



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
--	---



1. 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.

Por esta razón se ha elaborado, por encargo del Ayuntamiento de Callosa d'en Sarrià, 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 objeto final 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.



2. 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**.



3. 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. Competencia: Generalitat Valenciana.
- **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. 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 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.

4. 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.

5. 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**.