



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 <small>CONSELLERIA D'AGRICULTURA, MEDI AMBIENT I DESARROL·LAMENT RURAL</small> | | <small>Direcció General d'Obres Públiques, Transport i Mobilitat</small> GENERALITAT VALENCIANA <small>CONSELLERIA D'URBANISME, OBRAS PÚBLICAS I VERTEDORADO DEL TERRITORI</small> | |
| SUBDIRECCIÓ DE MOBILITAT Data: - 6 MAY 2016 | | CIUTAT ADMINISTRATIVA 9 D'OCTUBRE – TORRE 1 C/ Costán Tobeñas, 77 - 46018 VALENCIA - Tel. 012 Date: 13 ABR. 2016 | |
| JMT/sp | REGISTRE D'ENTRADA | EIXIDAN.º 12.250 | 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 tel·l·fonades 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)

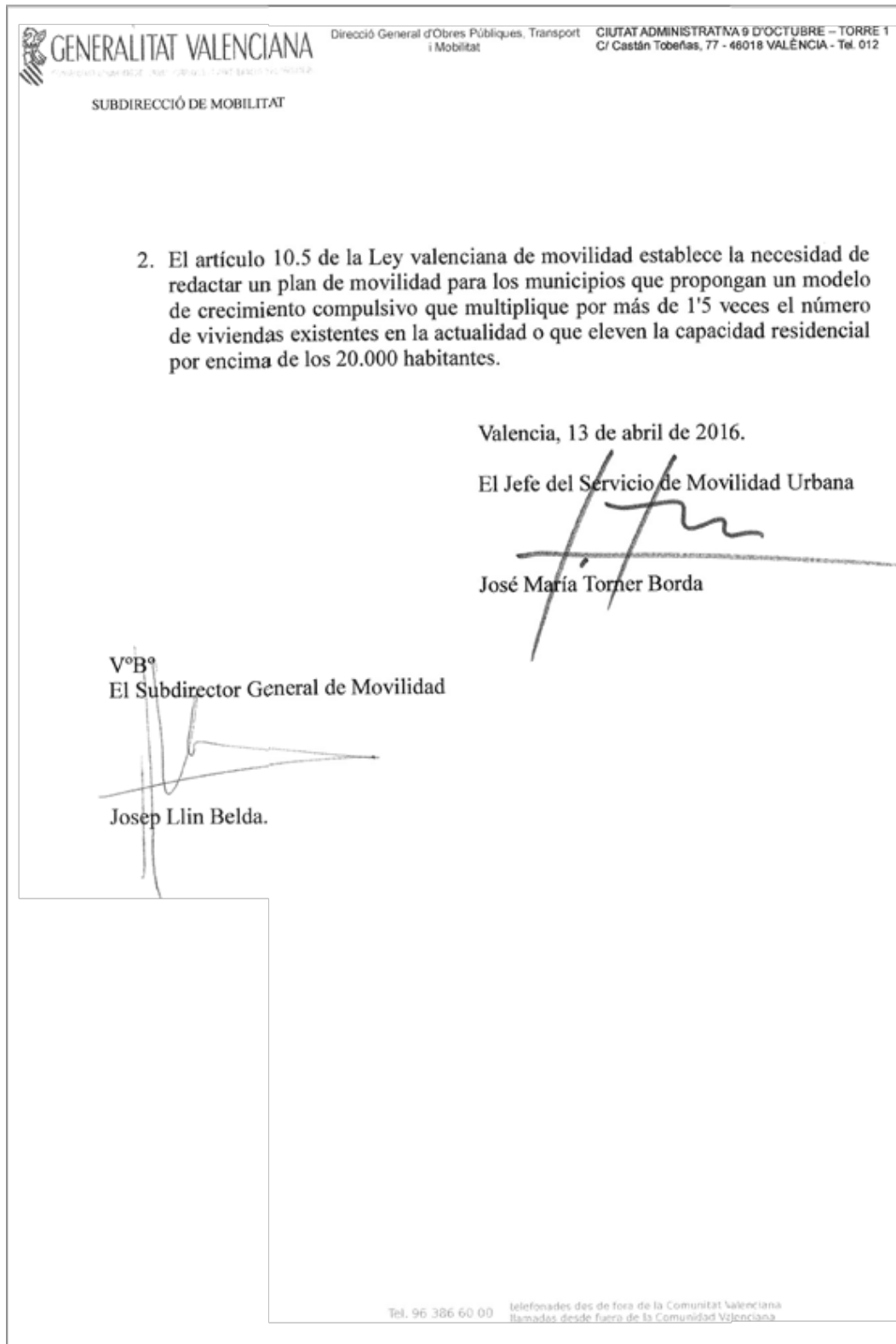


Figura 2. Informe del Servicio de Movilidad. Evaluación Ambiental Estratégica (p.2/2)



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, tele compra, 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.
- El nuevo 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 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 (Altea y Benidorm).

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 | Viario 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)

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.**

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.