



---

## **ANEXO 2 PROPUESTA DE ACTUACIONES COMPLEMENTARIAS PARA LA MOVILIDAD SOSTENIBLE**

---





## ■ ÍNDICE

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

## ■ 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 debería 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.

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**.

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.

La competencia de esta propuesta recae en los Ayuntamientos de Callosa d'en Sarrià y Altea y requiere de la coordinación supramunicipal.



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 competencia de esta acción recae en los Ayuntamientos de Callosa d'en Sarrià y Altea y requiere de la coordinación intermunicipal.

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.

La competencia de esta actuación será de los Ayuntamientos de Callosa d'en Sarrià, Altea y Benidorm, y se requerirá la coordinación intermunicipal.

### 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.
  - Competencia: Generalitat Valenciana.
- **Incorporar el ámbito de estudio a la propuesta de transporte a la demanda que recoge el Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Altea**, complementando así, los servicios regulares anteriores.
  - Competencia: Ayuntamientos de Callosa d'en Sarrià y Altea.
- **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.

- Competencia: Ayuntamientos de Callosa d'en Sarrià y Altea.
- 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: Ayuntamientos de Callosa d'en Sarrià, Altea y Benidorm.
- 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 CO<sub>2</sub> a nivel supramunicipal.