



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 (2009).

2. ANÁLISIS DE MOVILIDAD

2.1. MOVILIDAD Y CONECTIVIDAD EXTERNA

2.1.1. Ámbito de estudio. Localización

El ámbito de estudio “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.



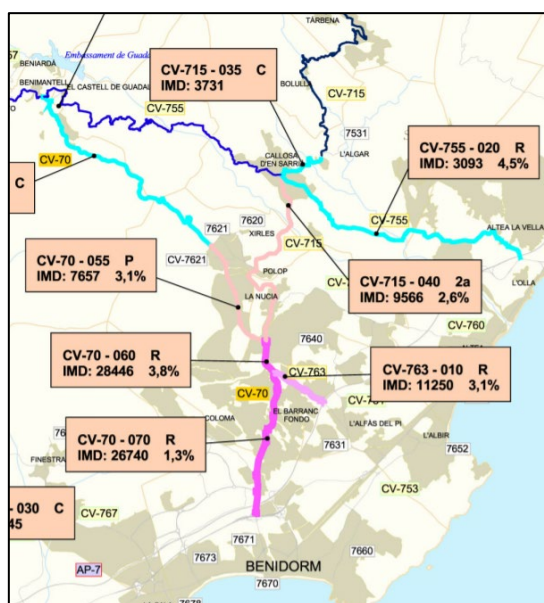
Municipio	Población			Tasa de crecimiento (Tcaa)		
	2016	2011	2006	2011-2016	2006-2011	2006-2016
<u>Alfàs del Pi, l'</u>	21.494	21.670	18.469	-0,16%	3,25%	1,53%
Altea	21.739	24.056	21.898	-2,01%	1,90%	-0,07%
Benidorm	66.642	72.062	67.627	-1,55%	1,28%	-0,15%
<u>Bolulla</u>	412	454	390	-1,92%	3,09%	0,55%
Callosa d'en Sarrià	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.



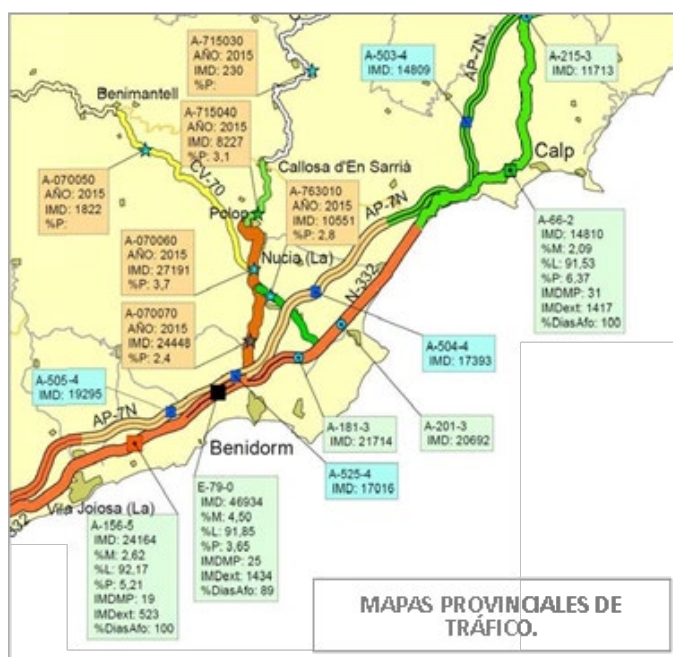


Figura 3. Mapa provincial de tráfico.

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.

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.

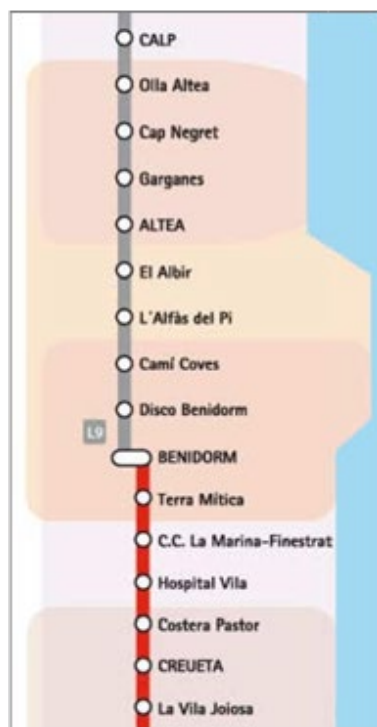


Figura 6. Esquema de paradas del TRAM en el tramo Calpe-Villajoyosa.



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



Por otra parte, existen itinerarios ciclistas no clasificados en la red de la Generalitat pero identificados en mapas contruidos 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, por tanto, conectado por itinerarios ciclistas**.

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).

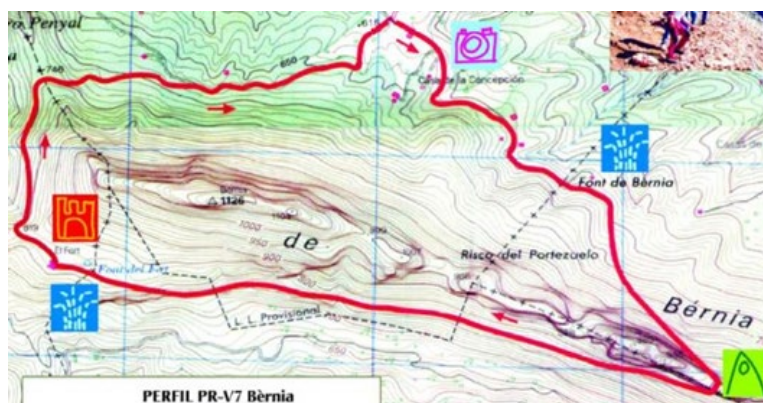


Figura 15. Senda de montaña PR-V-7. (Fuente: Ayuntamiento de Benissa).

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 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-alta, 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 Bèrnia, ordenándose los usos a ambos lados del mismo. Los usos dispuestos son residenciales de media y 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.

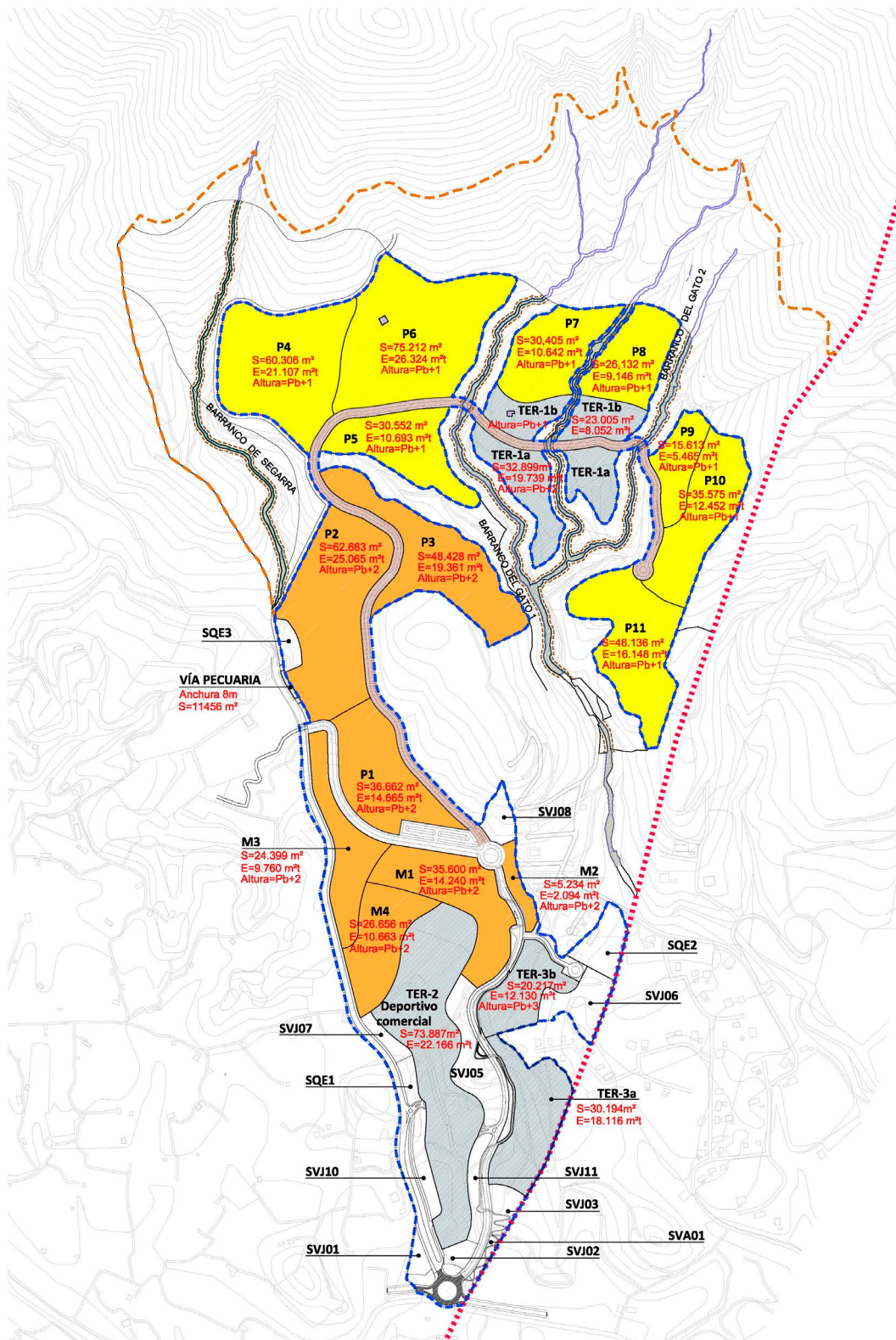


Figura 16. Ordenación ámbito Anibits-Margequivir. Usos del suelo y viario principal (Solución enero 2021).

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 a motor al ámbito, 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 ámbito 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.

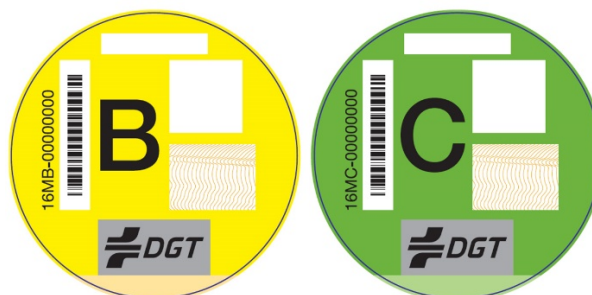


Figura 18. Distintivo ambiental de la D.G.T.



- 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.**
 - 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 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**.