarse que el análisis realizado no se limita a los artículos e ítems relacionados en el informe, sino que se ha complementado con otros aspectos contenidos en los documentos citados que se consideran de interés y aplicación al ámbito de estudio.

- Promoción de la ciudad compacta, o ciudad de pequeñas distancias, con mezcla de usos y dotación de servicios y actividades económicas de proximidad.

Tanto las diferentes estrategias referidas, como la propia Ley 6/2011 de Movilidad de la Comunidad Valenciana, hacen referencia al modelo mediterráneo de ciudad compacta, de mezcla de usos y pequeñas distancias, soporte de una movilidad cotidiana local de proximidad basada en los movimientos no motorizados.

- La actuación propuesta resulta de baja densidad en su conjunto, dado que incorpora una importante superficie de zonas verdes y espacios libres, que supera las nueve hectáreas de zona verde urbana y casi treinta hectáreas de suelo no urbanizable destinado a bosque. Esta baja densidad se considera favorable al resultar acorde a la realidad territorial y paisajística del entorno, ser amable al entorno ambiental, y ejercer de sumidero natural de CO₂.
- La ordenación pormenorizada de los distintos usos del suelo se realizará incorporando la movilidad sostenible como parte integrante de la ordenación, partiendo de los conceptos analizados en el Anexo 1.
- La ordenación del ámbito de estudio contará con la suficiente mezcla de usos para lograr que la movilidad cotidiana esperable sea efectivamente local y de proximidad. Para ello, la ordenación pormenorizada localizará en las áreas de carácter residencial reservas de



suelo mínimas para pequeños espacios comerciales, espacios libres y áreas de juego y convivencia, asegurando distancias asumibles para recorrerse a pie o en bicicleta.

- El diseño tanto de los ejes principales peatonales y ciclistas planteados, como del viario local de menor entidad, tendrá un diseño adecuado, funcional, continuo, conectivo, seguro y amable a los modos no motorizados.
 - Tanto la ordenación de usos como la disposición viaria buscarán acomodar los movimientos no motorizados a recorridos con desniveles asumibles. Adicionalmente, la implantación del sistema de vehículos eléctricos de préstamo podrá incluir la dotación de bicicletas eléctricas, capaces de resolver movimientos de media distancia, así como asumir mayores diferencias de cota.
 - Dado el carácter y ordenación del ámbito, no es previsible una movilidad cotidiana por motivo trabajo y estudios de los residentes en la zona que se superponga a los movimientos anteriores.
 - Respecto a los movimientos de acceso de visitantes y empleados en el ámbito, se promoverán las propuestas de actuaciones complementarias para la movilidad sostenible expuestas en el Anexo 2, para el fomento de la accesibilidad en modos limpios.
-
- Planificación urbana para la reducción de la dependencia y las necesidades de transporte motorizado, promoción del uso de los modos de transporte más eficientes y sostenibles desde el punto de vista del consumo de recursos y la generación de emisiones y residuos.

Los artículos e ítems citados en el informe promueven la planificación urbana con criterios de reducción las necesidades de transporte motorizado y fomento del uso de modos alternativos, más limpios, eficientes y sostenibles.

Realizando una lectura más amplia de los documentos de carácter estratégico considerados, se identifica una línea de actuación común muy relacionada con lo anterior, referida a la promoción de los vehículos alternativos limpios (eléctricos e híbridos), la reducción del consumo energético y las emisiones, la protección de la calidad del aire y la disminución de los niveles de ruido.

Estas directrices pueden relacionarse también con las medidas de promoción de la creación de Zonas de Bajas Emisiones (ZBE) en las ciudades, limitando el acceso a los vehículos más contaminantes, expuestas tanto en la Estrategia Española de Sostenibilidad Urbana y Local, como en los Planes Nacionales de Calidad del Aire PNMCA (2011) y Plan AIRE (2013-2016), del Ministerio de Medioambiente.

- Como se ha descrito en el Anexo 1, el ámbito Anibits-Margequivir se desarrolla bajo la premisa de la creación de un ámbito de bajas emisiones. La creación de este ámbito de bajas emisiones supondrá la reducción drástica de las emisiones producidas en la zona, así como del consumo de combustible fósil asociado, respecto a las que supondría una ordenación urbanística “tradicional”. Este impacto



positivo se superpone al efecto de sumidero natural de CO₂ de las áreas verdes de la zona, anteriormente mencionado.

- Por otra parte, la restricción de acceso en el interior del ámbito puede motivar la utilización de vehículos no contaminantes no sólo en esta última etapa, sino en desplazamientos de mayor recorrido, por ejemplo, en los accesos desde Alicante o Benidorm, o incluso en origen, consiguiéndose un impacto positivo de carácter territorial.
- A mayor escala, este efecto restrictivo del acceso en vehículos de combustión, puede llegar a contribuir al fomento de la accesibilidad al ámbito en ferrocarril, realizando en tren el viaje hasta Alicante en primera instancia, y, a futuro, llegado el caso de la eventual implantación del corredor mediterráneo, hasta Benidorm, si se posibilita en las estaciones el intercambio para realizar la última etapa en un vehículo eléctrico sí autorizado en el ámbito de bajas emisiones, fomentando así las cadenas modales no contaminantes.

Puede añadirse también que la Estrategia Valenciana ante el Cambio Climático 2013- 2020 cita específicamente el reto de gestionar la demanda del transporte para lograra una movilidad más respetuosa con el medio ambiente, que mejore la habitabilidad de las ciudades y que a la vez no sacrifique el progreso económico. La propuesta de gestión sostenible de la movilidad del ámbito Anibits-Margequivir queda completamente alineada con esta directriz.

- Refuerzo de la sostenibilidad como eje de las estrategias de desarrollo turístico.

La Estrategia Valenciana ante el Cambio Climático 2013-2020 recoge esta línea de actuación, consistente en la inclusión de la sostenibilidad como eje entorno al que se articula la política turística (medida M028).

- La ordenación del ámbito Anibits-Margequivir busca integrar el espacio urbano y las áreas verdes, predominantes en superficie en la ordenación, poniendo en contacto las zonas “urbanas” con su entorno natural.
- La ordenación pormenorizada contará con una red estructurante de itinerarios peatonales y ciclistas y aportará tipologías de viario local y espacios libres amables a los modos no motorizados para el acceso a los espacios verdes del ámbito y las áreas naturales de su entorno. Las propuestas complementarias para la movilidad sostenible (Anexo 2), incluyen implementar conexiones ciclopeatonales del ámbito con los itinerarios ciclopeatonales de la zona, aportando además conectividad directa con el TRAM. Estas medidas aportan continuidad y conectividad a la red ciclista y peatonal en la zona, y abren paso al cicloturismo, el senderismo turístico y el turismo ecuestre hacia la Sierra de Bernia, con conexión, entre otros, con las sendas PR-CV-48 y PR-V-7 que recorren esta Sierra. I evo vial de conexión con las Fuentes del Algar que discurrirá desde la CV-755 bordeando el ámbito de estudio, a realizar junto con éste, tendrá una tipología de vía paisajística con infraestructura apta para el uso ciclista. Esta nueva conexión posibilitará el acceso ciclista a este enclave turístico, no sólo desde el ámbito Anibits (que dista escasos 3 Km del lugar), sino también desde el resto de la comarca, gracias a las conexiones ciclistas complementarias propuestas. Esta posibilidad puede



favorecer tanto la atracción del enclave turístico de nuevos visitantes como el cambio de modo en el acceso, retirando vehículos motorizados de la zona. Dado que este enclave registra anualmente cerca de 300.000 visitantes, una mejora en la sostenibilidad en el acceso puede ser muy relevante en una zona de gran valor ambiental.

- Elaboración de un Plan de movilidad sostenible.

La Ley 6/2011 de Movilidad en la Comunidad Valenciana, establece en su artículo 10.5 (transcrito en el apartado previo) la obligatoriedad de la redacción de un Plan de Movilidad Municipal para aquellos municipios que realicen modificaciones relevantes de su Plan General en relación con la demanda de desplazamientos. Dicha obligación se extiende a municipios menores de 20.000 habitantes cuando el instrumento urbanístico prevea alcanzar dicha capacidad residencial o incrementar en un 50% las unidades residenciales o del suelo para actividades productivas.

Por otra parte, el artículo 11 de dicha ley, establece que:

La implantación de aquellos usos, servicios o unidades residenciales particularmente relevantes en relación con su capacidad de generación o atracción de demanda de desplazamientos será precedida de la formulación de un plan de movilidad específico. En particular, procederá su formulación en los siguientes casos:

- b) Áreas terciarias, deportivas, comerciales, hoteleras o de ocio que de forma unitaria o conjunta superen los 10.000 metros cuadrados.
- c) Áreas residenciales de más de 1.000 viviendas.
- d) Áreas residenciales de más de 200 viviendas cuando se desarrollen de manera independiente de los núcleos urbanos existentes o impliquen una dimensión igual o mayor que la de los citados núcleos.
- e) Áreas o instalaciones destinadas a la actividad productiva en donde se prevean más de 100 puestos de trabajo, salvo que se den las circunstancias de contigüidad señaladas en el punto anterior. Es por tanto obligatorio en base a la citada Ley realizar un Plan de movilidad sostenible, bien para la nueva implantación, o para el municipio en su totalidad, de manera paralela al desarrollo de la ordenación urbanística. Esto permite asegurar que se realizará un análisis detallado y cuantificado de los requerimientos de movilidad del ámbito y que se integrarán de forma bidireccional movilidad sostenible y ordenación del territorio a lo largo de su amiento, desarrollándose los aspectos anteriormente relacionados al grado de detalle correspondiente a la ordenación del ámbito. Además, el Plan de Movilidad articulará la conectividad externa del ámbito con su entorno cercano (núcleo principal de Callosa d'en Sarrià, Fuentes del Algar, Sierra de Bernia) y comarcal (Altea y Benidorm).

El Ayuntamiento de Callosa d'en Sarrià está elaborando un Plan de Movilidad Urbana Sostenible de todo el término Municipal en cumplimiento de la Ley 6/2021 y la LOTUO.



2.4. ASPECTOS REFERIDOS AL DISEÑO VIARIO Y LA NORMATIVA DE ACCESIBILIDAD.

El análisis normativo realizado ha incluido también la identificación de los requerimientos para el diseño viario y el cumplimiento de la normativa de accesibilidad, a los que dará cumplimiento la ordenación pormenorizada y el diseño de detalle del ámbito Anibits- Margequivir.

Las normas identificadas como de aplicación han sido las siguientes:

- Ley 5/2014 de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Paisaje de la Comunidad Valenciana.
- Ley 9/2009, de 20 de noviembre, de la Generalitat, de Accesibilidad Universal al Sistema de Transportes de la Comunitat Valenciana.
- Orden VIV/561/2010, de 1 de febrero, por la que se desarrolla el documento técnico de condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los espacios públicos urbanizados
- Decreto 65/2019, de 26 de abril, del Consell, de regulación de la accesibilidad en la edificación y en los espacios públicos.
- Normas Urbanísticas del Plan General de Ordenación Urbana de Callosa d'en Sarrià.

Los requisitos identificados en materia de diseño viario, carriles ciclistas e infraestructura peatonal, se recogen en las tablas siguientes.

Elemento	Achura mínima	Observaciones	Pendiente Longitudinal máxima	Observaciones	Norma
Vial tráfico rodado	(ver tabla detallada)	> 5 m libre obstáculos (paso vehículos emergencia)	12%	Excepto casos excepcionales	Ley 5/2014
Vial peatonal	5 m			Si > 5%: tramos escalonados	Ley 5/2014
Acera	2 m				Ley 5/2014
Acera	1,5 m				Ley 9/2019
Acera	1,8 m		6%		Ord.VIV/561/2010



Elemento	Achura mínima	Observaciones	Pendiente Longitudinal máxima	Observaciones	Norma
Acera		Áreas de descanso cada 100 m máximo			Decreto 65/2019
Rampa peatonal	1,8 m	Preferiblemente acompañada de escalera		Lmax. 9 m	Decreto 65/2019
Rampa peatonal	1,8 m		10% L<3 m 8% L<10 m	Lmax. 10 m	Ord.VIV/561/2010
Carril bici	2 m		15%	No > 10% en tramos > 25 m	Ley 5/2014

Tabla 1. Requisitos para el diseño viario contenidos en la normativa de la Comunidad Valenciana / Nacional

Anchura definida	Usos	IEB ² (m ² /m ²)	Vial Sentido Único	Vial Doble Sentido	Observaciones
Anchura mínima viales	Residencial	> 0,60	16 m	20 m	Viaro local en sectores de uso dominante residencial: 25% de la superficie viaria total puede tener dimensiones mínimas inferiores en un 20% a las indicadas
		0,30 - 0,60	12 m	16 m	
		< 0,30	10 m	12 m	
	Terciario	--	16 m	20 m	
	Industrial	--	18 m	24 m	
Anchura mínima calzada			4,5 m	6,0 m	

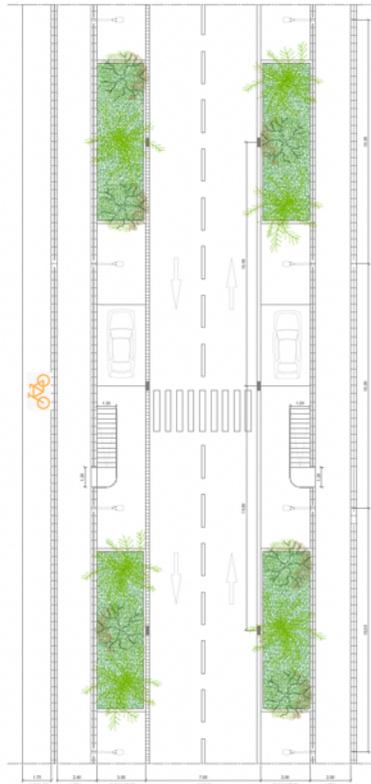
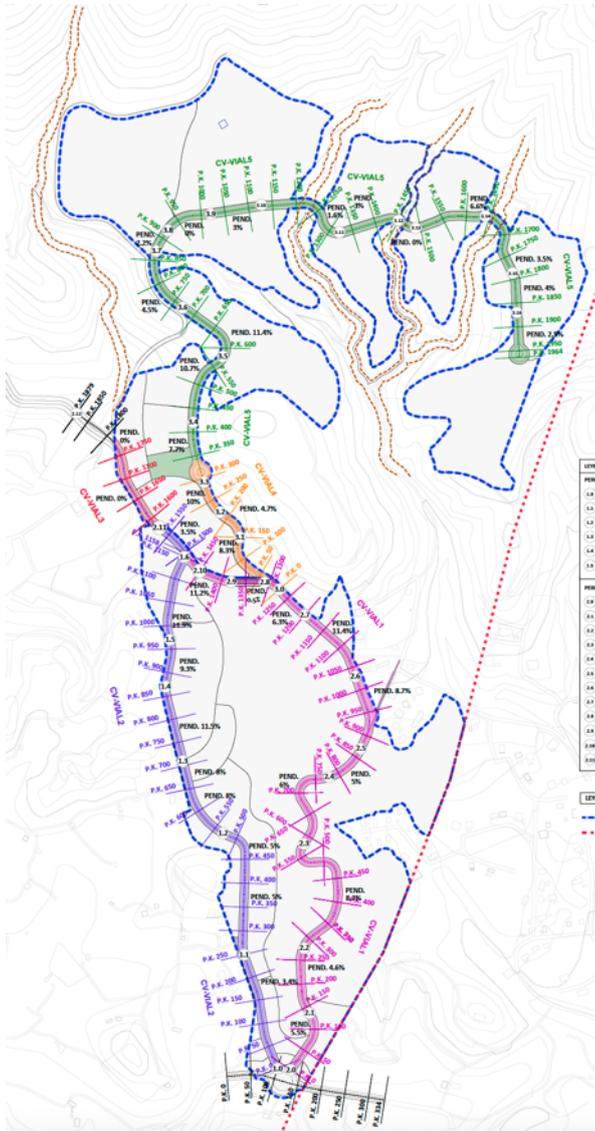
Tabla 2. Detalle Anchura mínima de viales según la Ley 5/2014 de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Paisaje de la Comunidad Valenciana

² IEB: índice de Edificabilidad Bruta



Elemento	Uso	Densidad	Anchura mínima	Pendiente longitudinal máxima	Observaciones
Vial tráfico rodado	Residencial	< 20 viv/ha	8 m (VIAL)	8%	15% en tramos < 200 m si la pendiente natural terreno > 35%
		> 20 viv/ha	10 m (CALZADA)	8%	--
	Industrial / comercial	--	12 m (CALZADA)	6%	--
	Vías interiores de servicio	--	6 m (VIAL)	--	En parcelas plurifamiliares con régimen de edificación aislada
Aceras	Residencial	< 20 viv/ha	0,90 m	--	--
		> 20 viv/ha	1,25 m	--	--
	Industrial / comercial	--	1,25 m	--	--

Tabla 3. Requisitos para el diseño viario contenidos en la normativa local (Normas Urbanísticas del Plan General de Ordenación Urbana de Callosa d'en Sarrià)



Los viales de prioridad peatonal deberán diferenciar en su tratamiento de materiales la banda de posible circulación de vehículos, dejando, en todo caso, una franja de circulación exclusiva de peatones. El diseño de la red viaria de prioridad peatonal responderá a una plataforma única, sin que exista diferencia de nivel para la segregación de usuarios y tratará de evitar velocidades superiores a 10 km/h. Del mismo modo, se evitarán las formaciones lineales que los asemeje a las calles tradicionales con calzadas de circulación rodada y animen a los vehículos a una circulación convencional.



3. CONCLUSIONES

Una vez analizado el Informe emitido por el Servicio de Movilidad en relación al ámbito Anibits-Margequivir, estudiando los artículos e ítems de los diferentes documentos normativos a que éste hace referencia, y adoptando una visión más amplia del contexto normativo que se considera de aplicación, pueden extraerse las siguientes conclusiones:

- Respecto a la línea estratégica de promoción de la ciudad compacta, o ciudad de pequeñas distancias, con mezcla de usos y dotación de servicios y actividades económicas de proximidad.
 - La baja densidad del ámbito, consecuente a la gran superficie correspondiente a zonas verdes y espacios libres, es acorde a la realidad territorial y paisajística del entorno, amable al entorno ambiental, y ejerce de sumidero natural de CO₂.
 - La ordenación pormenorizada de los usos del suelo incorporará la movilidad sostenible como parte integrante de su concepción y diseño.
 - Se incorporará la suficiente mezcla de usos para lograr que la movilidad cotidiana esperable sea efectivamente local y de proximidad.
 - El diseño de ejes principales peatonales y ciclistas y el viario local, tendrá un diseño adecuado, funcional, continuo, conectivo y seguro, en planta y alzado.
 - No es previsible una movilidad cotidiana por motivo trabajo y estudios de los residentes en la zona que se superponga a los movimientos de proximidad.
 - Se promoverán las propuestas de actuaciones complementarias para la movilidad sostenible expuestas en el Anexo 2, para el fomento de la accesibilidad en modos limpios de visitantes y empleados.
- Respecto a la línea estratégica de planificación urbana para la reducción de la dependencia y las necesidades de transporte motorizado, promoción del uso de los modos de transporte más eficientes y sostenibles desde el punto de vista del consumo de recursos y la generación de emisiones y residuos.
 - El ámbito Anibits-Margequivir se desarrolla bajo la premisa de la creación de un ámbito de bajas emisiones, de forma similar a las Zonas de Bajas Emisiones, existentes a nivel europeo, y que empiezan a implantarse también en ciudades españolas.
 - Esto supondrá la reducción drástica de las emisiones producidas en la zona, respecto a las que supondría una ordenación urbanística “tradicional”, a lo que se superpone al efecto de sumidero natural de CO₂ de las áreas verdes del ámbito.
 - La restricción de acceso en el interior del ámbito puede lograr extender el patrón de movilidad eléctrica a nivel supramunicipal e incluso territorial, pudiendo promover el uso del ferrocarril, mediante un adecuado intercambio modal.



- La propuesta de gestión sostenible de la movilidad en el ámbito queda completamente alineada con las directrices de avanzar hacia la sostenibilidad, el respeto ambiental y la habitabilidad sin sacrificar el progreso económico.
- Respecto a la línea estratégica de refuerzo de la sostenibilidad como eje de las estrategias de desarrollo turístico.
 - La ordenación del ámbito Anibits-Margequivir busca integrar el espacio edificado y las áreas verdes, predominantes en superficie en la ordenación, poniendo en contacto las zonas “urbanas” con su entorno natural, mediante una red estructurante de itinerarios peatonales y ciclistas para su acceso.
 - Las propuestas complementarias para la movilidad sostenible (Anexo 2), aportarán continuidad y conectividad a la red ciclista y peatonal en la zona, y abrirán paso al cicloturismo, el senderismo turístico y el turismo ecuestre hacia la Sierra de Bernia.
 - El nuevo vial de conexión con las Fuentes del Algar, de tipo paisajístico, posibilitará el acceso ciclista a este enclave turístico, favoreciendo tanto la atracción del enclave turístico de nuevos visitantes como el cambio de modo en el acceso, retirando vehículos motorizados de la zona.

- Elaboración de un Plan de movilidad sostenible. EN DESARROLLO.

Es obligatorio en base a la Ley 6/2011 de Movilidad en la Comunidad Valenciana realizar un Plan de movilidad sostenible, bien para la nueva implantación, o para el municipio en su totalidad (en función de la intensidad de usos que incluya el ámbito), de manera paralela al desarrollo de la ordenación urbanística. Esto permite asegurar que se realizará un análisis detallado y cuantificado de los requerimientos de movilidad del ámbito y que se integrarán de forma bidireccional movilidad sostenible y ordenación del territorio a lo largo de su planeamiento. Además, el Plan de Movilidad articulará la conectividad externa del ámbito con su entorno cercano (núcleo principal de Callosa d'en Sarrià, Fuentes del Algar, Sierra de Bernia) y comarcal (Altea y Benidorm).

Por último, hay que destacar que han sido identificados los requerimientos para el diseño viario y el cumplimiento de la normativa de accesibilidad, a los que dará cumplimiento la ordenación pormenorizada y el diseño de detalle del ámbito Anibits-Margequivir, conforme a las normas identificadas como de aplicación.

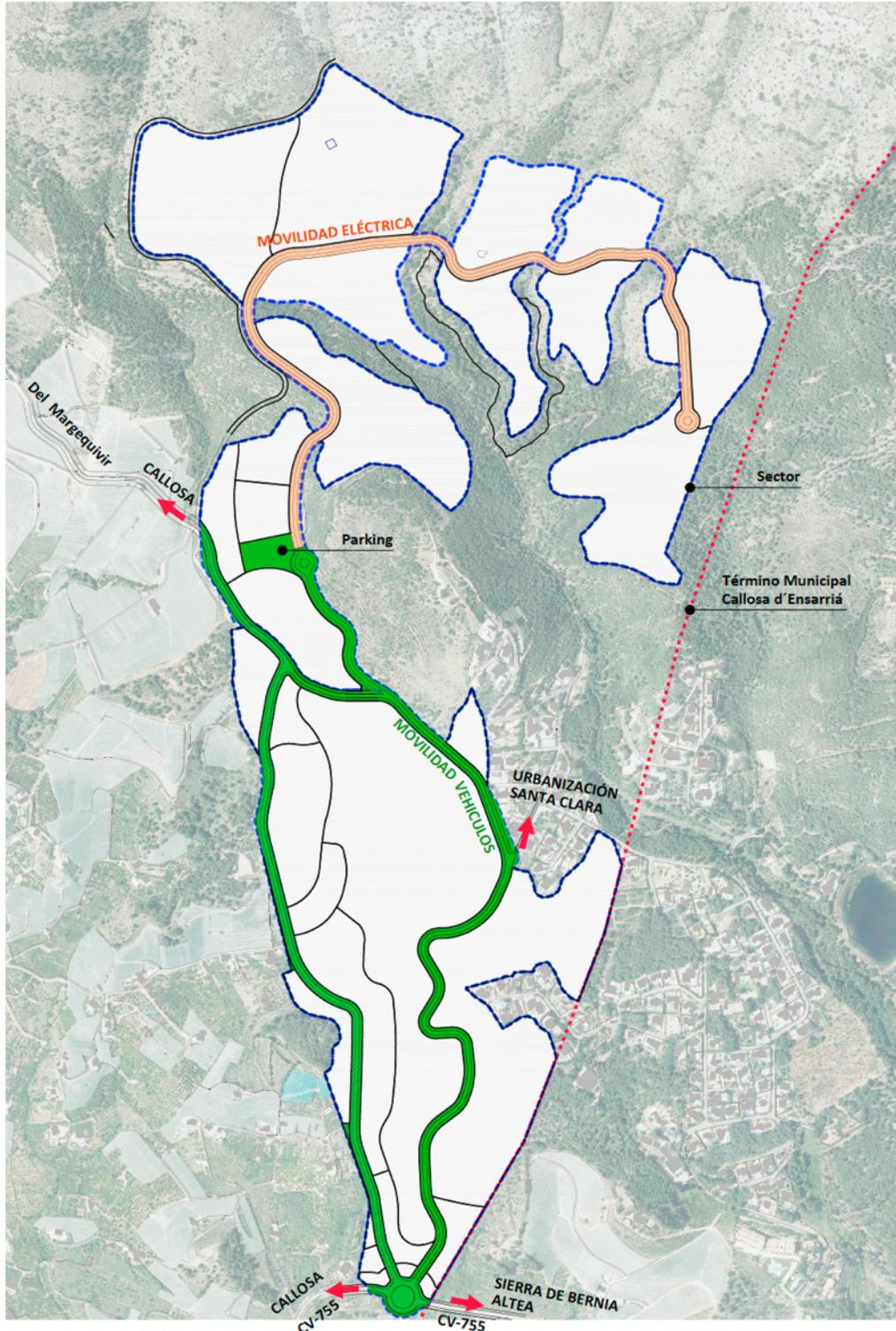


SE ADJUNTAN PLANOS DE MOVILIDAD DEL ÁMBITO ANIBITS -MARGEQUEVIR

En los planos adjuntos, queda reflejado el itinerarios de vehículos, carril bicicleta e itinerarios peatonales, de acuerdo a los criterios en la normativa y que a su vez se incorporarán al PMUS del municipio de Callosa d'en Sarrià.

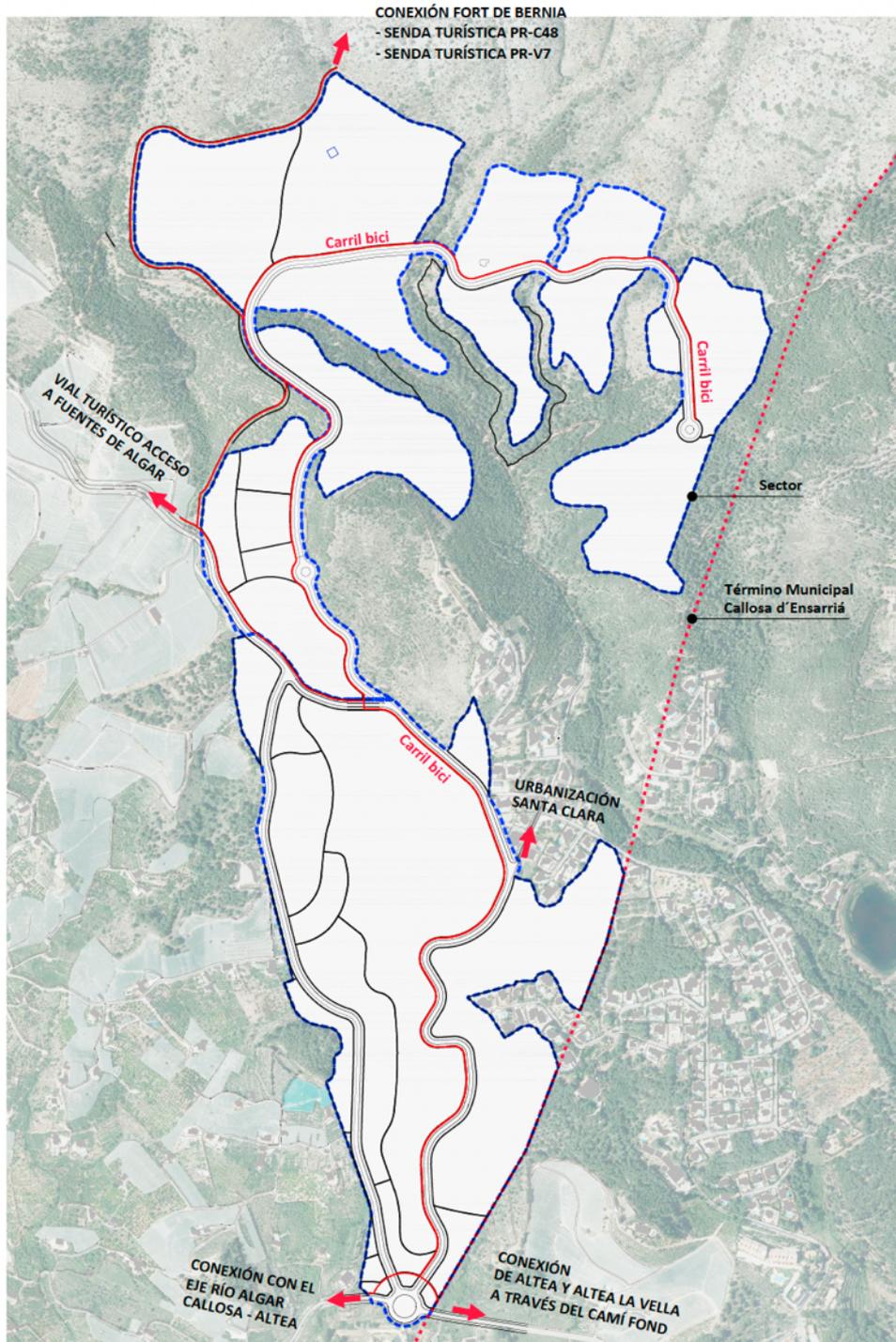


MOVILIDAD VEHÍCULOS





CARRIL BICICLETA





ITINERARIO PEATONAL

