

**P
M
U
S**



PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE SANTA POLA

Resumen ejecutivo



ÍNDICE

1	INTRODUCCIÓN	4	8.4	GESTIÓN DEL ESTACIONAMIENTO	12
2	OBJETIVOS	4	8.4.1	Implantación del sistema ORA (Ordenación Regulada del Aparcamiento)	12
2.1	OBJETIVOS GENERALES.....	4	8.4.2	Eliminación de plazas de aparcamiento.....	12
2.2	OBJETIVOS ESPECÍFICOS	4	8.4.3	Acondicionamiento de las bolsas de aparcamiento en solares.....	12
3	NORMATIVA Y LEGISLACIÓN VIGENTE.....	5	8.5	ORDENACIÓN DE LA CIRCULACIÓN Y DEL VEHÍCULO PRIVADO	12
4	PLANES Y PROYECTOS ACTUALES	5	8.5.1	Jerarquización viaria	12
5	METODOLOGÍA.....	5	8.5.2	Reordenación de la circulación	12
6	ANÁLISIS DE PARTIDA	6	8.5.3	Estudios de tráfico	12
7	ANÁLISIS DAFO	8	8.5.4	Vados particulares	12
8	LÍNEAS DE ACTUACIÓN	9	8.6	GESTIÓN DE LA DISTRIBUCIÓN URBANA DE MERCANCÍAS	12
8.1	FOMENTO DE LA MOVILIDAD PEATONAL	9	8.6.1	Reorganización de la distribución urbana de mercancías	12
8.1.1	Peatonalización.....	9	8.7	SEGURIDAD VIAL.....	12
8.1.2	Plataforma única.....	9	8.7.1	Mejora e instalación de elementos de señalización	12
8.1.3	Construcción/ampliación de aceras.....	10	8.7.2	Eliminación de puntos negros.....	12
8.1.4	Peatonalizaciones temporales	10	8.7.3	Elementos de calmado de tráfico	12
8.1.5	Itinerarios escolares seguros	10	8.8	CALIDAD AMBIENTAL Y AHORRO ENERGÉTICO	13
8.1.6	Redacción del Plan de Accesibilidad Universal.....	10	8.8.1	Control de la calidad del aire y contaminación acústica	13
8.1.7	Transformación del espacio público desde la perspectiva de género	10	8.8.2	Mapa acústico.....	13
8.2	FOMENTO DE MOVILIDAD CICLISTA Y VMP	10	8.8.3	Incentivos fiscales para la compra de vehículos con etiqueta 0 y ECO	13
8.2.1	Mantenimiento de la infraestructura ciclista existente y de los aparcabicis instalados.....	10	8.8.4	Instalación de puntos de recarga de vehículo eléctrico y electrolinerías.....	13
8.2.2	Implementación de infraestructura ciclista	10	8.9	MOVILIDAD INTELIGENTE Y CONECTADA	13
8.2.3	Instalación de señalización ciclista y de Vehículos de Movilidad Personal (VMP).....	10	8.9.1	Modernización y conectividad de la administración (Smart Office).....	13
8.2.4	Instalación de aparcamientos para bicicletas y VMP	11	8.9.2	Plataforma MaaS Santa Pola.....	13
8.2.5	Adhesión de Santa Pola a la Red de Ciudades por la Bicicleta (RC&B)	11	8.9.3	Sensorización de plazas de aparcamiento	13
8.2.6	Mobiliario y servicios urbanos	11	8.9.4	Contadores en vías ciclistas para conocer el número de desplazamientos en bicicleta.....	13
8.3	MEJORA DEL TRANSPORTE PÚBLICO URBANO E INTERURBANO	11	8.10	COMUNICACIÓN Y PROMOCIÓN DE LA MOVILIDAD SOSTENIBLE	13
8.3.1	Fomento de la intermodalidad	11	8.10.1	Coordinación supramunicipal.....	13
8.3.2	Reorganización de la red de transporte público colectivo	11	8.10.2	Revisión PGOU vigente.....	14
8.3.3	Mejora/instalación de marquesinas para transporte público colectivo.....	11	8.10.3	Campañas de formación, comunicación, promoción y sensibilización	14
8.3.4	Taxis.....	11	8.10.4	Plan de Participación Ciudadana	14
8.3.5	Autobús lanzadera	11	8.10.5	Ordenanza de Movilidad Sostenible.....	14
			8.10.6	Diseño de Metrominuto y Biciminuto	14
			8.10.7	Promover las rutas cicloturísticas y de senderismo, saludables y seguras	14

8.10.8 Informes de movilidad y procedencia de los visitantes y turistas 14

1 INTRODUCCIÓN

La comprensión de la movilidad está evolucionando, alejándose de un enfoque meramente práctico vinculado al transporte y considerándola como un derecho social fundamental. Este nuevo enfoque se centra en la salud, la seguridad, la cohesión social, el desarrollo económico y la sostenibilidad ambiental. En este contexto, la movilidad sostenible se presenta como una clave para mejorar la calidad de vida de las personas, fomentando el uso de medios de transporte accesibles y limpios. Los Planes de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) son herramientas locales que buscan implantar formas de desplazamiento más sostenibles, priorizando el transporte colectivo y no motorizado, y garantizando así una mejor calidad de vida para los ciudadanos.

En Santa Pola, el desarrollo urbano enfrenta el desafío de adaptarse a una realidad compleja, marcada por la expansión costera y la existencia de suelo protegido que limita el crecimiento. La disposición dispersa de sus núcleos de población, típica de una ciudad mediterránea, complica la planificación. En línea con los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) de la Agenda 2030, el Ayuntamiento de Santa Pola se ha propuesto consolidar el concepto de "ciudad inteligente y sostenible", mejorando la accesibilidad y aprovechando recursos tecnológicos. La redacción de un Plan de Movilidad Urbana Sostenible es parte de esta estrategia, buscando promover el uso de medios de transporte más sostenibles y fomentar desplazamientos cotidianos a pie o en bicicleta.



2 OBJETIVOS

2.1 OBJETIVOS GENERALES

El objeto principal del presente PMUS de Santa Pola es satisfacer las necesidades de movilidad de la población del municipio. Para alcanzar la visión de una movilidad más sostenible en el ámbito de estudio, se han definido cinco (5) objetivos generales:

OBJETIVOS GENERALES	
OG1	Promover un cambio modal a modelos no motorizados.
OG2	Aumentar la seguridad vial.
OG3	Disminuir el ruido ambiental ocasionado por el tráfico.
OG4	Fomentar el transporte público.
OG5	Disminuir el consumo de combustibles fósiles.

2.2 OBJETIVOS ESPECÍFICOS

Los objetivos específicos de este tipo de Planes suelen estar diseñados para abordar problemáticas concretas y avanzar hacia una movilidad más segura, cómoda y conectada.

OBJETIVOS ESPECÍFICOS	
OE1	Fomentar y priorizar los desplazamientos en modos activos (andando y en bicicleta) en el interior del término municipal, principalmente desplazamientos con distancias cortas. Esto implica fomentar el uso del transporte público y la creación de itinerarios seguros para la ciudadanía y los escolares (Caminos Escolares Seguros).
OE2	Promoción de una movilidad urbana más sostenible y segura mediante la mejora de la educación ciudadana.
OE3	Mejorar la accesibilidad y conectividad en el municipio.
OE4	Mejora de la calidad del servicio de transporte público y del espacio público.
OE5	Evaluar la jerarquía y disposición de la red viaria actual al examinar las características y funciones de las vías principales que conectan áreas urbanas e interurbanas, y analizar cómo esta estructura influye en el tráfico para la implementación de una ZBE.
OE6	Mejorar y gestionar el aparcamiento en el interior del municipio.

Se ha estimado que, de cumplirse los objetivos marcados en el PMUS, el ahorro de emisiones GEI (Gases de Efecto Invernadero) será del 12,97%, siendo las actuaciones de movilidad peatonal las que más relevancia tienen con un 4%.

3 NORMATIVA Y LEGISLACIÓN VIGENTE

La normativa sobre movilidad y ordenación territorial en España está estructurada en varios niveles. A nivel estatal, los Planes de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) son obligatorios para municipios de más de 20,000 habitantes que enfrentan problemas de contaminación. Esta medida se enmarca en la Estrategia de la Movilidad del Ministerio de Transportes y está respaldada por la Ley de Movilidad Sostenible, que también promueve zonas de bajas emisiones y el uso de medios de transporte activos. La accesibilidad es un aspecto crucial, regulado por normativas que garantizan la inclusión de personas con discapacidad en el acceso a espacios públicos.

A nivel autonómico, la Comunidad Valenciana cuenta con su propio marco normativo que prioriza la accesibilidad y la movilidad sostenible. El Decreto Legislativo 1/2021 establece que el urbanismo debe facilitar un sistema de transporte público eficiente y cómodo para peatones y ciclistas, integrando la perspectiva de género. Además, la Ley de Movilidad de la Generalitat destaca la importancia de fomentar el transporte no motorizado y mejorar el espacio público para facilitar la movilidad de todos los ciudadanos.

El Plan General Municipal de Ordenación (PGOU) de Santa Pola clasifica el suelo en urbano, urbanizable y no urbanizable, y establece un modelo territorial que busca conectar las distintas partes de la ciudad sin expandirse hacia áreas protegidas. Este plan se orienta hacia un desarrollo urbano sostenible y respetuoso con el entorno, promoviendo un equilibrio entre la urbanización y la conservación del patrimonio natural.

La participación ciudadana es otro pilar fundamental en la planificación de la movilidad. A nivel europeo, el Convenio de Aarhus establece el derecho de acceso a la información y participación en asuntos ambientales, mientras que la legislación nacional y autonómica refuerza la necesidad de involucrar a la ciudadanía en la toma de decisiones. En la Comunidad Valenciana, el Foro de la Movilidad se crea como un órgano para asegurar la participación en el análisis y seguimiento de las políticas de movilidad.

Finalmente, el Ayuntamiento de Santa Pola ha implementado un Portal de Participación Ciudadana y un Plan Estratégico de Ciudad que promueven la transparencia y el involucramiento de la comunidad en la gestión municipal. Este modelo de gobernanza busca fortalecer la implicación de los ciudadanos y facilitar decisiones inclusivas, asegurando que las voces de todos los colectivos locales sean escuchadas en la planificación y desarrollo de la movilidad urbana.

4 PLANES Y PROYECTOS ACTUALES

Se han considerado varios documentos clave para establecer la estrategia de movilidad en Santa Pola, promoviendo la colaboración entre diferentes administraciones:

- Pla Mobilitat Metropolità Alacant-Elx: Este plan promueve una movilidad sostenible y considera el transporte como un derecho. Santa Pola destaca por un uso elevado del vehículo privado (72.5%).
- Pacto de Alcaldes (PACES): Desde 2008, este pacto busca mitigar el cambio climático a nivel local. Santa Pola se comprometió a reducir en un 40% sus emisiones de gases de efecto invernadero para 2030, alineándose con un Plan Provincial de Ahorro Energético.
- PMUS de municipios cercanos: La coordinación entre municipios como Alicante y Elche es fundamental para la coherencia en la movilidad. Santa Pola también está desarrollando su propio PMUS.
- Plan Estratégico de Ciudad: Este plan, vigente desde 2017, incluye la movilidad sostenible como un eje central, identificando áreas de mejora como la desconexión de núcleos poblacionales y la falta de un plan de accesibilidad.
- Plan Director Destino Turístico Inteligente: Se enfoca en mejorar la movilidad turística, promoviendo el transporte público y la instalación de infraestructuras sostenibles como bicicletas eléctricas.
- II Plan de Igualdad 2018-2020: Aunque no aborda la movilidad directamente, promueve un transporte público con perspectiva de género.
- Santa Pola Accesible: Este proyecto evalúa la accesibilidad de recursos turísticos, identificando barreras arquitectónicas y promoviendo la inclusión de personas con movilidad reducida.

En conjunto, estos planes reflejan un compromiso hacia una movilidad más sostenible e inclusiva en Santa Pola.

5 METODOLOGÍA

La metodología del PMUS consta de cinco (5) fases:

1. Prediagnóstico
2. Análisis y diagnóstico
3. Propuestas y Plan de Acción

4. Plan de Seguimiento y Evaluación
5. Plan de Participación Pública

Para la redacción del PMUS se han empleado las siguientes herramientas:

- Documentación bibliográfica.
- Normativa.
- Sistemas de Información Geográfica (GIS)
- Encuestas
- Trabajo de campo

6 ANÁLISIS DE PARTIDA

Para definir la propuesta de actuaciones que se quieren perseguir con el presente PMUS, es imprescindible conocer la **problemática existente y las necesidades de movilidad** que demanda el municipio y sus habitantes.

LÍNEAS GENERALES DEL DIAGNÓSTICO Y LA EVALUACIÓN		
1	Movilidad peatonal	<ul style="list-style-type: none"> - Se observa una problemática generalizada a causa de la mala colocación del mobiliario urbano en las aceras, que actúa como barrera para el tránsito peatonal y afecta, sobre todo, a los colectivos más vulnerables. - Las aceras de las calles de la zona norte, zonas de Santa Pola Este y Gran Alacant no cuentan con el mínimo de ancho de 1,5 m establecido por la ley. - Falta de vegetación en las calles de las zonas más urbanas. - Mala conexión peatonal entre los núcleos del municipio. <p>Todo ello conlleva a una mala accesibilidad peatonal del municipio, tanto físicamente como sensorialmente, ya que no resulta agradable para la población caminar por espacios con estos inconvenientes.</p>
2	Red ciclista	<ul style="list-style-type: none"> - Hay falta de infraestructura ciclista a pesar de las condiciones geográficas favorables (bajas pendientes, buen clima, etc.) y los aforos ciclistas realizados. - La conexión entre los itinerarios existentes y con los puntos de interés o servicios públicos demandados es muy deficiente.

LÍNEAS GENERALES DEL DIAGNÓSTICO Y LA EVALUACIÓN		
		<ul style="list-style-type: none"> - Los aparcabicis no son seguros. Aun así, su ubicación junto a centros atractores es adecuada. <p>En general, hay una actitud favorable ante el fomento de la movilidad ciclista en el municipio y condiciones muy favorables para ello, sin embargo, queda un largo camino por recorrer.</p>
3	Transporte público	<ul style="list-style-type: none"> - Autobús urbano deficiente. No hay un servicio en sí mismo. - Autobús interurbano con bajas frecuencias. - Sistema tarifario de autobús óptimo. - Inexistencia de marquesinas en muchas paradas y algunas de ellas inaccesibles por su ubicación en aceras estrechas o sin rebaje de bordillos. - Menos licencias de lo establecido por ley. <p>Es necesario reforzar el transporte público en Santa Pola.</p>
4	Tráfico viario privado	<ul style="list-style-type: none"> - Las vías urbanas presentan una calidad de diseño y mantenimiento bueno, el estado del pavimento no presenta deficiencias y la iluminación es buena. - Las aceras que discurren por estas vías presentan un ancho mínimo no recomendado de 1,50m. - Algunas vías tienen infraestructura ciclista segregada del tráfico. <p>En general, las vías urbanas se encuentran en muy buen estado de conservación, el asfalto no presenta deformidades y la iluminación es correcta.</p>
5	Estacionamiento	<ul style="list-style-type: none"> - Elevado nº de plazas de aparcamiento. - Buena ubicación de las bolsas de aparcamiento gratuitas en superficie. - Es necesario llevar a cabo tareas de reparación, mantenimiento y conservación de las bolsas situadas en solares de tierra. - En temporada baja, las bolsas de aparcamiento próximas al centro y playa se caracterizan por su alta demanda durante el día. En cambio, a la noche muestran una alta demanda las que se encuentran en zona residencial. - En temporada alta, las bolsas llegan a su máxima capacidad en periodo diurno y nocturno. - Reducida oferta de aparcamiento para Personas de Movilidad Reducida; 45 plazas, mientras que la ratio recomendada es 1 plaza PMR por cada 40 de aparcamiento, por lo que faltarían mínimo 70 plazas PMR. - Lo

LÍNEAS GENERALES DEL DIAGNÓSTICO Y LA EVALUACIÓN		
6	Distribución urbana de mercancías	<ul style="list-style-type: none"> - La mayoría de plazas de carga y descarga están ocupadas por vehículos mal estacionados, haciendo un uso irregular de ellas. - Buena señalización.
7	Seguridad vial	<ul style="list-style-type: none"> - El 42% de los accidentes de la N-332 se producen en el mismo tramo de carretera (PK 86+000 y PK 90+000), el tramo más próximo al núcleo poblacional y con varias intersecciones a nivel. - El 55% de los accidentes de la CV-865 se producen en el último tramo donde se encuentra la rotonda con la N-332. - Punto conflictivo en el centro urbano de Santa Pola: intersección de la C/Sacramento con C/José Alejo Bonmatí. - Punto conflictivo en Gran Alacant: Av/Mediterraní con una curva muy pronunciada, cambios de rasante y rotonda con Av/Noruega con tráfico vehicular denso. - Existencia de los Parques Infantiles de Tráfico de Santa Pola Centro y Gran Alacant, una excelente herramienta educativa.
8	Aspectos ambientales	<ul style="list-style-type: none"> - Actualizar el Mapa Acústico. - Dependencia estacional del ruido y desbordamiento de las autoridades locales para controlar las alteraciones acústicas estivales. - La calle más conflictiva en términos de ruido por tráfico, es Av/Portus Ilicitanus, seguida de la carretera N-332, según el proyecto Análisis Estacional del Mapa Acústico de Santa Pola. - Lo mismo ocurre con los puntos de recarga de vehículos eléctricos, la ley dicta que debe haber como mínimo 1 por cada 40 plazas de aparcamiento, siendo 13 los existentes en el municipio. - Centro histórico colapsado ante el viario estrecho y el número elevado de coches estacionados (no hay huecos libres) y en doble fila para la carga y descarga. <p>En general, el número de plazas de aparcamiento gratuitas en Santa Pola es satisfactorio, excepto la oferta PMR y puntos de recarga.</p>

7 ANÁLISIS DAFO

Tras definir la oferta de movilidad en el municipio y conocer la demanda de los ciudadanos, se han identificado los siguientes aspectos principales, que se van a mostrar a través de una matriz DAFO para visualizar las Debilidades, Amenazas, Fortalezas y Oportunidades objeto del presente estudio de manera rápida y sencilla.

DEBILIDADES	AMENAZAS
<ul style="list-style-type: none"> - PGOU actualizado en 2009 donde no se aborda la movilidad sostenible. - La localización de la N-332, con elevado tráfico de paso, se percibe como una división territorial entre Santa Pola ciudad y el resto de núcleos del municipio y representa un limitante para la movilidad no motorizada. - Calles de uso público privadas en Gran Alacant. - Falta de mantenimiento del espacio público. - Inexistencia de una red peatonal segura y cómoda que conecte los diferentes núcleos de población. - Aceras poco accesibles: estrechas, con barreras arquitectónicas, sin rebaje de bordillos, etc. - Falta de sensibilización con el peatón: coches estacionados sobre aceras y pasos de peatones, discontinuidad de los itinerarios, etc. - Elevado número de personas residentes sin empadronarse en el municipio. - Discontinuidad de la red ciclista en el centro urbano y las zonas de playa y ausencia de conexión segura con el resto de núcleos del municipio. - Ausencia de datos, inventarios e información por parte del ayuntamiento. - Itinerarios escolares no seguros. - Falta de digitalización e innovación. - Falta de aparcamiento en los meses estivales. 	<ul style="list-style-type: none"> - Agotamiento del suelo urbanizable. - La mayor parte del suelo es protegido: Parque Natural de las Salinas y la Sierra y el Cabo de Santa Pola (ENP). - El mercadillo de Santa Pola como obstáculo para convertir el parking en una opción fiable y cotidiana para los ciudadanos y visitantes. - Carreteras de competencia autonómica y estatal. - Falta de sentimiento de pertenencia de Gran Alacant a Santa Pola. - Elevado número de viviendas destinadas a segunda residencia y dependencia del turismo estacional. - Zonas con pendientes elevadas y difícil acceso. - Dependencia del vehículo privado - Transporte público deficiente. - Falta de jerarquización de la red de carreteras.
FORTALEZAS	OPORTUNIDADES
<ul style="list-style-type: none"> - Existencia del Plan de Movilidad Metropolitana Sostenible del área de Alicante-Elche (PMOME) (al que pertenece Santa Pola). - Disposición del Plan Destino Comercial de Santa Pola. - Existencia del Plan Director Destino Turístico Inteligente (DTI). - Redacción del Plan Estratégico "Ciudad SantaPolavant". - Reurbanización de zonas públicas en los últimos años a favor del peatón. - Existencia de avenidas y calles que admiten la creación de bulevares peatonales y ciclistas y corredores verdes con especies autóctonas y 15 km de recorrido a cota 0. 	<ul style="list-style-type: none"> - Planificación conjunta con los municipios limítrofes para una movilidad integral y coherente. - Promoción de la movilidad sostenible y sus beneficios mediante actividades y campañas locales. - Creación de un departamento dirigido a la movilidad. - Favorecer el cambio hacia modos más sostenibles mediante la regulación del aparcamiento, la implantación de un sistema de alquiler de bicicleta público, etc.

8 LÍNEAS DE ACTUACIÓN

El PMUS cuenta con diez (10) líneas estratégicas de actuación que permitirán alcanzar los objetivos marcados para la mejora de la movilidad.

El presente Plan de Acción se alinea con muchos de los Objetivos de Desarrollo Sostenible, como muestra la siguiente tabla.

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	
LE1 - FOMENTO DE LA MOVILIDAD PEATONAL																		
1.1 Peatonalización.																		
1.2 Plataforma única.																		
1.3 Construcción/ampliación de aceras.																		
1.4 Peatonalizaciones temporales.																		
1.5 Itinerarios escolares seguros.																		
1.6 Redacción del Plan de Accesibilidad Universal.																		
1.7 Transformación del espacio público desde la perspectiva de género.																		
LE2 - FOMENTO DE LA MOVILIDAD CICLISTA Y VMP																		
2.1 Mantenimiento de la infraestructura ciclista existente y de los aparcabici instalados.																		
2.2 Implementación de infraestructura ciclista.																		
2.3 Instalación de señalización ciclista y de Vehículos de Movilidad Personal (VMP).																		
2.4 Instalación de aparcamientos para bicicletas y VMP.																		
2.5 Adhesión de Santa Pola a la Red de Ciudades por la Bicicleta (RC&B).																		
2.6 Mobiliario y servicios urbanos.																		
LE3 - MEJORA DEL TRANSPORTE PÚBLICO URBANO E INTERURBANO																		
3.1 Fomento de la intermodalidad.																		
3.2 Reorganización de la red de transporte público colectivo.																		
3.3 Mejora/instalación de marquesinas para transporte público colectivo.																		
3.4 Taxis.																		
3.5 Autobús lanzadera.																		
LE4 - GESTIÓN DEL ESTACIONAMIENTO																		
4.1 Implantación del sistema ORA (Ordenación Regulada del Aparcamiento).																		
4.2 Eliminación de plazas de aparcamiento.																		
4.3 Acondicionamiento de las bolsas de aparcamiento en solares.																		
LE5 - ORDENACIÓN DE LA CIRCULACIÓN Y DEL VEHÍCULO PRIVADO																		
5.1 Jerarquización viaria.																		
5.2 Reordenación de la circulación.																		
5.3 Estudios de tráfico.																		
5.4 Vados particulares.																		
LE6 - GESTIÓN DE LA DISTRIBUCIÓN URBANA DE MERCANCÍAS																		
6.1 Reorganización de la distribución urbana de mercancías.																		
LE7 - SEGURIDAD VIAL																		
7.1 Mejora e instalación de elementos de señalización.																		
7.2 Eliminación de puntos negros.																		
7.3 Elementos de calzado de tráfico.																		
LE8 - CALIDAD AMBIENTAL Y AHORRO ENERGÉTICO																		
8.1 Control de la calidad del aire y contaminación acústica.																		
8.2 Mapa acústico.																		
8.3 Incentivos fiscales para la compra de vehículos con etiqueta 0 y ECO.																		
8.4 Instalación de puntos de recarga de vehículo eléctrico y electrolinerías.																		
LE9 - MOVILIDAD INTELIGENTE Y CONECTADA																		
9.1 Modernización y conectividad de la administración (Smart Office).																		
9.2 Plataforma MaaS Santa Pola.																		
9.3 Sensorización de plazas de aparcamiento.																		
9.4 Contadores en vías ciclistas para conocer el número de desplazamientos en bicicleta.																		
LE9 - MOVILIDAD INTELIGENTE Y CONECTADA																		
10.1 Coordinación supramunicipal.																		
10.2 Revisión del PGOU vigente.																		
10.3 Campañas de formación, comunicación, promoción y sensibilización.																		
10.4 Plan de Participación Ciudadana.																		
10.5 Ordenanzas de Movilidad Sostenible.																		
10.6 Diseño de Metrominuto y Biciminuto.																		
10.7 Promover las rutas cicloturísticas y de senderismo, saludables y seguras.																		
10.8 Informes de movilidad y procedencia de los visitantes y turistas.																		

A continuación, se muestran las líneas de actuación del PMUS:

8.1 FOMENTO DE LA MOVILIDAD PEATONAL

8.1.1 Peatonalización

Implementación de una prohibición general de acceso a vehículos a motor en determinadas áreas, salvaguardando siempre el acceso de vehículos de emergencia y, en horas determinadas, a residentes y vehículos de reparto de mercancías.

8.1.2 Plataforma única

Se busca crear espacios compartidos donde los *peatones* son *la máxima prioridad*, promoviendo un entorno seguro sostenible y accesible para todos estableciendo un *límite de velocidad de 20km/h*. Dando así prioridad a los peatones, bicicletas y VMP.



8.1.3 Construcción/ampliación de aceras

Tiene como objetivo garantizar la existencia de **itinerarios peatonales accesibles** que ofrezcan un espacio seguro y amigable. Mínimo de 1,80m y excepcionalmente, 1,50m en zonas urbanas consolidadas. Es fundamental también garantizar la accesibilidad para personas con movilidad reducida: eliminar barreras arquitectónicas, colocar rampas accesibles, superficies adecuadas, señalización táctil y mobiliario accesible.



8.1.4 Peatonalizaciones temporales

Con el objetivo de mejorar la conexión de los espacios públicos se propone la **peatonalización temporal** de ciertos espacios durante momentos clave (fines de semana, horarios de entrada y salida de centros escolares, etc.). El urbanismo táctico podría ser una herramienta adecuada para proyectos de corto plazo y bajo presupuesto como estos. Se potencia así la movilidad peatonal además de la **vitalidad de las zonas comerciales** y **seguridad** en espacios clave como los centros escolares.

8.1.5 Itinerarios escolares seguros

Para este objetivo se proponen cuatro medidas diferentes:

- **Adhesión al programa STARS de la DGT (Programa Caminos Escolares).**
- **Instalación de señalización vertical y pintado de señalización horizontal.**
- **Aparcamientos Besa+Baja.**
- **Plan de Seguridad Vial en el Entorno Escolar.**

8.1.6 Redacción del Plan de Accesibilidad Universal

Actualizar el Plan de Accesibilidad Universal o redactar un plan nuevo cumpliendo con la normativa actual.

8.1.7 Transformación del espacio público desde la perspectiva de género

Redefinir el diseño y la distribución de los espacios públicos teniendo en cuenta las **necesidades específicas** de las mujeres, hombres y personas de diversas identidades de género, creando así entornos seguros y acogedores. Se proponen auditorías de seguridad de género en los espacios públicos donde se vayan a implantar las propuestas del presente PMUS para identificar áreas de riesgo y **preocupaciones específicas de mujeres** y personas de géneros minoritarios.

8.2 FOMENTO DE MOVILIDAD CICLISTA Y VMP

8.2.1 Mantenimiento de la infraestructura ciclista existente y de los aparcabicis instalados

Garantizar el buen estado y funcionamiento de la infraestructura ciclista actual y de los aparcabicis instalados mediante acciones de mantenimiento regular.

8.2.2 Implementación de infraestructura ciclista

Creación de **una red ciclista funcional, segura y cómoda.**

8.2.3 Instalación de señalización ciclista y de Vehículos de Movilidad Personal (VMP)

Instalar la señalización vertical ciclista correcta y específica para VMP dónde haya infraestructura ciclista.

8.2.4 Instalación de aparcamientos para bicicletas y VMP

Construir aparcamientos para bicicletas y VMP en los centros atractores-generadores, además de en las proximidades de marquesinas para **promover la intermodalidad**, priorizando el diseño en forma de U invertida para optimizar el espacio y garantizar un estacionamiento seguro y eficiente.

8.2.5 Adhesión de Santa Pola a la Red de Ciudades por la Bicicleta (RC&B)

La integración en esta red supone un paso adelante en el desarrollo sostenible, además de optar de forma más fácil a la **obtención de subvenciones europeas**.

8.2.6 Mobiliario y servicios urbanos

Entre el mobiliario y servicios urbanos para fomentar el uso de la bicicleta se debería disponer de soportes de descanso en semáforos, botón de preferencia en semáforos, puntos de autorreparación y limpieza y áreas de descanso.

8.3 MEJORA DEL TRANSPORTE PÚBLICO URBANO E INTERURBANO

8.3.1 Fomento de la intermodalidad

Lograr un acceso fácil y rápido desde los aparcamientos disuasorios (Estación de Autobuses, Mercadillo y polideportivo de Gran Alacant) a las líneas de transporte. Además de establecer una sinergia entre los carriles bici y el sistema de transporte urbano existente para que, en lugar de competir, se complementen, por ejemplo, implementando sistemas de anclaje en los autobuses e instalando aparcabicis en las paradas de autobús más demandadas.

8.3.2 Reorganización de la red de transporte público colectivo

Se propone la reorganización tanto del itinerario como de la frecuencia de las líneas actuales mediante un Estudio de Implantación de un autobús urbano. Las líneas propuestas desde el PMUS son **tres (3) Líneas Circulares (LC)**:

- LC1: Estación Intermodal – Santa Pola Oeste
- LC2: Estación Intermodal – Santa Pola Este
- LC3: Estación Intermodal – Gran Alacant



8.3.3 Mejora/instalación de marquesinas para transporte público colectivo

Mejora y adecuación integral de las paradas a través de la instalación de paneles de información en tiempo real (SIV), mejora de la información en la página web, colocación de códigos QR en las paradas.

8.3.4 Taxis

Aumento del número de licencias de taxi adecuándolo a la población residente y flotante, mejora de la señalética, electrificación de la flota de taxis, adaptación a PMR y creación de nuevas paradas de taxi.

8.3.5 Autobús lanzadera

Creación de autobuses lanzadera hacia destinos estratégicos como Gran Alacant, el Aeropuerto de Elche, la estación de tren de Elche, Playa del Camino del Cabo (temporada alta) y la Universidad de Alicante (campus de Elche y Alicante).

8.4 GESTIÓN DEL ESTACIONAMIENTO

8.4.1 Implantación del sistema ORA (Ordenación Regulada del Aparcamiento)

Se recomienda realizar un estudio para **implantar el estacionamiento regulado** para mejorar la rotación del estacionamiento, reducir la congestión del tráfico y garantizar la disponibilidad de plazas de aparcamiento además de ayudar a financiar los costos de mantenimiento y gestión y fomentar el uso de medios de transporte alternativos, mejorando la accesibilidad al comercio y los servicios urbanos.

8.4.2 Eliminación de plazas de aparcamiento

En las áreas escolares, reordenación del aparcamiento para incrementar la seguridad vial y fomentar **una movilidad sostenible**. Eliminando plazas en estos entornos se incentivará el uso de medios de transporte alternativos, además de promover una circulación más fluida, embellecer y revitalizar los entornos escolares.

8.4.3 Acondicionamiento de las bolsas de aparcamiento en solares

Optimizar el espacio urbano y mejorar la infraestructura de estacionamiento.

8.5 ORDENACIÓN DE LA CIRCULACIÓN Y DEL VEHÍCULO PRIVADO

8.5.1 Jerarquización viaria

Realizar un Estudio de tráfico para **implementar una jerarquía vial renovada**, organizando el viario existente en viario básico, viario distribuidor y viario local.

8.5.2 Reordenación de la circulación

Reorganizar la infraestructura viaria para lograr una configuración más coherente de la red de carreteras, incluyendo otros medios de transporte.

8.5.3 Estudios de tráfico

Para lograr una planificación urbana integral y eficiente se recomienda un **estudio de tráfico** en la parcela asignada para la construcción del futuro centro educativo para anticipar las posibles implicaciones en términos de movilidad.

8.5.4 Vados particulares

Se propone reforzar la normativa con medidas concretas, como un inventario actualizado de estos accesos privados, aumentar las sanciones y la implementación de campañas educativas.

8.6 GESTIÓN DE LA DISTRIBUCIÓN URBANA DE MERCANCÍAS

8.6.1 Reorganización de la distribución urbana de mercancías

Optimizar la distribución de zonas de carga y descarga de manera eficiente y efectiva, asegurando un número adecuado de espacios para satisfacer la demanda. Estas áreas se ubicarán en un rango de 50m de distancia de los comercios y tendrán un horario específico para las operaciones de carga y descarga.

8.7 SEGURIDAD VIAL

8.7.1 Mejora e instalación de elementos de señalización

Estos crean un entorno urbano más seguro, eficiente y accesible, además de optimizar la fluidez del tráfico y prevenir las situaciones de riesgo. Se debe instalar señares claras y visibles en puntos estratégicos, así como tecnología de iluminación con detectores, instalación de Cyberpass o señalética específica para peatones.

8.7.2 Eliminación de puntos negros

La eliminación de puntos negros en la movilidad peatonal se traduce en **entornos más seguros** además de promover una movilidad más inclusiva y accesible. Entre las medidas planeadas están la diferenciación en el pavimento mediante textura y color, bandas sonoras, refugios para peatones, instalación de barandillas, instalación de pilonas/jardineras, espejos en cruces y balizamiento.

8.7.3 Elementos de calmado de tráfico

El calmado de tráfico garantiza una **mejora de la seguridad** de todas las personas usuarias del espacio público, especialmente peatones y ciclistas. Entre estas medidas destacan el estrechamiento de carriles mediante un elemento físico central, ensanche de orejas peatonales y paso de peatones elevados e inteligentes.

8.8 CALIDAD AMBIENTAL Y AHORRO ENERGÉTICO

8.8.1 Control de la calidad del aire y contaminación acústica

Para ayudar a la monitorización de diversos parámetros ambientales se precisa de la **implementación de sensores**, permitiendo conocer entre otros la calidad del aire, la presencia de partículas flotantes, emisiones de CO2 o los niveles de contaminación acústica.

8.8.2 Mapa acústico

La elaboración de un mapa acústico (representación gráfica de los niveles de ruidos existentes en el municipio) permite conocer el cumplimiento de los objetivos de calidad acústica para cada tipo de área acústica delimitada por el Ayuntamiento, posibilitar la adopción fundada de programas de actuación en materia de contaminación acústica y evaluar el impacto acústico de un nuevo emisor sobre una determinada zona.

8.8.3 Incentivos fiscales para la compra de vehículos con etiqueta 0 y ECO

Promover la **sustitución progresiva de los vehículos municipales** por otros que funcionen con energía eléctrica.

8.8.4 Instalación de puntos de recarga de vehículo eléctrico y electrolineras

Para promover la movilidad con bajas y cero emisiones es necesario una infraestructura sólida que cuente con estaciones de recarga para vehículos eléctricos o híbridos enchufables. Se plantea la instalación de cinco (5) puntos de recarga para vehículos eléctricos en puntos estratégicos de atracción de viajes.

8.9 MOVILIDAD INTELIGENTE Y CONECTADA

8.9.1 Modernización y conectividad de la administración (Smart Office)

Una apuesta firme por la **digitalización de la administración pública** para optimizar la competitividad y mejorar la relación diaria con la ciudadanía, entre las medidas destacan:

- Implantar un catálogo de todos los trámites en la página web del Ayuntamiento.
- Desarrollar una app de incidencias para la ciudadanía.
- Desarrollo y puesta en servicio del Portal "Open Data municipal", contando con un especialista en Big Data.

- Elaboración del Plan de Innovación de Santa Pola.
- Implantar zonas wifi municipales.
- Accesibility app.
- Visor de mapa con los principales puntos de interés del municipio así como las incidencias destacadas.

8.9.2 Plataforma MaaS Santa Pola

La Movilidad como Servicio (MaaS por sus siglas en inglés) propone **integrar en una única plataforma todos los modos de transporte** tanto públicos como privados disponibles en la ciudad, ofreciendo al usuario alternativas de planificación, reserva y pago del transporte. Así se incentiva la movilidad intermodal además de fomentar un sistema basado en cuenta (ABT) que permite un **pago unificado** para pagar los diferentes medios de transporte.

Esta plataforma debería contar con un planificador de viajes, información sobre ocupación de la vía pública, plazas de aparcamiento libres y ocupadas, plazas de carga y descarga libres y ocupadas, transporte a demanda, plataforma de car-pooling. La gamificación de la plataforma se considera importante.

8.9.3 Sensorización de plazas de aparcamiento

Estos sistemas, que a través de pantallas informativas permiten conocer en tiempo real el nivel de ocupación, así como identificar las plazas de aparcamiento libres, permite reducir la congestión del tráfico en destino, así como el nivel de emisiones al reducir el tiempo invertido en la búsqueda de aparcamiento.

8.9.4 Contadores en vías ciclistas para conocer el número de desplazamientos en bicicleta

Al implementar contadores en vías ciclistas se puede obtener datos precisos que midan la utilización de estas infraestructuras.

8.10 COMUNICACIÓN Y PROMOCIÓN DE LA MOVILIDAD SOSTENIBLE

8.10.1 Coordinación supramunicipal

Las colaboraciones con los municipios del área metropolitana, así como otros en función del territorio es necesario para asumir retos conjuntos, evitar redundancias y aprovechar sinergias con el fin de conseguir **un desarrollo sostenible de la región**.

8.10.2 Revisión PGOU vigente

La revisión del Plan General de Ordenación Urbana es necesario para garantizar un desarrollo urbano sostenible y equilibrado, mejorando normativas y directrices urbanísticas para promover un desarrollo planificado del territorio, mejorando la accesibilidad y priorizando la movilidad a pie.

8.10.3 Campañas de formación, comunicación, promoción y sensibilización

Estas campañas desempeñan un papel esencial entre las nuevas generaciones además de ayudar a promover una **conciencia colectiva sobre la importancia de adoptar prácticas de transporte más respetuosas**. Se proponen las siguientes actuaciones:

- Formación y sensibilización con escolares.
- Celebración de la Semana Europea de Movilidad.
- Campañas de comunicación y foros de participación pública para el fomento de la movilidad sostenible.
- Actividades de promoción y publicidad para el fomento de la movilidad sostenible.

8.10.4 Plan de Participación Ciudadana

Es necesario articular mecanismos de acercamiento que sean capaces de transmitir la opinión de la sociedad de abajo a arriba consiguiendo así una sociedad más implicada en el gobierno local de la ciudad.

8.10.5 Ordenanza de Movilidad Sostenible

La redacción de una Ordenanza de Movilidad Sostenible permite incluir todos los medios de transporte, incluso aquellos que no están actualmente regulados.

8.10.6 Diseño de Metrominuto y Biciminuto

Un metrominuto es un mapa a escala donde se representan, de forma similar a un mapa de metro, las distancias y tiempos de desplazamiento a pie o en bici entre diferentes puntos de interés del municipio. Permitiendo así una **mejor planificación** para residentes y visitantes, así como **tomar decisiones informadas** en cuanto a su movilidad.

8.10.7 Promover las rutas cicloturísticas y de senderismo, saludables y seguras

Aprovechar los parajes naturales que tiene Santa Pola, desde la playa hasta las salinas para diseñar una serie de itinerarios ciclistas enfocados al turista, con la señalización pertinente y los carriles acondicionados.

8.10.8 Informes de movilidad y procedencia de los visitantes y turistas

A través de estos informes, se puede comparar los flujos turísticos reales con la estrategia de comunicación establecida por el destino