

**P  
M  
U  
S**

# **PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE SANTA POLA**

**Tomo II  
Plan de Acción**



**OCTUBRE 2024**



## ÍNDICE

ÍNDICE.....	2
ÍNDICE DE TABLAS .....	2
ÍNDICE DE ILUSTRACIONES.....	3
ÍNDICE DE GRÁFICOS .....	4
1 INTRODUCCIÓN Y OBJETIVOS .....	5
1.1 Introducción .....	5
1.2 Análisis de partida .....	8
1.3 Objetivos .....	9
1.3.1 Objetivos generales.....	9
1.3.2 Objetivos específicos.....	9
1.4 Líneas Estratégicas .....	10
1.5 Descripción de escenarios futuros .....	10
1.5.1 Aspectos ambientales y energéticos de la movilidad .....	10
2 PLAN DE ACCIÓN .....	12
2.1 Propuesta de actuaciones .....	12
2.2 Contribución de las líneas de actuación a los ODS – ACTUALIZAR SEGÚN LISTADO FINAL PORPUESTAS .....	14
2.3 Fichas resumen.....	16
2.3.1 Línea Estratégica 1: Fomento de la movilidad peatonal .....	16
2.3.2 Línea Estratégica 2: Fomento de la movilidad ciclista y VMP .....	30
2.3.3 Línea Estratégica 3: Mejora del transporte público urbano e interurbano .....	40
2.3.4 Línea Estratégica 4: Gestión del estacionamiento .....	47
2.3.5 Línea Estratégica 5: Ordenación de la circulación y del vehículo privado .....	52
2.3.6 Línea Estratégica 6: Gestión de la Distribución Urbana de Mercancías (DUM).....	57
2.3.7 Línea Estratégica 7: Mejora de la seguridad vial.....	58
2.3.8 Línea Estratégica 8: Calidad ambiental y ahorro energético .....	63
2.3.9 Línea Estratégica 9: Movilidad inteligente y conectada .....	68
2.3.10 Línea Estratégica 10: Comunicación y promoción de la movilidad sostenible .....	72
2.4 Propuestas por parte del Ayuntamiento de Santa Pola.....	80

## ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1. Líneas generales del diagnóstico. Situación de partida. Elaboración propia. ....	9
Tabla 2. Objetivos generales del PMUS de Santa Pola. Elaboración propia. ....	9
Tabla 3. Objetivos específicos del PMUS de Santa Pola. Elaboración propia. ....	9
Tabla 4. Comparativa del consumo emisiones CO2eq según los tres escenarios. Elaboración propia .....	10
Tabla 5. % de ahorro de emisiones GEI según las propuestas planteadas en el PMUS. Fuente: Implantación PMUS. FEMP. Elaboración propia .....	11
Tabla 6. Línea Estratégica 1-Fomento de la movilidad peatonal. Elaboración propia.....	12
Tabla 7. Línea Estratégica 2-Fomento de la movilidad ciclista y VMP. Elaboración propia.....	12
Tabla 8. Línea Estratégica 3-Mejora del transporte público urbano e interurbano. Elaboración propia ..	12
Tabla 9. Línea Estratégica 4-Gestión del estacionamiento. Elaboración propia .....	12
Tabla 10. Línea Estratégica 5-Ordenación de la circulación y del vehículo privado. Elaboración propia ..	12
Tabla 11. Línea Estratégica 6-Gestión de la distribución urbana de mercancías. Elaboración propia .....	12
Tabla 12. Línea Estratégica 7-Seguridad Vial. Elaboración propia .....	13
Tabla 13. Línea Estratégica 8-Calidad ambiental y ahorro energético. Elaboración propia .....	13
Tabla 14. Línea Estratégica 9-Movilidad inteligente y conectada. Elaboración propia .....	13
Tabla 15. Línea Estratégica 10-Comunicación y promoción de la movilidad sostenible. Elaboración propia.....	13
Tabla 16. Contribución de las líneas de actuación a los ODS. Elaboración propia.....	15

## ÍNDICE DE ILUSTRACIONES

Ilustración 1. Mercado de Abastos. Fotografía propia. ....	16	Ilustración 27. Ejemplos de mobiliario urbano. Fuente: Elaboración propia.....	38
Ilustración 2. Fase 1. Fotografías propias. ....	17	Ilustración 28. Aparcabicis de madera. Fuente: Guía de recomendaciones para la infraestructura ciclista. ....	38
Ilustración 3. Fase 2. Fuente: Ayuntamiento de Santa Pola. ....	17	Ilustración 29. Área de descanso con materiales blandos. Fuente: Elaboración propia. ....	38
Ilustración 4. Señal S-28 Zona Residencial. Fuente: DGT.....	18	Ilustración 30. Áreas de descanso propuestas en el municipio de Santa Pola. Fuente: Elaboración propia. ....	39
Ilustración 5. Plataforma única en Santa Pola ciudad. Fuente: Elaboración propia.....	19	Ilustración 31. Anclajes para bicicletas en el exterior e interior de los autobuses. Fuente: Iberobike. ....	40
Ilustración 6. Peatonalización de la calle Marqués de Mollins. Fuente: Proyecto Santa Pola Destino Comercial.....	20	Ilustración 32. Parada de autobús en Gran Alacant. Fotografía propia.....	41
Ilustración 7. Propuesta de ampliación y construcción de aceras. Elaboración propia.....	22	Ilustración 33. Propuesta de reorganización del servicio de transporte público. Elaboración propia.....	42
Ilustración 8. Urbanismo táctico en La Laguna. Diario de Avisos.....	23	Ilustración 34. Paradas de autobús propuestas. Fuente: Elaboración propia. ....	43
Ilustración 9. Paso de peatones didáctico en Santa Pola. Fuente: Elaboración propia.....	25	Ilustración 35. Marquesinas EMT Valencia. Fuente: EMT Valencia. ....	43
Ilustración 10. Ubicación de los centros escolares en el municipio de Santa Pola. Fuente: Elaboración propia.....	25	Ilustración 36. Paradas de taxi propuestas en Santa Pola ciudad. Fuente: Elaboración propia. ....	45
Ilustración 11. Estacionamiento de Besa+Baja. Fuente: Las Palmas de Gran Canaria.....	25	Ilustración 37. Centros atractores para la implementación de autobuses lanzadera. Fuente: Elaboración propia.....	46
Ilustración 12. Variables de medición. Fuente: Me muevo segura. ....	28	Ilustración 38. Propuesta zonificación Zona ORA. Fuente: Elaboración propia.....	48
Ilustración 13. Fichas base para las auditorías. Fuente: Me muevo sola.....	29	Ilustración 39. Eliminación de plazas de aparcamiento para carril bici y señal de Kiss+Ride. ....	49
Ilustración 14. Acera bici en el Puerto de Santa Pola.....	30	Ilustración 40. Ubicación de los aparcamientos existentes en el Camino del Cabo. Fuente: Elaboración propia.....	51
Ilustración 15. Aparcabici en el Mercado.....	30	Ilustración 41. Aparcamientos existentes a lo largo del Camino del Cabo. Fuente: Google Maps. ....	51
Ilustración 16. Aparcabicis y carriles bici actuales en Santa Pola. Fuente: Elaboración propia.....	31	Ilustración 42. Ilustración 43. Jerarquización Viaria de Pozuelo de Alarcón. Fuente: Ayuntamiento de Pozuelo de Alarcón. ....	52
Ilustración 17. Solución adoptada. Fuente: Memoria Valorada de Carril Bici. Casco Urbano - Sector Poniente (Gran Playa y Playa Lisa). ....	32	Ilustración 44. Remodelación del acceso al puerto (1). Fuente: Proyecto de Remodelación viaria y urbanización del acceso principal al puerto de Santa Pola (Alicante). ....	54
Ilustración 18. Infraestructura ciclista propuesta. Elaboración propia.....	33	Ilustración 45. Remodelación del acceso al puerto (1). Fuente: Proyecto de Remodelación viaria y urbanización del acceso principal al puerto de Santa Pola (Alicante). ....	54
Ilustración 19. Infraestructura ciclista propuesta en Santa Pola ciudad. Fuente: Elaboración propia.....	33	Ilustración 46. Parcela en Gran Alacant para el nuevo colegio. Fuente: Google Maps. ....	55
Ilustración 20. Instalación de la señal P-22. Fuente: Elaboración propia.....	34	Ilustración 47. Vado permanente en calle Gabriel Miró. Fotografía propia.....	56
Ilustración 21. Mapa de calor de los centros atractores de Santa Pola. Fuente: Elaboración propia.....	35	Ilustración 48 Pasos de peatones inteligentes. Fuente: La Vanguardia.....	58
Ilustración 22. Aparcabicis en forma de U invertida junto a la Casa de Cultura. Fuente: Elaboración propia. ....	35	Ilustración 49. Diferencias en el pavimento mediante la textura y el color. ....	60
Ilustración 23. Señal vertical S-17c de aparcamiento para bicicletas. Fuente: DGT.....	35	Ilustración 50. Bandas sonoras con resaltes transversales. Fuente: Fixer.....	60
Ilustración 24. Aparcabicis cerrados en Cullera. Fuente: elperiodic.....	35	Ilustración 51. Refugios para peatones. Fuente: Diario de Rivas.....	60
Ilustración 25. Aparcabicis propuestos para el municipio de Santa Pola, a la izquierda Gran Alacant y a la derecha Santa Pola ciudad. Fuente: Elaboración propia. ....	36	Ilustración 52. Barandillas entre la acera y la calzada. Fuente: Ayuntamiento El Rosario.....	60
Ilustración 26. Mapa de las ciudades asociadas a RCxB. Fuente: RCxB. ....	37	Ilustración 53. Pilonas/jardineras. Fuente: Ado Cerramientos Metálicos.....	60

Ilustración 54. Espejos en cruces. Fuente: Dimobi 2000 .....	60
Ilustración 55. Balizamiento en calzada .....	60
Ilustración 56. Estrechamiento de carriles con refugio para peatones. Fuente: Elaboración propia .....	62
Ilustración 57. Orejas peatonales. Fuente: Elaboración propia.....	62
Ilustración 58. Paso de peatones elevados e inteligentes. Fuente: Ayuntamiento de Alcalá de Guadaira .....	62
Ilustración 59. Sensores para el control de calidad del aire. Fuente: Catsensors. ....	63
Ilustración 60. Mapa acústico Generalitat Valenciana. Fuente: Conselleria de Medio Ambiente, Agua, Infraestructuras y Territorio.....	64
Ilustración 61. Etiquetas 0 y ECO. Fuente: AutoBild. ....	65
Ilustración 62. Punto de recarga de vehículo eléctrico. Fuente: Ayuntamiento de Santa Pola. ....	66
Ilustración 63. Ubicación de los puntos de recarga de vehículos eléctricos propuestos. Fuente: Elaboración propia. ....	67
Ilustración 64. Sensorización de un aparcamiento disuasorio en Salamanca. Fuente: Salamanca hoy....	70
Ilustración 65. Contadores en vías ciclistas en Las Palmas de Gran Canaria. Fuente: Ayuntamiento LPGC .....	71
Ilustración 66. Objetivos de la Agenda 2030. Fuente: Naciones Unidas. ....	72
Ilustración 67. Campaña "Desde hoy, ¡Andando al cole!". Fuente: Ayuntamiento de Lebrija.....	74
Ilustración 68. Nueva Ordenanza de Movilidad Sostenible. Fuente: Ayuntamiento de Madrid.....	76
Ilustración 69. Metro Minuto de Puerto de la Cruz Fuente: Movilidad Sostenible Puerto de la Cruz. ....	77
Ilustración 70. Puntos de interés turístico en el municipio de Santa Pola. Fuente: Elaboración propia...	78
Ilustración 71. Viajes entre provincias origen y destino. Fuente: MITMA.....	79

## ÍNDICE DE GRÁFICOS

65Gráfico 1. Comparativa del costo total de las externalidades. Elaboración propia .....	11
Gráfico 2. Comparativa de los costos por tipo de externalidad. Elaboración propia.....	11

## 1 INTRODUCCIÓN Y OBJETIVOS

### 1.1 Introducción

Hoy en día, la forma de entender la movilidad está cambiando. Frente al tradicional abordaje desde un punto de vista práctico en términos de conveniencia, donde la **movilidad** ha ido ligada única e inherentemente al transporte, esta debe entenderse como un derecho social de toda la ciudadanía, poniendo el foco en la salud y en la seguridad de las personas, en la cohesión social y el desarrollo económico y en el respeto por el medioambiente.

Con los cambios que se están produciendo a todos los niveles territoriales y ante los nuevos retos planteados, trabajar la movilidad sostenible es una de las claves para generar un entorno de mayor calidad. Para ello, las entidades públicas y privadas trabajan en la **planificación** de una movilidad focalizada en la recuperación del espacio para el ciudadano y medios de desplazamiento más accesibles y limpios.

Ejemplo de ello son los **Planes de Movilidad Urbana Sostenible** (PMUS de ahora en adelante). Los PMUS son instrumentos de carácter local, en algunos casos supramunicipal<sup>1</sup>, que aglutinan un conjunto de actuaciones que tienen como objetivo: *“implantar formas de desplazamiento más sostenibles, priorizando la reducción del transporte individual en beneficio de los sistemas colectivos y de otros modos no motorizados de transportes y desarrollando aquellos que hagan compatibles el crecimiento económico, la cohesión social, la seguridad vial y la defensa del medioambiente, garantizando, de esta forma, una mejor calidad de vida para los ciudadanos”* (Artículo 9 Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible).

El **desarrollo urbano** del municipio de Santa Pola se caracteriza por su expansión a lo largo de la costa y su crecimiento a partir de ensanches desde una trama inicial, quedando diferenciado el núcleo central del resto de los núcleos de población, que surgieron como consecuencia de lo que los Planes Parciales denominaron “Suelo rústico turístico”, al amparo de la Ley de 12 de mayo de 1956 sobre el régimen del suelo y ordenación urbana<sup>2</sup>.

El planeamiento urbano en Santa Pola es complejo y supone un reto adecuarlo a la realidad existente y a las futuras necesidades. El municipio cuenta con una gran parte de suelo protegido caracterizado por Espacios Naturales que aportan un enorme valor ecosistémico, al mismo tiempo, que supone un condicionante para el desarrollo urbano, limitando y agotando el Suelo Urbanizable.

De esta manera, el modelo territorial de Santa Pola se caracteriza por un conjunto de núcleos de población dispersos por el límite municipal, con una estructura de ciudad típica mediterránea.

En consonancia con la implantación de los **Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030** (ODS de ahora en adelante), el Ayuntamiento de Santa Pola considera entre sus objetivos estratégicos principales la consolidación del concepto *Smart and Sustainable City* (en castellano, ciudad inteligente y sostenible) bajo la necesidad de mejorar la accesibilidad de la ciudad, optimizando y aprovechando los recursos existentes y apoyándose en las nuevas tecnologías. La movilidad urbana sostenible es una de las líneas estratégicas que aborda diferentes objetivos de los ODS y, por eso, el gobierno local apuesta por la redacción del Plan de Movilidad Urbana Sostenible con la finalidad de fomentar medios de transporte más sostenibles y normalizar los desplazamientos cotidianos realizados a pie o en bicicleta.

<sup>1</sup> Ejemplo de un Plan de Movilidad supramunicipal es el *Pla de Mobilitat Metropolitana Sostenible (PMoMe) d'Alacant-Elx*

<sup>2</sup> Plan General de Ordenación Urbana de Santa Pola, aprobado el 30 de abril de 2009.

### 3 SALUD Y BIENESTAR



Garantizar una vida sana y promover el bienestar en todas las edades es esencial para el desarrollo sostenible.

Una de las líneas estratégicas de este PMUS es **Potenciar el Uso del Transporte No Motorizado**, fomentando de esta manera el ejercicio y modos de transporte saludables mediante la movilidad peatonal y ciclista. De esta manera, se incidiría directamente en la meta 3.4, que pretende reducir en un tercio la mortalidad prematura por enfermedades no transmisibles (como el cáncer, las cardiopatías y los accidentes cerebrovasculares) mediante la prevención, el tratamiento, y promoviendo la salud mental y el bienestar.

Otra de las líneas de acción del presente PMUS pasa por la **Optimización y Reducción del uso del vehículo privado**. Esta línea afecta directamente a la meta 3.6, en la que se pretende reducir a la mitad el número de muertes y lesiones causadas por accidentes de tráfico en todo el mundo, y unas carreteras y vías públicas con menos vehículos en circulación acercaría a la sociedad a este objetivo.

Además, mediante la reducción del uso del vehículo privado, y su consiguiente reducción de emisiones contaminantes, se alinearían los objetivos de este plan con la meta 3.9, que tiene como fin reducir sustancialmente el número de muertes y enfermedades debidas a productos químicos peligrosos y a la contaminación del aire, el agua y el suelo.

### 5 IGUALDAD DE GÉNERO



La igualdad de género no solo es un derecho humano, sino que es uno de los fundamentos esenciales para construir un mundo pacífico, próspero y sostenible.

A pesar de la igualdad reconocida en el ordenamiento jurídico actual y de los significativos progresos en los últimos años, persisten discriminaciones que van desde las formas más extremas a las menos perceptibles del día a día en todos los ámbitos.

Los problemas de seguridad suponen una brecha importante para alcanzar la igualdad de género en la movilidad. La falta de seguridad personal o la imposibilidad de utilizar el transporte público sin temor a ser víctimas, ya sea a bordo del transporte público, esperando en la parada o andén, o caminando hacia o desde estos puntos a través del núcleo urbano, puede reducir sustancialmente el atractivo de este medio de transporte.

Este PMUS aborda la movilidad con **perspectiva de género de una manera integral**, dónde las líneas estratégicas y las acciones propuestas contribuyen en el cambio de paradigma de la movilidad, con un modelo que cuide y ponga el foco en los patrones de movilidad de las mujeres y otras identidades de género. Para ello, se incide en tres ámbitos de la movilidad: asegurar una visión integral de la movilidad cotidiana, aunar en la seguridad teniendo en cuenta la violencia contra las mujeres en la movilidad y progresar hacia la igualdad con el incremento de las mujeres en la planificación, diseño y gestión de la movilidad.

### 7 ENERGÍA ASEQUIBLE Y NO CONTAMINANTE



Garantizar el acceso a una energía asequible, fiable, sostenible y moderna para todos es primordial.

Cada vez es más evidente que el mundo está avanzando en esta dirección, con signos alentadores de que la energía es cada vez más sostenible y accesible. Las acciones propuestas desde este Plan abordan directamente la meta 7.3, en el que se busca duplicar la tasa mundial de mejora de la eficiencia energética para el año 2030. Una de las actuaciones para lograr dicha meta pasa por **fomentar la movilidad eléctrica**.

Además, **potenciando el uso del vehículo no motorizado y el uso del transporte colectivo** frente al vehículo privado, tal y como rige este Plan, se consigue reducir el uso de vehículos impulsados por combustibles fósiles, lo que acentuaría la tendencia a un uso energético menos contaminante y sostenible.

### 8 TRABAJO DECENTE Y CRECIMIENTO ECONÓMICO

Un crecimiento económico inclusivo y sostenido puede impulsar el progreso, crear empleos decentes para toda la ciudadanía y mejorar los estándares de vida.

Una de las metas de este ODS, es lograr niveles más elevados de productividad económica mediante la diversificación, la modernización tecnológica y la innovación, entre otras cosas centrándose en los sectores con gran valor añadido y la economía circular.

Uno de los principales objetivos de este PMUS pasa por facilitar y garantizar la **interconexión de los núcleos de población de Santa Pola y la conexión de los mismos con las municipalidades aledañas y cualquier otra región o polo atractor**, donde exista una oferta laboral de calidad, de tal manera que la localidad pueda atraer talento y población, favoreciendo el crecimiento económico.

Un municipio permeable y bien comunicado, tanto interna como externamente, incidiría directamente en la meta 8.3, que se busca promover políticas orientadas al desarrollo que apoyen las actividades productivas, la creación de puestos de trabajo decentes, el emprendimiento, la creatividad y la innovación, y fomenten la formalización y el crecimiento de las microempresas y las pequeñas y medianas empresas.

### 9 INDUSTRIA, INNOVACIÓN E INFRAESTRUCTURAS



La industrialización inclusiva y sostenible, junto con la innovación y la infraestructura, pueden dar rienda suelta a las fuerzas económicas dinámicas y

competitivas que generan el empleo y los ingresos. Éstas desempeñan un papel clave a la hora de introducir y promover nuevas tecnologías, facilitar el comercio internacional y permitir el uso eficiente de los recursos. Sin embargo, todavía queda un largo camino que recorrer para que el mundo pueda aprovechar al máximo este potencial.

Mediante este PMUS, tal y como se menciona en el objetivo número 8, **un municipio bien conectado con su región y las localidades contiguas** es clave para estimular el crecimiento económico. En esta misma línea, los objetivos de este Plan van en armonía con la meta 9.1, en el que se pretende desarrollar infraestructuras fiables, sostenibles, resilientes y de calidad, incluidas infraestructuras regionales, para apoyar el desarrollo económico y el bienestar humano, haciendo especial hincapié en el acceso asequible y equitativo para todos.

## 10 REDUCCIÓN DE LAS DESIGUALDADES



**Reducir las desigualdades** y garantizar que nadie se queda atrás forma parte integral de la consecución de los ODS.

La COVID-19 ha intensificado las desigualdades existentes y ha afectado más que nadie a los pobres y las comunidades más vulnerables. También ha agravado la situación de las mujeres y las niñas como consecuencia de su sexo. Los refugiados y los migrantes, así como los ancianos, las personas con discapacidad y los niños se encuentran especialmente en riesgo de ser excluidos.

Alineado con la meta 10.2 “potenciar y promover la inclusión social, económica y política de todas las personas, independientemente de su edad, sexo, discapacidad, raza, etnia, origen, religión o situación económica u otra condición”, el presente Plan de Movilidad trabaja para reducir lo máximo posible las desigualdades que la planificación de la movilidad y el modelo territorial puedan causar y **fomentar la inclusividad, la accesibilidad y la equidad de la movilidad**.

## 11 CIUDADES Y COMUNIDADES SOSTENIBLES



El mundo está cada vez más urbanizado. Desde 2007, más de la mitad de la población mundial vive en ciudades y se espera que dicha cantidad aumente hasta el 60 % para 2030.

La rápida urbanización está dando como resultado un número creciente de infraestructuras y servicios inadecuados y sobrecargados, lo cual está empeorando la contaminación del aire y el crecimiento urbano incontrolado. El PMUS pretende tener una incidencia directa que ayude a disminuir esta problemática, aplicando acciones que construyan **redes de transporte más eficientes e inteligentes**.

Líneas estratégicas como la **reducción de vehículos privados** en el centro urbano de Santa Pola y la organización de viajes compartidos, están en consonancia con la meta 11.2, que tiene como objetivo proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial.

## 12 PRODUCCIÓN Y CONSUMO RESPONSABLES



El consumo y la producción mundial (fuerzas impulsoras de la economía mundial) dependen del uso del medio ambiente natural y de los recursos de una manera que continúa teniendo efectos destructivos

sobre el planeta. El progreso económico y social conseguido durante el último siglo ha estado acompañado de una degradación medioambiental que está poniendo en peligro los mismos sistemas de los que depende nuestro desarrollo futuro.

Mediante las líneas estratégicas de este Plan, en el que se insiste en el **uso del transporte no motorizado y la optimización y reducción del uso del vehículo privado**, se incide directamente en la meta 12.c, en el que se propone racionalizar los usos ineficientes de combustibles fósiles que fomentan el consumo antieconómico, garantizando modalidades de producción y consumo sostenibles.

Por otro lado, varias de las acciones propuestas en este plan afectan directamente a los **contratos y adquisiciones públicas**, de tal manera que se promuevan las prácticas de adquisición sostenibles, tal y como se menciona en la meta 12.7 del ODS 12.

## 13 ACCIÓN POR EL CLIMA



El cambio climático está afectando a todo el mundo. Está alterando las economías nacionales y afectando a distintas vidas. Los sistemas meteorológicos están cambiando, el nivel del mar está subiendo y los

fenómenos meteorológicos son cada vez más extremos. Los niveles de dióxido de carbono (CO2) y de otros gases de efecto invernadero en la atmósfera han aumentado hasta niveles récord durante los últimos años.

Una vez más, la **reducción del uso del vehículo privado y el trasvase de este tipo de desplazamientos a modos más sostenibles** como el uso del transporte colectivo y los vehículos no motorizados, incide directamente en las metas 13.1 y 13.2 de este Objetivo, que mediante la incorporación de medidas relativas al cambio climático en las políticas, estrategias y planes, se puede fortalecer la resiliencia y la capacidad de adaptación a los riesgos relacionados con el clima y los desastres naturales.

Las **actividades de comunicación y formación** incluidas en este plan, también se alinean con la meta 13.3 del ODS 13, la cual busca mejorar la educación, la sensibilización y la capacidad humana e institucional respecto de la mitigación del cambio climático, la adaptación a él, la reducción de sus efectos y la alerta temprana.

## 17 ALIANZAS PARA LOGRAR LOS OBJETIVOS



Para conseguir que todos los objetivos sean cumplidos, es esencial entender que los ODS solo se pueden conseguir con asociaciones sólidas y cooperación entre todas las partes.

Para que un programa de desarrollo se cumpla satisfactoriamente, es necesario establecer asociaciones inclusivas (a nivel de empresas, centros educativos, y administraciones públicas, tanto locales como regionales) sobre principios y valores, así como sobre una visión y unos objetivos compartidos que se centren primero en las personas y el planeta.

particular mediante la ampliación del transporte público, prestando especial atención a las necesidades de las personas en situación de vulnerabilidad y discapacidad.

La **reducción en el número de vehículos que circulan por el núcleo urbano**, también se alinea con la meta 11.6, cuyo objetivo principal es la reducción del impacto ambiental negativo per cápita de las ciudades, sobre todo, de la calidad del aire.

Para conseguir todo esto, es fundamental fortalecer la **movilización de recursos internos** y tener una meta común. El conjunto de actuaciones recogidas en este PMUS tiene el objetivo de marcar las pautas para implantar formas de desplazamiento más sostenibles en el municipio. Sin embargo, para convertir estas políticas y estrategias de movilidad en hechos, la cooperación y alianza entre los diferentes actores es imprescindible, desde las administraciones públicas hasta los ciudadanos.

## 1.2 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. Para ello, se ha tomado como referencia el “**Tomo I. Análisis y Diagnóstico**” en el que se analiza la situación de partida de la movilidad para el conjunto de Santa Pola y a partir del cual se describen las siguientes líneas de diagnóstico:

LÍNEAS GENERALES DEL DIAGNÓSTICO Y LA EVALUACIÓN		
1	Movilidad peatonal	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Se observa una problemática generalizada a causa de la <b>mala colocación del mobiliario urbano</b> en las aceras, que actúa como barrera para el tránsito peatonal y afecta, sobre todo, a los colectivos más vulnerables.</li> <li>- Las aceras de las calles de la zona norte, zonas de Santa Pola Este y Gran Alacant <b>no cuentan con el mínimo de ancho de 1,5 m</b> establecido por la ley.</li> <li>- <b>Falta de vegetación</b> en las calles de las zonas más urbanas.</li> <li>- <b>Mala conexión</b> peatonal entre los núcleos del municipio.</li> </ul> <p>Todo ello conlleva a una <b>mala accesibilidad</b> 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"> <li>- Hay <b>falta de infraestructura</b> ciclista a pesar de las condiciones geográficas favorables (bajas pendientes, buen clima, etc.) y los aforos ciclistas realizados.</li> <li>- <b>La conexión</b> entre los itinerarios existentes y con los puntos de interés o servicios públicos demandados es muy deficiente.</li> <li>- Los aparcabicis no son seguros. Aun así, su ubicación junto a centros atractores es adecuada.</li> </ul> <p>En general, hay una <b>actitud favorable</b> 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"> <li>- <b>Autobús urbano deficiente.</b> No hay un servicio en sí mismo.</li> <li>- <b>Autobús interurbano con bajas frecuencias.</b></li> <li>- <b>Sistema tarifario</b> de autobús <b>óptimo.</b></li> <li>- <b>Inexistencia de marquesinas</b> en muchas paradas y algunas de ellas <b>inaccesibles</b> por su ubicación en aceras estrechas o sin rebaje de bordillos.</li> <li>- <b>Menos licencias</b> de lo establecido por ley.</li> </ul> <p>Es necesario <b>reforzar el transporte público</b> en Santa Pola.</p>

LÍNEAS GENERALES DEL DIAGNÓSTICO Y LA EVALUACIÓN		
4	Tráfico viario privado	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Las <b>vías urbanas</b> presentan una <b>calidad de diseño y mantenimiento bueno</b>, el estado del pavimento no presenta deficiencias y la iluminación es buena.</li> <li>- Las <b>aceras</b> que discurren por estas vías presentan un <b>ancho</b> mínimo no recomendado de <b>1,50m.</b></li> <li>- Algunas vías tienen <b>infraestructura ciclista</b> segregada del tráfico.</li> </ul> <p>En general, las vías urbanas se encuentran en <b>muy buen estado de conservación</b>, el asfalto no presenta deformidades y la iluminación es correcta.</p>
5	Estacionamiento	<ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>Elevado nº de plazas</b> de aparcamiento.</li> <li>- Buena ubicación de las bolsas de aparcamiento gratuitas en superficie.</li> <li>- Es necesario llevar a cabo <b>tareas de reparación, mantenimiento y conservación</b> de las bolsas situadas en solares de tierra.</li> <li>- En <b>temporada baja</b>, 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.</li> <li>- En <b>temporada alta</b>, las bolsas llegan a su máxima capacidad en periodo diurno y nocturno.</li> <li>- <b>Reducida oferta de aparcamiento para Personas de Movilidad Reducida;</b> 45 plazas, mientras que la ratio recomendada es 1 plaza PMR por cada 40 de aparcamiento, por lo que faltarían mínimo 70 plazas PMR.</li> <li>- Lo mismo ocurre con los <b>puntos de recarga de vehículos</b> eléctricos, la ley dicta que debe haber como mínimo 1 por cada 40 plazas de aparcamiento, siendo 13 los existentes en el municipio.</li> <li>- 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.</li> </ul> <p>En general, el número de plazas de aparcamiento gratuitas en Santa Pola es <b>satisfactorio</b>, excepto la oferta PMR y puntos de recarga.</p>
6	Distribución urbana de mercancías	<ul style="list-style-type: none"> <li>- La mayoría de plazas de carga y descarga están ocupadas por vehículos mal estacionados, haciendo un <b>uso irregular de ellas.</b></li> <li>- <b>Buena señalización.</b></li> </ul>

LÍNEAS GENERALES DEL DIAGNÓSTICO Y LA EVALUACIÓN		
7	Seguridad vial	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 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.</li> <li>- El 55% de los accidentes de la CV-865 se producen en el último tramo donde se encuentra la rotonda con la N-332.</li> <li>- Punto conflictivo en el centro urbano de Santa Pola: intersección de la C/Sacramento con C/José Alejo Bonmatí.</li> <li>- Punto conflictivo en Gran Alacant: Av/Mediterraní con una curva muy pronunciada, cambios de rasante y rotonda con Av/Noruega con tráfico vehicular denso.</li> <li>- Existencia de los Parques Infantiles de Tráfico de Santa Pola Centro y Gran Alacant, una excelente herramienta educativa.</li> </ul>
8	Aspectos ambientales	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Actualizar el Mapa Acústico.</li> <li>- Dependencia estacional del ruido y desbordamiento de las autoridades locales para controlar las alteraciones acústicas estivales.</li> <li>- La calle más conflictiva en términos de ruido por tráfico, es Av/Portus Illicitanus, seguida de la carretera N-332, según el proyecto Análisis Estacional del Mapa Acústico de Santa Pola.</li> </ul>

Tabla 1. Líneas generales del diagnóstico. Situación de partida. Elaboración propia.

## 1.3 Objetivos

### 1.3.1 Objetivos generales

El Plan de Acción del presente PMUS, tiene por objeto satisfacer las necesidades de movilidad de la población del municipio de Santa Pola hacia un modelo de transporte más sostenible que favorezca la convivencia entre los peatones, ciclistas y vehículos a motor, para así garantizar una mayor calidad de vida.

En línea con los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS 2030) y la Agenda 2030, los objetivos y líneas estratégicas del Plan están contempladas para un horizonte temporal de 5 años (2030), en los que se pretende poner en marcha las actuaciones propuestas para el municipio. Para lo cual resulta preciso realizar un adecuado control y seguimiento y evaluar si se cumple lo establecido desde un principio.

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.

Tabla 2. Objetivos generales del PMUS de Santa Pola. Elaboración propia.

### 1.3.2 Objetivos específicos

Para alcanzar los objetivos principales que vertebran el Plan de Acción, es necesario definir una serie de objetivos específicos que, a su vez, determinarán las líneas estratégicas y, en consecuencia, las actuaciones planteadas con la finalidad de abordar la problemática existente y avanzar hacia una movilidad más sostenible en la programación temporal establecida.

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.
OE6	Mejorar y gestionar el aparcamiento en el interior del municipio.

Tabla 3. Objetivos específicos del PMUS de Santa Pola. Elaboración propia.

## 1.4 Líneas Estratégicas

Santa Pola cuenta con una estrategia de desarrollo urbano de la ciudad, y su Marco Estratégico se fundamenta en **siete Ejes estratégicos generales y un transversal**. Estos elementos permiten la cohesión de los objetivos y aspiraciones municipales con los Objetivos Estratégicos de la Agenda Urbana Española, con el propósito de promover un municipio más sostenible e inclusivo, en consonancia con los **Objetivos de Desarrollo Sostenible**. A continuación, se numeran las siguientes líneas estratégicas que lo conforman:

0	<b>MODELO DE CIUDAD Y AGENDA URBANA</b> <i>"Santa Pola con visión integral y transversal"</i>
1	<b>DESTINO TURÍSTICO SOSTENIBLE Y DINAMIZACIÓN LOCAL</b> <i>"Santa Pola competitiva y bella"</i>
2	<b>TRANSICIÓN VERDE</b> <i>"Santa Pola verde y saludable"</i>
3	<b>EFICIENCIA ENERGÉTICA Y CIRCULARIDAD</b> <i>"Santa Pola inteligente, eficiente y circular"</i>
4	<b>REGENERACIÓN URBANA Y CONECTIVIDAD</b> <i>"Santa Pola regenerada y conectada"</i>
5	<b>ECONOMÍA TERRITORIAL E INNOVACIÓN</b> <i>"Santa Pola productiva, emprendedora e innovadora"</i>
6	<b>INCLUSIÓN E IGUALDAD</b> <i>"Santa Pola inclusiva e igualitaria"</i>
7	<b>SMART CITY Y GOBIERNO ABIERTO</b> <i>"Santa Pola digitalizada y transparente"</i>

Los objetivos del **PMUS** de Santa Pola van en armonía con las líneas estratégicas definidas para la ciudad de Santa Pola. Concretamente, la redacción, elaboración e implementación del documento se enmarca en la **Línea Estratégica 4 – Regeneración Urbana y Conectividad**. Sin embargo, para lograr una ciudad sostenible e inteligente, se tiene que trabajar con un enfoque holístico que englobe de manera transversal todas y cada una de las líneas y acciones establecidas.

## 1.5 Descripción de escenarios futuros

### 1.5.1 Aspectos ambientales y energéticos de la movilidad

Se considera **escenario actual** aquel que existe antes de la puesta en marcha de las medidas propuestas en el PMUS. Se ha calculado una serie de variables base para poder obtener los consumos futuros para 2030 y sus respectivos ahorros energéticos, de emisiones y externalidades. El **escenario tendencial a 2030** es el escenario

proyectado sin que se hayan implementado las medidas del PMUS y el **escenario con PMUS 2030** es el proyectado con la puesta en marcha de las medidas.

Tal y como muestra la Tabla 4, si se sigue con los mismos hábitos de movilidad, a favor del vehículo privado y de combustión, las emisiones de CO<sub>2</sub> aumentarían un +65% y si se aplicaran las medidas del PMUS, estas disminuirían -1,30%.

Comparativa del consumo de emisiones CO <sub>2</sub> (kgCO <sub>2</sub> eq/año)		
Escenario actual	Escenario tendencial 2030	Escenario con PMUS 2030
100.287	287.409	98.986

Tabla 4. Comparativa del consumo emisiones CO<sub>2</sub>eq según los tres escenarios. Elaboración propia

El impacto previsible de la aplicación conjunta de las medidas de actuación incluidas en el proyecto según la estimación realizada en la Estrategia Española de Movilidad Sostenible (EEMS), es que se pueden llegar a alcanzar ahorros energéticos en torno al 10 - 15% y unas reducciones de emisiones del mismo orden de magnitud.

Por todo eso, en la siguiente Tabla 5 se muestran los rangos sobre el impacto energético y medioambiental en % de reducción de Gases de Efecto Invernadero (GEI), la cual contempla diferentes ámbitos de actuación de manera individual, junto con los principales parámetros relevantes que inciden en una mayor o menor reducción de GEI.

Se ha **estimado un ahorro de emisiones GEI de 12,97%**, siendo las actuaciones de movilidad peatonal las que más relevancia tienen con un 4%, como las peatonalizaciones, la mejora en la continuidad, etc.; seguido de las propuestas de movilidad ciclista con un 3,50%.

% GEI de ahorro de emisiones			
Línea Estratégica		% reducción según EEMS	% reducción PMUS
LE1	Fomento de la movilidad peatonal	2 – 6%	4%
LE2	Fomento de la movilidad ciclista y VMP	1 – 4,50%	3,50%
LE3	Mejora del transporte público urbano e interurbano	0,50 – 4%	2%
LE4	Gestión del estacionamiento	0,50 – 3%	2%
LE5	Ordenación de la circulación y del vehículo privado	1 – 3%	1%
LE6	Gestión de la distribución urbana de mercancías	0 – 1%	0,25%

% GEI de ahorro de emisiones			
LE7	Seguridad vial	0 – 0,50%	<b>0,10%</b>
LE8	Calidad ambiental y ahorro energético	0,01 – 0,50%	<b>0,10%</b>
LE9	Movilidad inteligente y conectada	0 – 0,03%	<b>0,01%</b>
LE10	Comunicación y promoción de la movilidad sostenible	0 – 0,30%	<b>0,01%</b>
		<b>TOTAL</b>	<b>12,97%</b>

Tabla 5. % de ahorro de emisiones GEI según las propuestas planteadas en el PMUS. Fuente: Implantación PMUS. FEMP. Elaboración propia

El Gráfico 1, muestra la comparativa del costo total de las externalidades en el escenario actual y en el año horizonte 2030 con las propuestas del PMUS implementadas, se estima un ahorro del 3% del costo anual, sobre unos 3 millones de euros. El Gráfico 9, desglosa el total del costo de las externalidades por los tipos: accidentes, contaminación atmosférica, cambio climático, ruido, congestión, procesos Avant-post, ocupación del espacio y otros.

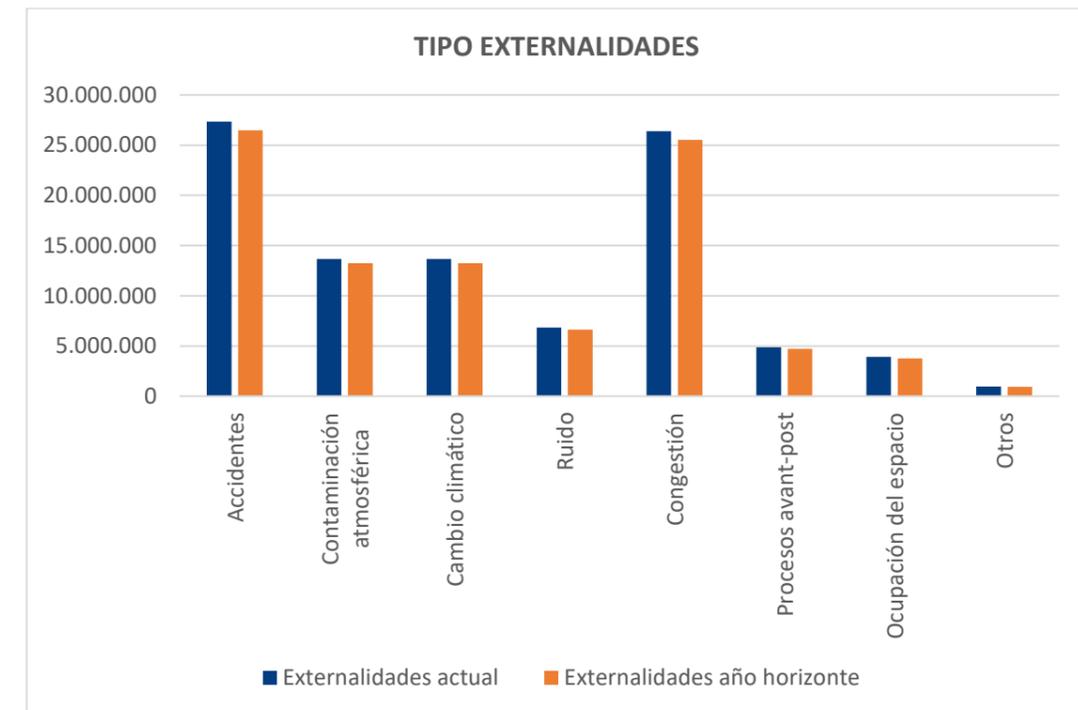


Gráfico 2. Comparativa de los costos por tipo de externalidad. Elaboración propia.

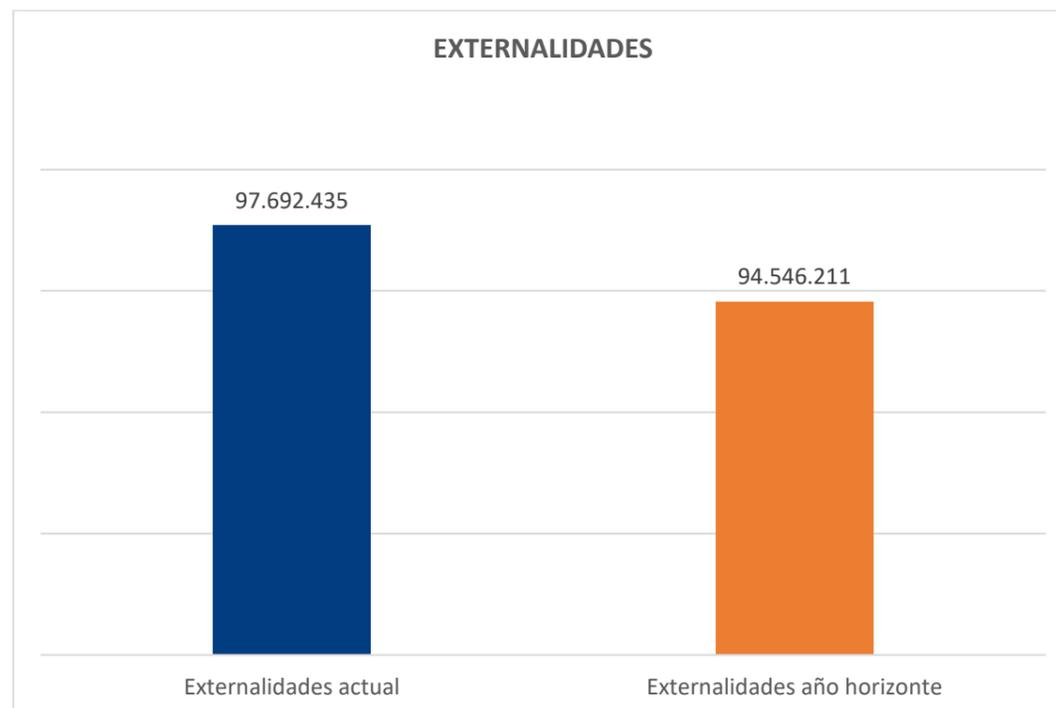


Gráfico 1. Comparativa del costo total de las externalidades. Elaboración propia

## 2 PLAN DE ACCIÓN

### 2.1 Propuesta de actuaciones

Tal y como se ha mencionado anteriormente, las actuaciones están definidas para ser controladas, evaluadas e implementadas, dentro del horizonte temporal establecido (2030).

Las líneas estratégicas se desarrollan a partir de un total de 41 actuaciones que tienen el fin de mejorar la movilidad del municipio de Santa Pola. Todas las actuaciones aquí propuestas, así como su descripción e implicación, se recogen en el apartado 2.4 del presente documento.

LE1 – FOMENTO DE LA MOVILIDAD PEATONAL	
ACTUACIONES	
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.

Tabla 6. Línea Estratégica 1-Fomento de la movilidad peatonal. Elaboración propia

LE2 – FOMENTO DE LA MOVILIDAD CICLISTA Y VMP	
ACTUACIONES	
2.1	Mantenimiento de la infraestructura ciclista existente y de los aparcabicis 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.

Tabla 7. Línea Estratégica 2-Fomento de la movilidad ciclista y VMP. Elaboración propia

LE3 – MEJORA DEL TRANSPORTE PÚBLICO URBANO E INTERURBANO	
ACTUACIONES	
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.

Tabla 8. Línea Estratégica 3-Mejora del transporte público urbano e interurbano. Elaboración propia

LE4 – GESTIÓN DEL ESTACIONAMIENTO	
ACTUACIONES	
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.

Tabla 9. Línea Estratégica 4-Gestión del estacionamiento. Elaboración propia

LE5 – ORDENACIÓN DE LA CIRCULACIÓN Y DEL VEHÍCULO PRIVADO	
ACTUACIONES	
5.1	Jerarquización viaria.
5.2	Reordenación de la circulación.
5.3	Estudios de tráfico.
5.4	Vados particulares.

Tabla 10. Línea Estratégica 5-Ordenación de la circulación y del vehículo privado. Elaboración propia

LE6 – GESTIÓN DE LA DISTRIBUCIÓN URBANA DE MERCANCÍAS	
ACTUACIONES	
6.1	Reorganización de la distribución urbana de mercancías.

Tabla 11. Línea Estratégica 6-Gestión de la distribución urbana de mercancías. Elaboración propia

LE7 – SEGURIDAD VIAL	
ACTUACIONES	
7.1	Mejora e instalación de elementos de señalización.
7.2	Eliminación de puntos negros.
7.3	Elementos de calmado de tráfico.

Tabla 12. Línea Estratégica 7-Seguridad Vial. Elaboración propia

LE8 – CALIDAD AMBIENTAL Y AHORRO ENERGÉTICO	
ACTUACIONES	
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.

Tabla 13. Línea Estratégica 8-Calidad ambiental y ahorro energético. Elaboración propia

LE9 – MOVILIDAD INTELIGENTE Y CONECTADA	
ACTUACIONES	
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.

Tabla 14. Línea Estratégica 9-Movilidad inteligente y conectada. Elaboración propia

LE10 – COMUNICACIÓN Y PROMOCIÓN DE LA MOVILIDAD SOSTENIBLE	
ACTUACIONES	
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.

Tabla 15. Línea Estratégica 10-Comunicación y promoción de la movilidad sostenible. Elaboración propia

## 2.2 Contribución de las líneas de actuación a los ODS – ACTUALIZAR SEGÚN LISTADO FINAL PORPUESTAS

El presente Plan de Acción se alinea con muchos de los Objetivos de Desarrollo Sostenible. La siguiente tabla muestra como las actuaciones definidas contribuyen a su consecución.

		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	
		FIN DE LA POBREZA	ENERGÍA LIMPIA Y SANEAMIENTO	SALUD Y BIENESTAR	EDUCACIÓN DE CALIDAD	IGUALDAD DE GÉNERO	AGUA LIMPIA Y SANEAMIENTO	ENERGÍA LIMPIA Y SANEAMIENTO	TRABAJO DECENTE Y CRECIMIENTO ECONÓMICO	INDUSTRIA, INNOVACIÓN E INFRAESTRUCTURA	REDUCCIÓN DE LAS DESIGUALDADES	CIUDADES Y COMUNIDADES SOSTENIBLES	PRODUCCIÓN Y CONSUMO RESPONSABLES	ACCIÓN POR EL CLIMA	VIDA SUBMARINA	VIDA DE ECOSISTEMAS TERRESTRES	PAZ, JUSTICIA E INSTITUCIONES SÓLIDAS	ALIANZAS PARA LOS OBJETIVOS	
<b>LE1 - FOMENTO DE LA MOVILIDAD PEATONAL</b>																			
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.																		
<b>LE2 - FOMENTO DE LA MOVILIDAD CICLISTA Y VMP</b>																			
2.1	Mantenimiento de la infraestructura ciclista existente y de los aparcabicis 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.																		
<b>LE3 - MEJORA DEL TRANSPORTE PÚBLICO URBANO E INTERURBANO</b>																			
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.																		
<b>LE4 - GESTIÓN DEL ESTACIONAMIENTO</b>																			
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.																		
<b>LE5 - ORDENACIÓN DE LA CIRCULACIÓN Y DEL VEHÍCULO PRIVADO</b>																			
5.1	Jerarquización viaria.																		
5.2	Reordenación de la circulación.																		
5.3	Estudios de tráfico.																		
5.4	Vados particulares.																		
<b>LE6 - GESTIÓN DE LA DISTRIBUCIÓN URBANA DE MERCANCÍAS</b>																			
6.1	Reorganización de la distribución urbana de mercancías.																		



		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	
<b>LE7 - SEGURIDAD VIAL</b>																			
7.1	Mejora e instalación de elementos de señalización.																		
7.2	Eliminación de puntos negros.																		
7.3	Elementos de calmado de tráfico.																		
<b>LE8 - CALIDAD AMBIENTAL Y AHORRO ENERGÉTICO</b>																			
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 electrolineras.																		
<b>LE9 - MOVILIDAD INTELIGENTE Y CONECTADA</b>																			
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.																		
<b>LE9 - MOVILIDAD INTELIGENTE Y CONECTADA</b>																			
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.																		

Tabla 16. Contribución de las líneas de actuación a los ODS. Elaboración propia

## 2.3 Fichas resumen

### 2.3.1 Línea Estratégica 1: Fomento de la movilidad peatonal

LE	1	FOMENTO DE LA MOVILIDAD PEATONAL				
PROPUESTA	1.1	Peatonalización				
DESCRIPCIÓN DE LA PROPUESTA						
NÚCLEO URBANO	Santa Pola ciudad					
<p>La peatonalización contempla la implementación de una prohibición general de acceso a vehículos a motor en determinadas áreas, salvaguardando siempre la posibilidad de tránsito para vehículos de emergencia y permitiendo el acceso excepcional, en horas determinadas, a residentes y vehículos de reparto de mercancías. En estas zonas peatonales, se adoptará una pavimentación unitaria, sin divisiones ni señalizaciones de bandas de circulación.</p> <p><i>Nota:</i> Las calles que se proponen en la Propuesta 1.2 Plataforma Única de la LE1 Fomento de la Movilidad Peatonal, son también calles óptimas para implantar peatonalización completa 100%. Queda a elección del Consistorio las calles que serán plataforma única y cuáles peatonales 100%.</p>						
						
Ilustración 1. Mercado de Abastos. Fotografía propia.						
PROPUESTA RELACIONADA	1.2	Plataforma única.				
	1.4	Peatonalizaciones temporales.				
	1.5	Itinerarios escolares seguros.				
	1.7	Transformación del espacio público desde la perspectiva de género.				
	3.1	Fomento de la intermodalidad.				
	4.2	Eliminación de plazas de aparcamiento.				
	5.2	Reordenación de la circulación.				
	10.6	Diseño de Metrominuto y Biciminuto.				
	10.7	Promover las rutas cicloturísticas y de senderismo, saludables y seguras.				
OBJETIVO GENERAL						
OG1: Promover un cambio modal a modelos no motorizados.						
OBJETIVOS ESPECÍFICOS						
OE1: Priorizar los desplazamientos en modos activos (andando y en bicicleta) en el interior del término municipal, principalmente desplazamientos con distancias cortas.						
OE3: Mejorar la accesibilidad en el municipio.						
OE5: Mejorar la infraestructura viaria, mediante la reordenación de la red principal y su adaptación a los distintos modos de transporte no motorizados (peatonal y ciclista), incrementando la seguridad vial.						
OBJETIVOS ODS						
PLAZO DE EJECUCIÓN	PRIORIDAD		FUENTE FINANCIACIÓN			
Medio/largo plazo	Alta		Pública			
AGENTES IMPLICADOS			INDICADORES			
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ayuntamiento de Santa Pola.</li> <li>- Diputación de Alicante.</li> <li>- Generalitat Valenciana.</li> </ul>			<ul style="list-style-type: none"> <li>- Superficie peatonal a lo largo de este itinerario (m<sup>2</sup>).</li> </ul>			
PRESUPUESTO						
Presupuesto aproximado para el repavimentado de la vía: <b>70 €/m<sup>2</sup></b> . Se trata de 12.339 m <sup>2</sup> , por lo que el presupuesto asciende a la cantidad de <b>863.730 €</b> .						

El **Proyecto de Urbanización del Bulevar en Av. Salamanca** entre Calle Monovar y Av. Obispo Bascuña comprende los trabajos de urbanización y ajardinamiento de dicha avenida. La intervención pretende convertir este bulevar en un gran espacio verde que ofrezca a la ciudadanía un nuevo pulmón ecológico y de esparcimiento, reconocible y valorado.



Ilustración 2.Fase 1. Fotografías propias.



Ilustración 3. Fase 2. Fuente: Ayuntamiento de Santa Pola.

LE 1		FOMENTO DE LA MOVILIDAD PEATONAL																		
PROPUESTA	1.2	Plataforma única																		
DESCRIPCIÓN DE LA PROPUESTA																				
NÚCLEO URBANO	Santa Pola ciudad																			
<p>La implementación de plataforma única busca crear espacios compartidos donde los <b>peatones</b> son la <b>máxima prioridad</b>, promoviendo un entorno seguro, sostenible y accesible para todos. Estas zonas abarcan un área más extensa, como un barrio o una sección de la ciudad, donde se establece el <b>límite de velocidad en 20 km/h</b> en todas las calles.</p> <p>Con la plataforma única, el principal objetivo es <b>fomentar y mejorar la movilidad a pie</b>. Al dar prioridad al peatón, se busca crear un ambiente más amigable y saludable, donde las personas puedan caminar de manera segura y cómoda por la ciudad. Esto no solo contribuye a la calidad de vida de los ciudadanos, sino que también impulsa la actividad física y reduce la dependencia del vehículo motorizado. En estas Zonas 20, <b>tienen prioridad absoluta los peatones, las bicicletas y los Vehículos de Movilidad Personal (VMP)</b>. Se fomenta así, un entorno más seguro y amigable para los modos de transporte no motorizados. Para señalar claramente esta limitación de velocidad y la prioridad de los usuarios vulnerables, es obligatorio la instalación de <b>señales verticales del tipo S-20 Zona a 20 km/h</b> en puntos estratégicos. Esta iniciativa es especialmente beneficiosa en áreas cercanas a colegios, donde la seguridad de los peatones y ciclistas es de máxima importancia, y en los centros históricos.</p> <p>Este enfoque se concentra especialmente en áreas clave del <b>casco histórico</b>, focalizándose en calles comerciales, vías con sección estrecha (&lt;6m) y ejes con tránsito peatonal significativo. La peatonalización de estos espacios se revela como un impulsor fundamental para fortalecer el comercio local de proximidad y promover una experiencia urbana más sostenible.</p> <p>En conclusión, la plataforma única busca transformar nuestras calles en lugares más inclusivos y orientados al peatón, fomentando un estilo de vida activo, promoviendo la seguridad vial y generando beneficios medioambientales.</p> <p>Junto con la implantación de plataforma única, se debe colocar la señal de tráfico <b>S-28 Zona Residencial</b> que indica a los conductores que es una zona de circulación con prioridad para los peatones.</p> <p>La C/ Castaños se propone como tramo a crear plataforma única por la comunicación del Castillo con el Centro Cívico. El resto de calles del Casco como C/ Pescadores, C/ Carlos V, C/ María López, C/ Dean López, entre otras, se propone la plataforma única ya que estas calles presentan anchos estrechos y son de carácter residencial con acceso a garajes. La C/ de Colón será el itinerario de unión entre la plaza del Castillo y la plaza del Mercado, comunicando estos dos puntos atractores en la ciudad, haciendo más amigable y seguro el desplazamiento de la ciudadanía. Como la C/ Marqués de Molins será peatonal, se propone que sus calles transversales como C/ Gabriel Miró, C/ San José, C/ Santa Isabel, entre otras, sean de plataforma única para darle la mayor prioridad y seguridad a los peatones. La C/ Caridad y C/ Rambla son propuestas por estar dentro de un área escolar.</p>																				
 <p>Ilustración 4. Señal S-28 Zona Residencial. Fuente: DGT.</p>																				
<table border="1"> <tr> <td rowspan="7">PROPUESTA RELACIONADA</td> <td>1.4</td> <td>Peatonalizaciones temporales.</td> </tr> <tr> <td>1.5</td> <td>Itinerarios escolares seguros.</td> </tr> <tr> <td>1.7</td> <td>Transformación del espacio público desde la perspectiva de género.</td> </tr> <tr> <td>2.3</td> <td>Implementación de Ciclocalle 20.</td> </tr> <tr> <td>4.2</td> <td>Eliminación de plazas de aparcamiento.</td> </tr> <tr> <td>5.1</td> <td>Jerarquización viaria.</td> </tr> <tr> <td>5.2</td> <td>Reordenación de la circulación.</td> </tr> <tr> <td>10.6</td> <td>Diseño de Metrominuto y Biciminuto.</td> </tr> </table>				PROPUESTA RELACIONADA	1.4	Peatonalizaciones temporales.	1.5	Itinerarios escolares seguros.	1.7	Transformación del espacio público desde la perspectiva de género.	2.3	Implementación de Ciclocalle 20.	4.2	Eliminación de plazas de aparcamiento.	5.1	Jerarquización viaria.	5.2	Reordenación de la circulación.	10.6	Diseño de Metrominuto y Biciminuto.
PROPUESTA RELACIONADA	1.4	Peatonalizaciones temporales.																		
	1.5	Itinerarios escolares seguros.																		
	1.7	Transformación del espacio público desde la perspectiva de género.																		
	2.3	Implementación de Ciclocalle 20.																		
	4.2	Eliminación de plazas de aparcamiento.																		
	5.1	Jerarquización viaria.																		
	5.2	Reordenación de la circulación.																		
10.6	Diseño de Metrominuto y Biciminuto.																			
OBJETIVO GENERAL																				
OG1: Promover un cambio modal a modelos no motorizados.																				
OBJETIVOS ESPECÍFICOS																				
OE1: Priorizar los desplazamientos en modos activos (andando y en bicicleta) en el interior del término municipal, principalmente desplazamientos con distancias cortas.																				
OE3: Mejorar la accesibilidad en el municipio.																				
OE5: Mejorar la infraestructura viaria, mediante la reordenación de la red principal y su adaptación a los distintos modos de transporte no motorizados (peatonal y ciclista), incrementando la seguridad vial.																				
OBJETIVOS ODS	     																			
PLAZO DE EJECUCIÓN	PRIORIDAD	FUENTE FINANCIACIÓN																		
Medio plazo	Alta	Pública																		
AGENTES IMPLICADOS		INDICADORES																		
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ayuntamiento de Santa Pola.</li> <li>- Diputación de Alicante.</li> <li>- Generalitat Valenciana.</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>- Superficie peatonal a lo largo de este itinerario (m2).</li> </ul>																		
PRESUPUESTO																				
<p>Presupuesto aproximado para el <b>repavimentado</b> de la vía: <b>70 €/m<sup>2</sup></b>. Se tratan de 12.446 m<sup>2</sup>, por lo que el presupuesto asciende a la cantidad de <b>871.220 €</b>. <b>Obras de urbanización (asfaltado con mezcla bituminosa)</b> correspondientes: plataforma única, etc. aproximadamente <b>18€/m<sup>2</sup></b>.</p> <p>Instalación de la <b>señalética vertical</b> correspondiente: <b>190€/unidad</b>.</p> <p>Instalación de la <b>señalética horizontal</b> correspondiente: <b>1,15 €/ml</b>.</p>																				

Se propone la implementación de **plataforma única** en las siguientes calles:

#### PLATAFORMA ÚNICA

- C/ Elche: desde C/ del Muelle a C/ Ramón y Cajal.
- C/ del Muelle: desde C/ Almirante Antequera a C/ Astilleros.
- C/ García Braceli, C/ José Alejo Bonmatí y C/ Cervantes: desde C/ del Muelle a C/ Santísimo Sacramento.
- C/ Vicente Salinas y C/ Margarita: desde C/ Sacramento a C/ Antina.
- C/ María López: desde C/ Elche a C/ de Colón.
- C/Dean López: de C/ Creus a C/ María López.
- C/Pescadores: desde C/ Trinidad a C/ Santo Tomás.
- C/Carlos V.: desde C/ Pescadores a C/ Creu.
- C/de Colón: desde C/ Creu a Plaza Maestro Quislant.
- C/ Poeta Miguel Hernández: desde Av. Fernando Pérez Ojeda a Plaza de La Glorieta.
- C/ Marués de Molins: desde Av. Fernando Pérez Ojeda a Plaza Maestro Quislant.
- C/ Hernán Cortés: desde C/ Espoz y Mina a C/ Santa Isabel.
- C/ Almirante Antequera: Plaza de La Glorieta a C/ Castaños.
- Av. Canalejas: intersección con C/ Marqués Molins.
- C/Espoz y Mina: desde C/ Marqués Molins a C/ del Muelle.
- C/Santa Isabel: C/ Marqués Molins a C/ Almirante Antequera.
- C/Major: desde Plaza Maestro Quislant a C/ San Antonio.
- C/Pintor Sorolla: desde C/ Azorín a C/ Logroño.
- C/Caridad: desde colegio a C/ Ganaderos.
- C/Rambla: entrada IES Santa Pola.

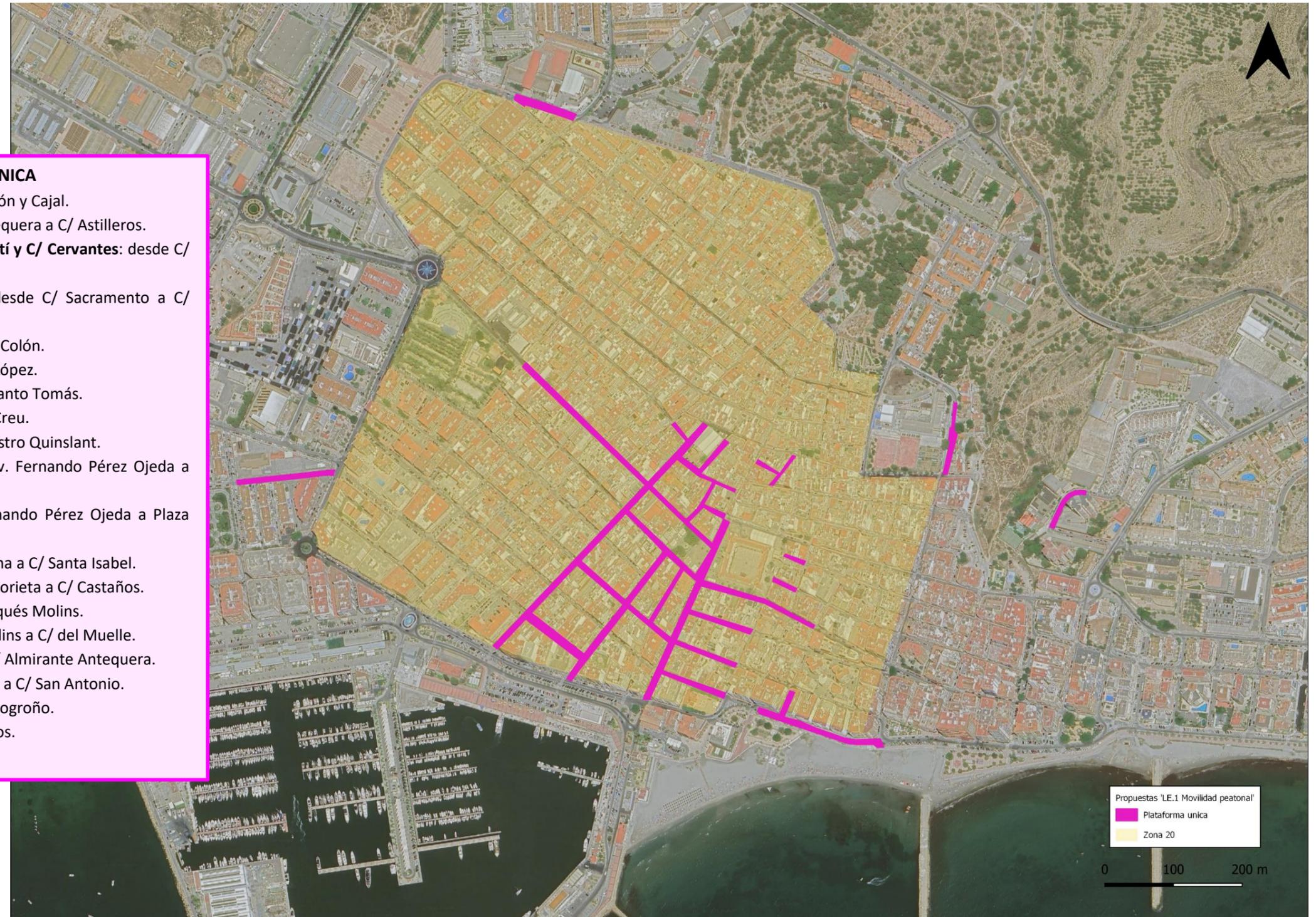


Ilustración 5. Plataforma única en Santa Pola ciudad. Fuente: Elaboración propia

El **Proyecto Santa Pola Destino Comercial** busca mejorar la **conectividad** entre el **paseo marítimo y el centro comercial urbano** de Santa Pola, concretamente en la **C/Marqués de Molins** entre la **Avda. Pérez Ojeda** y la **C/Elche**. A través de esta iniciativa, se llevarán a cabo obras destinadas a potenciar la accesibilidad y la experiencia peatonal, fortaleciendo la interconexión entre las áreas turísticas y comerciales de la ciudad.

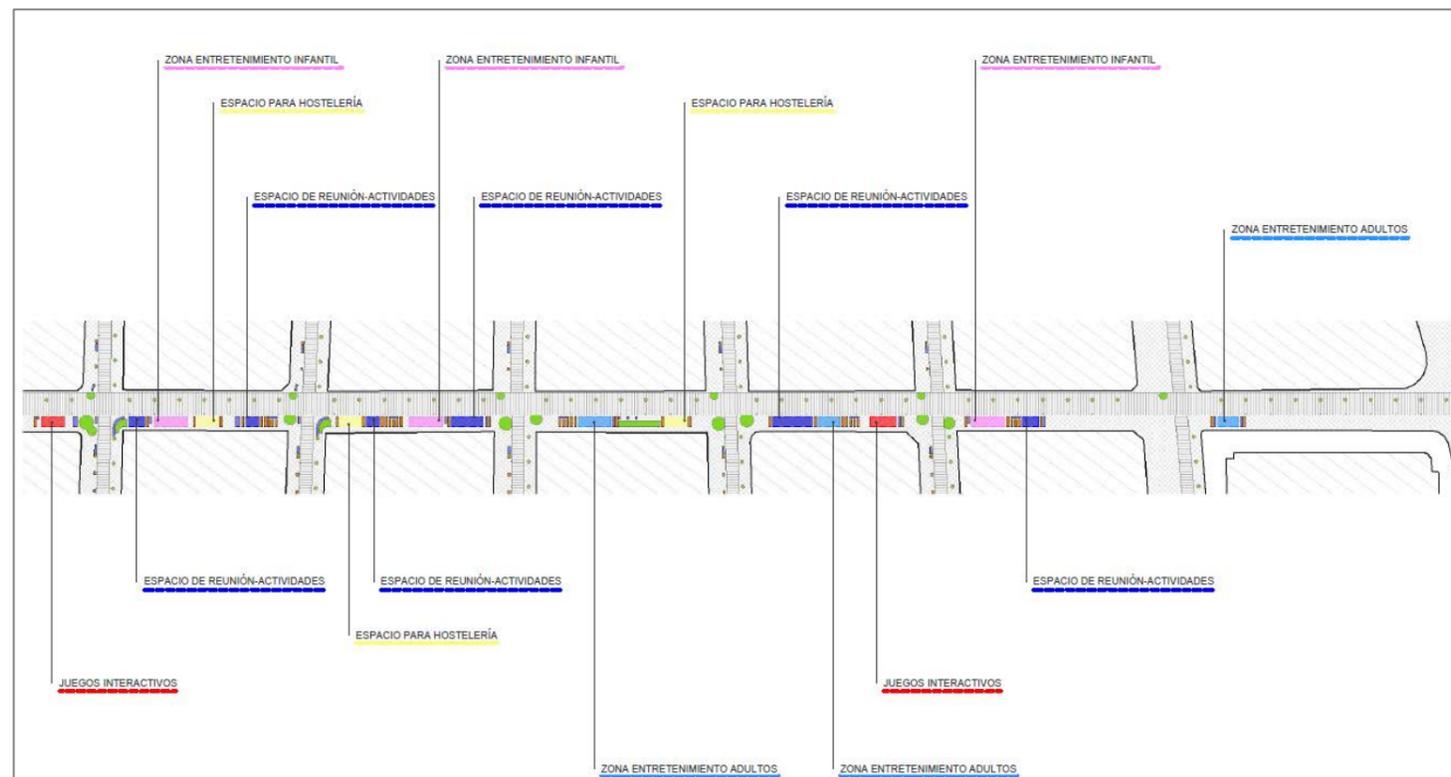
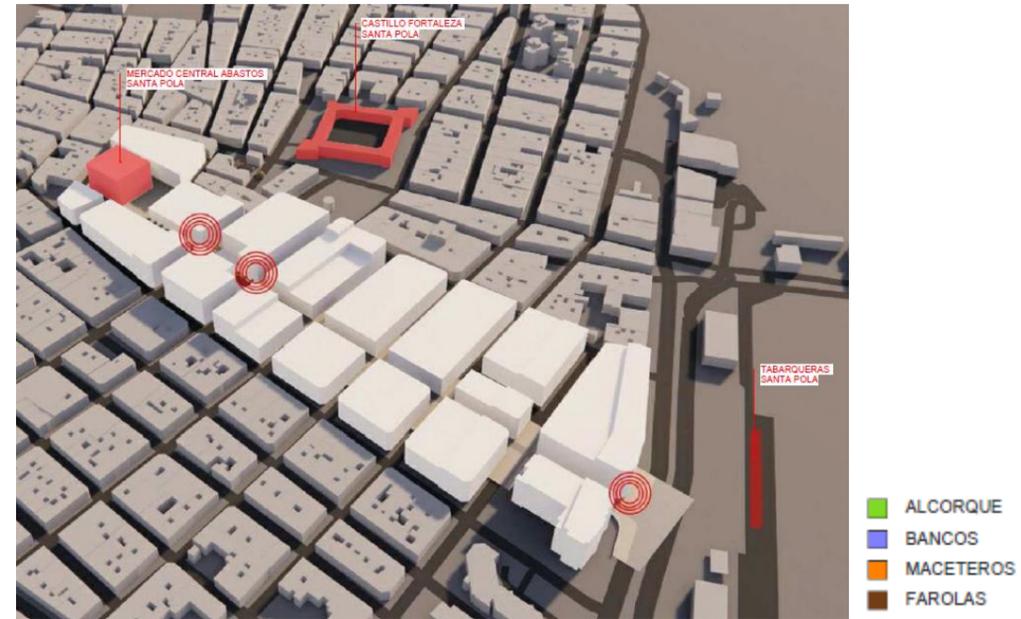


Ilustración 6. Peatonalización de la calle Marqués de Molins. Fuente: Proyecto Santa Pola Destino Comercial.

LE 1		FOMENTO DE LA MOVILIDAD PEATONAL				
PROPUESTA	1.3	Construcción/ampliación de aceras.		PROPUESTA RELACIONADA	1.5	Itinerarios escolares seguros.
DESCRIPCIÓN DE LA PROPUESTA			1.7		Transformación del espacio público desde la perspectiva de género.	
			3.1		Fomento de la intermodalidad.	
			4.2		Eliminación de plazas de aparcamiento.	
			5.2		Reordenación de la circulación.	
NÚCLEO URBANO	Todo el municipio		OBJETIVO GENERAL			
<p>La propuesta tiene como objetivo principal garantizar <b>itinerarios peatonales accesibles</b> que ofrezcan un espacio más amigable y seguro para los peatones. Se trata de <b>ensanchar las aceras</b>, garantizando un ancho <b>mínimo de 1,80 metros</b> y, excepcionalmente, <b>1,50 metros</b> en las zonas urbanas consolidadas (Orden VIV/561/2010, de 1 de febrero).</p> <p>Además, es fundamental cumplir los requerimientos de <b>accesibilidad para PMR</b>: eliminar barreras arquitectónicas, colocar rampas accesibles, superficies adecuadas, señalización táctil y mobiliario accesible. También se instalarán <b>luminarias</b> bajo criterios de sostenibilidad para iluminar la acera.</p> <p>Cuando no sea posible habilitar o ensanchar una acera debido a restricciones de espacio físico, se propone la alternativa de <b>pintar provisionalmente una franja de color en el suelo junto con la señalética adecuada</b>. Esta medida indicará claramente que los peatones pueden transitar por el señalado espacio, brindando una solución eficaz para optimizar el uso de los recursos disponibles.</p> <p>Asimismo, se anima al ayuntamiento a que continúe con la <b>mejora progresiva</b> de las aceras en el resto de calles que conforman el municipio. Esta propuesta, además de fomentar la movilidad activa de los vecinos, también contribuye a la construcción de un entorno urbano más inclusivo y accesible para todos. El mobiliario urbano desempeña un papel estratégico como <b>elemento disuasorio o de canalización del flujo peatonal</b>. Su ubicación estratégica puede guiar de manera intuitiva a los peatones y, al mismo tiempo, contribuir a la estética y funcionalidad del entorno.</p> <p>Es fundamental tener en cuenta la <b>inclusividad de la población mayor y de movilidad reducida</b>. Esto implica la necesidad de cumplir con la normativa de accesibilidad vigente, incorporando diseños y disposiciones que faciliten la movilidad y comodidad de estos colectivos, promoviendo así un ambiente urbano más equitativo y ameno para todos los ciudadanos. La consideración de necesidades específicas, como bancos ergonómicos y señalización clara, contribuye en la creación de espacios urbanos más amigables y accesibles por y para todos.</p> <p>Se han identificado áreas con deficiencias en cuanto a accesibilidad para las personas más vulnerables, dado que la presencia de <b>elementos obstaculizadores</b> como farolas, elementos urbanos o señalética vertical dificulta un tránsito cómodo. Por ende, se propone la eliminación de estos elementos con el objetivo de mejorar la accesibilidad de dichas áreas.</p>				OBJETIVOS ESPECÍFICOS		
				OG1: Promover un cambio modal a modelos no motorizados.		
				OE1: Priorizar los desplazamientos en modos activos (andando y en bicicleta) en el interior del término municipal, principalmente desplazamientos con distancias cortas.		
				OE3: Mejorar la accesibilidad en el municipio.		
				OE5: Mejorar la infraestructura viaria, mediante la reordenación de la red principal y su adaptación a los distintos modos de transporte no motorizados (peatonal y ciclista), incrementando la seguridad vial.		
OBJETIVOS ODS		     				
PLAZO DE EJECUCIÓN		PRIORIDAD		FUENTE FINANCIACIÓN		
Medio/largo plazo		Alta		Pública		
AGENTES IMPLICADOS			INDICADORES			
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ayuntamiento de Santa Pola.</li> <li>- Diputación de Alicante.</li> <li>- Generalitat Valenciana.</li> </ul>			<ul style="list-style-type: none"> <li>- Superficie peatonal a lo largo de este itinerario (m<sup>2</sup>).</li> </ul>			
PRESUPUESTO						
Presupuesto aproximado para el <b>repavimentado</b> de la vía: <b>70 €/m<sup>2</sup></b> . Se trata de 8.884 m <sup>2</sup> , por lo que el presupuesto asciende a la cantidad de <b>621.880 €</b> . Mejoras realizadas en el <b>alumbrado público</b> .						

Las *calles que se proponen para Gran Alacant y el núcleo de Santa Pola son las siguientes:*



Ilustración 7. Propuesta de ampliación y construcción de aceras. Elaboración propia

#### AMPLIACIÓN DE ACERAS

- C/Astilleros (entre C/del Muelle y C/Sacramento).
- C/del Moll.
- Rotonda Carretera Elche – Estación de autobuses (tramo que discurre desde Av. Salamanca a la Carretera Elche que actualmente es de piedra).
- C/Ganaderos (entre C/Caritat y C/San Jorge).
- Av. Noruega (entre Av. del Carbasí hasta Colegio).
- Av. Vicente Blasco Ibáñez (entre C/Aspe y C/Ávila).
- Av. de los Baños (entre Av. Jesús Astondoa Santamaría y C/del Moll).

#### CONSTRUCCIÓN DE ACERAS

- Av. Valencia (entre Av. Jesús Astondoa Santamaría y Av. Vicente Blasco Ibáñez).
- Av. Vicente Blasco Ibáñez (entre Av. Valencia y C/Hellin).
- C/Argel (entre Carretera Elche y C/Tarragona).
- C/Zamora (entre Av. Zaragoza y Av. Salamanca).
- Av. Salamanca (lado yacimiento arqueológico).
- Av. Salamanca (entre Av. Obispo Bascuñada y Av. Virgen del Pilar).
- Conexión institutos en la Ronda Norte.
- Av. del Mediterrani.
- CV-865 enfrente del Camping, en el aparcamiento de vehículos.

LE 1		FOMENTO DE LA MOVILIDAD PEATONAL				
PROPUESTA	1.4	Peatonalizaciones temporales				
DESCRIPCIÓN DE LA PROPUESTA						
NÚCLEO URBANO	Santa Pola ciudad					
<p>La <b>peatonalización temporal</b> de calles, especialmente durante festivos, fin de semanas y horarios de entrada y salida de centros escolares, emerge como una iniciativa clave para conectar los espacios públicos del municipio. Esta medida busca fomentar una mayor actividad peatonal, promover la interacción social, mejorar la calidad del aire y reducir la congestión vehicular en áreas urbanas. Suelen implementarse mediante la colocación de vallas, bolardos u otros dispositivos que impidan el acceso de vehículos motorizados durante el período designado. Además, pueden incluir la instalación de mobiliario urbano temporal, como bancos, mesas y sillas, así como actividades culturales o recreativas para animar el espacio peatonal.</p> <p>El <b>urbanismo táctico</b> es una estrategia que se enfoca en la ejecución de <b>proyectos a corto plazo y bajo presupuesto</b> para evaluar la viabilidad de futuras transformaciones urbanas. Utiliza elementos temporales como mobiliario urbano, pinturas, vegetación y señalización, destacando la importancia de la fase inicial de pintado como un ensayo crucial. Esta fase permite probar la aceptación de la comunidad y recopilar información sobre el impacto en la movilidad y la experiencia peatonal. En resumen, la implementación de cambios temporales guía hacia decisiones de intervención urbana más extensas, como la peatonalización o la creación de plataformas únicas en determinadas áreas.</p>  <p>Ilustración 8. Urbanismo táctico en La Laguna. Diario de Avisos</p> <p>Esta medida <b>potencia la movilidad peatonal, fomenta la vitalidad de calles comerciales y zonas verdes y promueve la seguridad</b> en los alrededores de centros escolares. Al abrir temporalmente estas vías al tráfico exclusivamente peatonal, se crea un entorno idóneo para la interacción comunitaria y el disfrute del espacio urbano. Esta estrategia cobra aún más relevancia durante la <b>temporada de verano</b>, cuando la afluencia de turistas es mayor, brindando una experiencia más agradable y accesible, fortaleciendo así la identidad del municipio como destino.</p> <p>Se propone la <b>peatonalización temporal</b> de la <b>C/ Elche</b>, que une el Castillo de Santa Pola con el Parque del Palmeral, la Estación de Autobuses y el parking del Mercadillo, con el fin de que esta actuación sirva de <b>laboratorio urbano</b> para conseguir una peatonalización permanente en un futuro. Esta actuación es posible implementarlo a corto plazo mediante <b>urbanismo táctico</b> y supone un bajo coste económico. Para la <b>C/ Elche</b> se proponen las siguientes fases:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li><b>Fase I:</b> realizar la peatonalización temporal mediante urbanismo táctico (pintado de calzada) y colocación de vallas y bolardos. Se recomienda instalar mobiliario urbano temporal. Si la iniciativa es aceptada por la comunidad y se ven mejoras en la seguridad vial, se procederá a la Fase II.</li> <li><b>Fase II:</b> construcción de plataforma única.</li> </ol>						
PROPUESTA RELACIONADA	1.1	Peatonalización.				
	1.2	Plataforma única.				
	1.5	Itinerarios escolares seguros.				
	1.7	Transformación del espacio público desde la perspectiva de género.				
	4.2	Eliminación de plazas de aparcamiento.				
	5.1	Jerarquización viaria.				
	5.2	Reordenación de la circulación.				
OBJETIVO GENERAL						
OG1: Promover un cambio modal a modelos no motorizados.						
OBJETIVOS ESPECÍFICOS						
OE1: Priorizar los desplazamientos en modos activos (andando y en bicicleta) en el interior del término municipal, principalmente desplazamientos con distancias cortas.						
OE2: Redistribución del reparto modal existente a favor de una movilidad urbana más sostenible, incluyendo transporte público, desplazamientos a pie, en bicicletas y otros modos con nuevas tecnologías de propulsión.						
OE3: Mejorar la accesibilidad en el municipio.						
OBJETIVOS ODS						
PLAZO DE EJECUCIÓN	PRIORIDAD		FUENTE FINANCIACIÓN			
Corto plazo	Media		Pública			
AGENTES IMPLICADOS			INDICADORES			
- Ayuntamiento de Santa Pola.			- Superficie peatonal a lo largo de este itinerario (m <sup>2</sup> ).			
PRESUPUESTO						
<p><b>Eliminación de marcas viales</b> termo plásticas hasta 50 cm de ancho, mediante hidroborrado: <b>4€/m</b>.</p> <p>Las <b>actuaciones de urbanismo táctico</b> pueden tener un coste aproximado de <b>35 €/m<sup>2</sup></b>. Sin incluir la instalación de mobiliario urbano, cuyo precio dependerá de los elementos instalados.</p>						

LE 1		FOMENTO DE LA MOVILIDAD PEATONAL											
PROPUESTA	1.5	Itinerarios escolares seguros											
DESCRIPCIÓN DE LA PROPUESTA													
<p>Se propone para la creación de itinerarios escolares seguros las siguientes <b>medidas</b>:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li><b>Adhesión al Programa STARS de la DGT.</b></li> <li><b>Instalación de señalización vertical y pintado de señalización horizontal.</b></li> <li><b>Aparcamientos Besa+Baja.</b></li> <li><b>Plan de Seguridad Vial en el Entorno Escolar.</b></li> </ol> <p>Se recomienda la gestión por parte del <b>ayuntamiento al Programa Caminos Escolares de la DGT denominado Programa Stars</b>. Este proyecto europeo busca incentivar y reconocer centros educativos que promueven desplazamientos sostenibles y seguros, caminando o en bicicleta, mediante la ampliación del espacio público para una mayor calidad, accesibilidad y seguridad. Además, es imprescindible regular el uso del vehículo privado de manera racional y garantizar su adecuada y segura utilización; también, esta medida está encaminada a resolver la problemática del sedentarismo en la población. El proyecto está dirigido a estudiantes de 6 a 19 años y a toda la comunidad educativa, incluyendo padres, profesores y personal no docente. La participación implica que un coordinador acredite el centro y actualice los datos durante el año escolar.</p> <p>Se <b>propone que cada centro escolar se adhiera al Programa Stars de la DGT y con la ayuda de ellos diseñen sus respectivos caminos escolares seguros</b>. Estos caminos escolares se basan en la creación de un <b>pedibus</b> (buses de caminantes) que se tratan de <b>rutas organizadas de escolares y personas adultas en las que se fija un recorrido y, como si fuera un autobús, se van recogiendo escolares para ir juntos andando al centro educativo</b>. A veces tienen varias paradas y otras, solo una. En su organización intervienen, además del colegio, las AMPAS, el Ayuntamiento y otros colectivos. Estas rutas de pedibus contarán con la siguiente <b>señalización vertical y horizontal</b>;</p> <table border="1"> <tr> <td>P-21 Niños</td> <td>S-30 ZONA 30 o ZONA a 20</td> </tr> <tr> <td>P-15a Resalto</td> <td>S-28 Calle Residencial</td> </tr> <tr> <td>P-22 Ciclistas</td> <td>S-13 Paso de peatones</td> </tr> <tr> <td>Reductores de velocidad</td> <td>Paso peatón elevado</td> </tr> <tr> <td>Balizas</td> <td>Vallado</td> </tr> </table> <p>y también con <b>elementos de seguridad vial en los entornos escolares</b>:</p> <p>Una de las principales actuaciones es <b>pintar con plantillas señales</b> en el suelo para que los escolares puedan identificar el itinerario del Camino Escolar Seguro. Estos diseños serán atractivos y de fácil entendimiento ya que son una medida muy sencilla que permite percibir por todos los usuarios la proximidad de un centro escolar. Se trata de que los conductores extremen las precauciones y reduzcan la velocidad en las inmediaciones de estos. Se propone utilizar <b>pintura Nanolumin</b>, es un tipo de pintura que contiene nanopartículas y propiedades reflectantes y luminiscentes, lo que la hace especialmente adecuada para mejorar la visibilidad y seguridad en las áreas de tránsito de vehículos y peatones cerca de las escuelas.</p> <p>Se recomienda también la implantación de <b>pasos de peatones didácticos</b> en los cruces de las calles aledañas a los centros escolares. La finalidad de esta señalética es concienciar y señalar a los escolares sobre cómo utilizar los pasos de peatones y también para reforzar más la seguridad en el entorno de los centros escolares.</p>				P-21 Niños	S-30 ZONA 30 o ZONA a 20	P-15a Resalto	S-28 Calle Residencial	P-22 Ciclistas	S-13 Paso de peatones	Reductores de velocidad	Paso peatón elevado	Balizas	Vallado
P-21 Niños	S-30 ZONA 30 o ZONA a 20												
P-15a Resalto	S-28 Calle Residencial												
P-22 Ciclistas	S-13 Paso de peatones												
Reductores de velocidad	Paso peatón elevado												
Balizas	Vallado												
PROPUESTA RELACIONADA	1.1	Peatonalización.											
	1.2	Plataforma única											
	1.3	Construcción/ampliación de aceras.											
	1.4	Peatonalizaciones temporales.											
	1.7	Transformación del espacio público desde la perspectiva de género.											
	2.2	Implementación de infraestructura ciclista.											
	3.1	Fomento de la intermodalidad.											
	4.2	Eliminación de plazas de aparcamiento.											
	5.2	Reordenación de la circulación.											
	5.3	Estudios de tráfico.											
	7.1	Mejora e instalación de elementos de señalización.											
	7.2	Eliminación de puntos negros.											
	7.3	Elementos de calmado de tráfico.											
10.3	Campañas de formación y sensibilización.												
10.4	Plan de Participación Ciudadana.												
10.6	Diseño de Metrominuto y Biciminuto.												
OBJETIVO GENERAL													
OG1: Promover un cambio modal a modelos no motorizados.													
OG2: Aumentar la seguridad vial.													
OBJETIVOS ESPECÍFICOS													
OE2: Redistribución del reparto modal existente a favor de una movilidad urbana más sostenible, incluyendo transporte público, desplazamientos a pie, en bicicletas y otros modos con nuevas tecnologías de propulsión.													
OE3: Mejorar la accesibilidad en el municipio.													
OE5: Mejorar la infraestructura viaria, mediante la reordenación de la red principal y su adaptación a los distintos modos de transporte no motorizados (peatonal y ciclista), incrementando la seguridad vial.													
OBJETIVOS ODS													
PLAZO DE EJECUCIÓN	PRIORIDAD	FUENTE FINANCIACIÓN											
Corto plazo	Media	Pública/Privada											
AGENTES IMPLICADOS		INDICADORES											
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ayuntamiento de Santa Pola.</li> <li>- Agentes locales (policía, por ejemplo).</li> <li>- Centros educativos y AMPAS.</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>- Nº de rutas escolares.</li> <li>- Nº de escolares que acuden caminando.</li> </ul>											



Ilustración 10. Ubicación de los centros escolares en el municipio de Santa Pola. Fuente: Elaboración propia

Otra de las propuestas que van a dar respuesta a las aglomeraciones de tráfico en las horas de entrada y salida, crear un entorno más amable y seguro con los escolares; es la implantación de aparcamientos de **Besa+Baja** (Kiss+Ride). Este nuevo concepto pretende facilitar el acceso y salida de los alumnos a sus colegios de manera segura y aliviar el tráfico. **Se propone estudiar cada caso particular de los centros escolares (Propuesta 4.2).**

Este término responde al estacionamiento reservado y temporal para automóviles en las zonas escolares y se aplica en un horario determinado, entrada y salida de los alumnos al centro escolar.

De esta manera, se permite al conductor aparcar su vehículo en un **espacio delimitado** por su propia señalética y por un tiempo limitado, aunque suficiente (máximo cinco minutos) para poder dejar a su hijo o hija en el centro escolar.

Asimismo, se propone que los centros escolares redacten un **Plan de Seguridad Vial en el Entorno Escolar**. De manera complementaria, resulta necesario realizar campañas de educación, información y sensibilización dirigidas a la ciudadanía, promoviendo valores de movilidad sostenible, saludable y segura.



Ilustración 9. Paso de peatones didáctico en Santa Pola. Fuente: Elaboración propia



Ilustración 11. Estacionamiento de Besa+Baja. Fuente: Las Palmas de Gran Canaria

Estos Caminos Escolares Seguros van enfocados a las entidades locales y sus servicios dependientes (bibliotecas, grupos de mayores), a los centros educativos, a la ciudadanía en general y a los profesionales de los centros de salud. En las siguientes imágenes se muestran las rutas diseñadas por el Ayuntamiento.

#### PRESUPUESTO

Coste previo para la **implantación** de este programa y su difusión: **10.000€**.  
Pasos de peatones pintados con **pintura Nanolumin** (según proveedor).



LE 1		FOMENTO DE LA MOVILIDAD PEATONAL										
PROPUESTA	1.6	Redacción del Plan de Accesibilidad Universal	<table border="1"> <tr> <td>PROPUESTA RELACIONADA</td> <td>1.7</td> <td>Transformación del espacio público desde la perspectiva de género.</td> </tr> <tr> <td></td> <td>7.2</td> <td>Eliminación de puntos negros.</td> </tr> <tr> <td></td> <td>10.4</td> <td>Plan de Participación Ciudadana.</td> </tr> </table>	PROPUESTA RELACIONADA	1.7	Transformación del espacio público desde la perspectiva de género.		7.2	Eliminación de puntos negros.		10.4	Plan de Participación Ciudadana.
PROPUESTA RELACIONADA	1.7	Transformación del espacio público desde la perspectiva de género.										
	7.2	Eliminación de puntos negros.										
	10.4	Plan de Participación Ciudadana.										
DESCRIPCIÓN DE LA PROPUESTA			OBJETIVO GENERAL									
NÚCLEO URBANO	Todo el municipio		OG1: Promover un cambio modal a modelos no motorizados.									
<p>Actualmente hay redactado un Plan de Accesibilidad Universal el cual se propone actualizarlo o redactar un plan nuevo cumpliendo con la normativa actual.</p> <p>Esta propuesta consta en el proyecto: <b>Pla Ciutat Santa Pola: Proyecto 3. Plan de accesos y accesibilidad universal de Santa Pola en la vía pública, transporte, acceso a equipamientos municipales y sitios de interés.</b></p> <p>Se propone la eliminación de barreras arquitectónicas con el objetivo de conseguir un <b>municipio más inclusivo</b> para las personas con diversidad funcional y, finalmente, aprovechar las características de municipio para atraer potenciales residentes y/o turistas a Santa Pola.</p> <p>Plan de accesibilidad municipal <b>“Proyecto de Municipio Accesible para Todos/as”</b>:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Rediseño de calles.</li> <li>- Reurbanización de zonas con criterios de accesibilidad.</li> <li>- Mejora de acceso a zona de juegos en parques.</li> <li>- Implantación UNE 170.001 de Accesibilidad Universal en las playas accesibles de Levante y Gran Playa.</li> <li>- Transporte urbano adaptado.</li> </ul>			OBJETIVOS ESPECÍFICOS									
			OE1: Priorizar los desplazamientos en modos activos (andando y en bicicleta) en el interior del término municipal, principalmente desplazamientos con distancias cortas.									
			OE2: Redistribución del reparto modal existente a favor de una movilidad urbana más sostenible, incluyendo transporte público, desplazamientos a pie, en bicicletas y otros modos con nuevas tecnologías de propulsión.									
			OE3: Mejorar la accesibilidad en el municipio.									
			OBJETIVOS ODS									
PLAZO DE EJECUCIÓN		PRIORIDAD	FUENTE FINANCIACIÓN									
Corto plazo		Alta	Pública									
AGENTES IMPLICADOS		INDICADORES										
- Ayuntamiento de Santa Pola.		- Redacción del Plan de Accesibilidad Universal.										
PRESUPUESTO												
<p>Coste previo para la redacción del Plan aproximadamente 18.000€.</p> <p>Medidas particularizadas del Plan, que variarán en función de su alcance final.</p>												

LE 1		FOMENTO DE LA MOVILIDAD PEATONAL				
PROPUESTA	1.7	Transformación del espacio público desde la perspectiva de género				
DESCRIPCIÓN DE LA PROPUESTA						
NÚCLEO URBANO	Todo el municipio					
<p>La transformación del espacio público desde la perspectiva de género es esencial para construir entornos urbanos equitativos y accesibles para todas las personas. Este enfoque busca redefinir el diseño y la distribución de los espacios públicos teniendo en cuenta las necesidades específicas de mujeres, hombres y personas de diversas identidades de género.</p> <p>Desde una perspectiva de género, se aborda la importancia de <b>crear entornos seguros y acogedores para las mujeres</b>, considerando aspectos esenciales la iluminación, la visibilidad y la disposición de rutas seguras. La inclusividad se extiende a la consideración de las necesidades de personas con discapacidad, personas mayores y otros grupos que puedan enfrentar barreras en la movilidad.</p> <div data-bbox="201 926 507 1528" data-label="Image"> </div> <p>La implementación de <b>mobiliario urbano accesible</b>, la creación de espacios de encuentro inclusivos y la adaptación de señalización para facilitar la orientación son algunas de las acciones clave. Además, se fomenta la participación ciudadana, asegurando que los diversos grupos de la comunidad tengan voz en el proceso de transformación.</p> <p>Se <b>propone</b> realizar una serie de <b>auditorías</b> de seguridad de género en los espacios públicos en los que se vayan a implantar las propuestas del presente PMUS para identificar áreas de riesgo y preocupaciones específicas de mujeres y personas de géneros minoritarios.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li><b>Instrumento “Ficha de observación”:</b> Recopilar información cuantitativa y cualitativa existente, relacionada con los índices de seguridad y calidad del espacio público urbano.</li> <li><b>Instrumento “Entrevista a personas estratégicas”:</b> Herramienta para recopilar la perspectiva de la ciudadanía. Se identificarán particularidades de los puntos a intervenir.</li> <li><b>Instrumento “Entrevista post-intervención”:</b> Herramienta para recopilar la perspectiva de la ciudadanía después de las intervenciones.</li> </ol> <p>Utilizar los hallazgos de estas auditorías para guiar intervenciones específicas en el diseño y la gestión de los espacios públicos.</p> <p>Más información en: <a href="https://scioteca.caf.com/handle/123456789/1680">https://scioteca.caf.com/handle/123456789/1680</a></p>						
PROPUESTA RELACIONADA	1.1	Peatonalización.				
	1.2	Plataforma única.				
	1.3	Construcción/ampliación de aceras.				
	1.4	Peatonalizaciones temporales.				
	1.6	Redacción del Plan de Accesibilidad Universal.				
	2.5	Instalación de aparcamientos para bicicletas y VMP.				
	2.7	Mobiliario urbano y servicios.				
	3.1	Fomento de la intermodalidad.				
	5.4	Estudios de tráfico.				
	7.1	Mejora e instalación de elementos de señalización.				
7.2	Eliminación de puntos negros.					
10.3	Campañas de formación y sensibilización.					
10.7	Promover las rutas cicloturísticas y de senderismo, saludables y seguras.					
OBJETIVO GENERAL						
OG1: Promover un cambio modal a modelos no motorizados. OG2: Aumentar la seguridad vial.						
OBJETIVOS ESPECÍFICOS						
OE3: Mejorar la accesibilidad en el municipio. OE5: Mejorar la infraestructura viaria, mediante la reordenación de la red principal y su adaptación a los distintos modos de transporte no motorizados (peatonal y ciclista), incrementando la seguridad vial.						
OBJETIVOS ODS						
PLAZO DE EJECUCIÓN		PRIORIDAD	FUENTE FINANCIACIÓN			
Corto plazo		Alta	Pública			
AGENTES IMPLICADOS			INDICADORES			
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ayuntamiento de Santa Pola.</li> <li>- Asociaciones a favor de la igualdad y promoción de la mujer.</li> </ul>			<ul style="list-style-type: none"> <li>- Población beneficiada por las actuaciones urbanísticas.</li> <li>- Nº de puntos negros resueltos.</li> </ul>			
PRESUPUESTO						
El coste asociado a las actuaciones planteadas es muy diverso y <b>dependerá de las acciones implementadas.</b>						

A continuación se muestran el tipo de **fichas** que se recomiendan utilizar con el fin de realizar el diagnóstico tanto de los lugares como de las personas que lo visitan:

### INSTRUMENTO 1

#### FICHA DE OBSERVACIÓN

Este instrumento se usa para observar el estado físico-espacial del punto de intervención.

FECHA: \_\_\_\_\_

HORA: \_\_\_\_\_

UBICACIÓN: \_\_\_\_\_

#### 1. Especificaciones del lugar:

- Uso residencial
- Uso comercial
- Uso mixto

#### 2. Características físicas del lugar:

- Cuerpos de agua / humedales / canales
- Alamedas peatonales o ciclistas
- Cercanía al transporte público local
- Cercanía al transporte público masivo
- Equipamientos (hospitales, escuelas, otros)

#### 3. Tipología de personas que transitan el lugar:

- Población vecina
- Comerciantes locales
- Vendedores informales
- Habitantes de calle

- Policia
  - Vigilantes privados
- #### 4. En este lugar existe mayor presencia:
- Femenina
  - Masculina
  - Femenina y masculina en la misma proporción
  - LGTBI

#### 5. Obstáculos presentes en el lugar:

- Bolardos
- Polisombras (cerramientos de obras)
- Casetas o kioscos de ventas informales
- Basuras o escombros
- Bici carriles en mal estado
- Bici carriles sin conexión
- Senderos en mal estado
- Falta de señalización horizontal o vertical
- Poca o ninguna iluminación
- Vacios urbanos
- Culatas o muros ciegos
- Árboles o plantas que limitan la visibilidad

Otros:

#### 6. Características de los bici carriles

- Bici carril en andén / acera / banqueta / vereda
- Bici carril en calzada vial
- Bici carril en separador vial
- Sentido unidireccional
- Sentido bidireccional

#### 7. ¿En la visita se presentó algún acto irregular?

- Acoso o violencia sexual
- Accidentes en la vía
- Hurto o robo

Otros:

#### 8. Otro tipo de circunstancias en el lugar:

- Microtráfico
- Riñas o peleas callejeras
- Actividades sexuales pagadas

Otros:

Nota: Evidenciar el proceso con registro fotográfico.

### INSTRUMENTO 2

#### ENTREVISTA A PERSONAS ESTRATÉGICAS

Este instrumento se usa para interactuar con la ciudadanía y evaluar las dinámicas del punto.

FECHA: \_\_\_\_\_

HORA: \_\_\_\_\_

UBICACIÓN: \_\_\_\_\_

#### GÉNERO

- Mujer
- Hombre
- Otro. ¿Cuál?

#### EDAD

- 14-18 años
- 19-25 años
- 26-50 años
- 51-90 años

#### 1. ¿Con qué frecuencia transita por esta zona?

- Poco frecuente (1 vez a la semana)
- Frecuente (2 a 3 veces a la semana)
- Muy frecuente (4 o más veces a la semana)

#### 2. ¿Qué sensaciones le genera este lugar?

- Tranquilidad
- Seguridad
- Felicidad
- Comodidad
- Miedo
- Intimidación
- Angustia / Estrés
- Indiferencia

¿Por qué?

#### 3. ¿Qué tanto transitan las mujeres por aquí?

- Poco frecuente (1 vez a la semana)
- Frecuente (2 a 3 veces a la semana)
- Muy frecuente (4 o más veces a la semana)

¿Por qué cree que es así?

#### 4. ¿Este lugar es seguro para las mujeres?

Califique de 0 a 3, donde 0 es inseguro y 3 seguro.

- |                                | 0                        | 1                        | 2                        | 3                        |
|--------------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| Iluminación                    | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Apertura (¿Qué veo?)           | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Visibilidad (¿Quién me ve?)    | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Densidad de personas           | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Presencia de seguridad         | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Estado del sendero             | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Cercanía al transporte público | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Diversidad de personas         | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

#### 5. ¿En qué momento del día se vacía este lugar?

- Madrugada (12:00 AM - 05:59 AM)
- Mañana (06:00 AM - 11:59 AM)
- Tarde (12:00 PM - 05:59 PM)
- Noche (06:00 PM - 11:59 PM)

#### 6. ¿Ha presenciado o vivido situaciones de acoso o violencia sexual en este punto?

- Sí  ¿Cuál?
- No

#### 7. ¿Qué tipo de acciones permitirían generar un espacio más seguro para las mujeres?

#### 8. ¿Usted cómo podría contribuir para que este espacio sea más seguro para las mujeres?

#### 9. ¿Pertenece usted a alguna organización / colectivo / instancias de participación / junta de acción comunal / mesas locales / etc.?

- Sí  ¿Cuál?
- No

### INSTRUMENTO 4

#### ENTREVISTA POST-INTERVENCIÓN

Este instrumento se usa para evaluar la percepción de las personas después de la intervención.

FECHA: \_\_\_\_\_

HORA: \_\_\_\_\_

UBICACIÓN: \_\_\_\_\_

#### GÉNERO

- Mujer
- Hombre
- Otro. ¿Cuál?

#### EDAD

- 14-18 años
- 19-25 años
- 26-50 años
- 51-90 años

#### 1. ¿Con qué frecuencia transita por esta zona?

- Poco frecuente (1 vez a la semana)
- Frecuente (2 a 3 veces a la semana)
- Muy frecuente (4 o más veces a la semana)

#### 2. ¿Qué sensaciones le genera este lugar?

- Tranquilidad
- Seguridad
- Felicidad
- Comodidad
- Miedo
- Intimidación
- Angustia / Estrés
- Indiferencia

¿Por qué?

#### 3. ¿Qué tanto transitan las mujeres por aquí?

- Poco frecuente (1 vez a la semana)
- Frecuente (2 a 3 veces a la semana)
- Muy frecuente (4 o más veces a la semana)

¿Por qué cree que es así?

#### 4. ¿Este lugar es seguro para las mujeres?

Califique de 0 a 3, donde 0 es inseguro y 3 seguro.

- |                                | 0                        | 1                        | 2                        | 3                        |
|--------------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| Iluminación                    | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Apertura (¿Qué veo?)           | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Visibilidad (¿Quién me ve?)    | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Densidad de personas           | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Presencia de seguridad         | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Estado del sendero             | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Cercanía al transporte público | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Diversidad de personas         | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

#### 7. ¿Qué diferencias ha notado en este espacio después de la intervención?

#### 8. ¿Qué tipo de acciones adicionales a las ejecutadas considera usted que permitirían generar un espacio más seguro para las mujeres?

#### 9. ¿Pertenece usted a alguna organización / colectivo / instancias de participación / junta de acción comunal / mesas locales / etc.?

- Sí  ¿Cuál?
- No

Ilustración 13. Fichas base para las auditorías. Fuente: Me muevo sola.

2.3.2 Línea Estratégica 2: Fomento de la movilidad ciclista y VMP

LE 2		FOMENTO DE LA MOVILIDAD CICLISTA Y VMP				
PROPUESTA	2.1	Mantenimiento de la infraestructura ciclista existente y de los aparcabicis instalados				
DESCRIPCIÓN DE LA PROPUESTA						
NÚCLEO URBANO	Todo el municipio					
<p>Garantizar el <b>buen estado y funcionamiento</b> de la <b>infraestructura ciclista actual y de los aparcabicis instalados</b> mediante diversas acciones de mantenimiento regular. El mal estado de la vía repercute en la seguridad como también las deficiencias en el drenaje. Este mantenimiento incluye, entre otros: inspecciones para identificar puntos conflictivos e instalar, si fuese el caso, elementos de protección como barreras de seguridad o espejos convexos; la limpieza regular de los carriles; mantenimiento de la señalización, asegurando que estén visibles y legibles.</p>						
						
Ilustración 14. Acera bici en el Puerto de Santa Pola		Ilustración 15. Aparcabicis en el Mercado				
PROPUESTA RELACIONADA	1.5	Itinerarios escolares seguros.				
	2.3	Instalación de la señalización ciclista y VMP.				
	2.4	Instalación de aparcamientos para bicicletas y VMP.				
	2.5	Adhesión de Santa Pola a la Red de Ciudades por la Bicicleta (RCxB).				
	2.6	Mobiliario urbano y servicios.				
	7.1	Mejora e instalación de elementos de señalización.				
	9.4	Contadores en vías ciclistas para conocer el número de desplazamientos en bicicleta.				
	OBJETIVO GENERAL					
OG1: Promover un cambio modal a modelos no motorizados						
OBJETIVOS ESPECÍFICOS						
OE1: Priorizar los desplazamientos en modos activos (andando y en bicicleta) en el interior del término municipal, principalmente desplazamientos con distancias cortas.						
OE2: Redistribución del reparto modal existente a favor de una movilidad urbana más sostenible, incluyendo transporte público, desplazamientos a pie, en bicicletas y otros modos con nuevas tecnologías de propulsión.						
OE3: Mejorar la accesibilidad en el municipio.						
OBJETIVOS ODS						
PLAZO DE EJECUCIÓN	PRIORIDAD		FUENTE FINANCIACIÓN			
Medio plazo	Media		Pública			
AGENTES IMPLICADOS			INDICADORES			
- Ayuntamiento de Santa Pola.			- Mantenimiento de la infraestructura ciclista.			
PRESUPUESTO						
Tareas de <b>inspección y mantenimiento</b> de los carriles bici y aparcabicis instalados.						



LE 2		FOMENTO DE LA MOVILIDAD CICLISTA Y VMP				
PROPUESTA	2.2	Implementación de infraestructura ciclista				
DESCRIPCIÓN DE LA PROPUESTA						
NÚCLEO URBANO	Todo el municipio					
<p>La red ciclista debe ser <b>funcional, segura y cómoda</b>. Se propone una serie de vías ciclistas urbanas e interurbanas que sirvan de conexión. Exige una topografía con una pendiente inferior al 6% y su objetivo debe ser competir con los modos motorizados. Por eso es eficaz para <b>desplazamientos de longitud media, 2-5 km</b>. A continuación, se diferencian las tres tipologías de la infraestructura ciclista propuestas con sus respectivas calles.</p> <p>En la <b>Memoria Valorada de Carril Bici: Casco Urbano – Sector de Poniente (Gran Playa y Playa Lisa) Santa Pola</b> pretende la justificación técnica y valoración con el nivel de detalle correspondiente desde la avenida Valencia hasta la Calle Ávila, continuando en este punto por el carril bici existente en el sector de Tamarit, donde se opta por la definición de un nuevo carril bici consistente en una vía segregada del tráfico motor, segregada del tráfico rodado y adyacente aunque segregada del paseo marítimo, con un firme de pavimento permeable. La longitud total es de 1.616 metros, en dos tramos conectados entre sí. El tramo A correspondiente a la Gran Playa con una longitud de 11.056 metros está construido mientras que aún falta la realización del <b>tramo B</b> con una longitud de <b>560 metros</b>.</p>						
<p>Ilustración 17. Solución adoptada. Fuente: Memoria Valorada de Carril Bici. Casco Urbano - Sector Poniente (Gran Playa y Playa Lisa).</p>						
PROPUESTA RELACIONADA	1.5	Itinerarios escolares seguros.				
	2.1	Mantenimiento de la infraestructura ciclista existente y de los aparcabicis instalados.				
	2.3	Instalación de la señalización ciclista y VMP.				
	2.4	Instalación de aparcamientos para bicicletas y VMP.				
	2.6	Mobiliario urbano y servicios.				
	3.1	Fomento de la intermodalidad.				
	4.2	Eliminación de plazas de aparcamiento.				
	9.2	Plataforma MaaS Santa Pola.				
	9.4	Contadores en vías ciclistas para conocer el número de desplazamientos en bicicleta.				
	10.6	Diseño de Metrominuto y Biciminuto.				
10.7	Promover las rutas cicloturísticas y de senderismo, saludables y seguras.					
OBJETIVO GENERAL						
OE1: Promover un cambio modal a modelos no motorizados						
OBJETIVOS ESPECÍFICOS						
OE1: Priorizar los desplazamientos en modos activos (andando y en bicicleta) en el interior del término municipal, principalmente desplazamientos con distancias cortas.						
OE2: Redistribución del reparto modal existente a favor de una movilidad urbana más sostenible, incluyendo transporte público, desplazamientos a pie, en bicicletas y otros modos con nuevas tecnologías de propulsión.						
OE3: Mejorar la accesibilidad en el municipio.						
OBJETIVOS ODS						
PLAZO DE EJECUCIÓN	PRIORIDAD		FUENTE FINANCIACIÓN			
Medio/largo plazo	Media		Pública			
AGENTES IMPLICADOS			INDICADORES			
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ayuntamiento de Santa Pola.</li> <li>- Diputación de Alicante.</li> </ul>			<ul style="list-style-type: none"> <li>- Superficie ciclista a lo largo de este itinerario (m2).</li> <li>- Elementos ciclistas complementarios (señalización vertical, pavimentación especial, etc.).</li> </ul>			
PRESUPUESTO						
<p>Instalación de la <b>señalética vertical</b> correspondiente: <b>190€/unidad</b>.</p> <p>Instalación de la <b>señalética horizontal</b> correspondiente: <b>1,15 €/ml</b>.</p>						

Se proponen la siguiente **infraestructura ciclista** según tipologías:

**Ciclocalle 20:** se refiere a una calle individual en la que se establece un límite de velocidad de 20 km/h. Instalación de señal vertical R-301 Velocidad Máxima 20 km/h. En las calles donde no se pueda construir un carril bici por motivos físicos, se propone este tipo de infraestructura ciclista, donde la prioridad la tienen el peatón, la bicicleta y los VMP. Las ciclocalles contarán con la pertinente señalización vertical.



Ilustración 18. Infraestructura ciclista propuesta. Elaboración propia

#### CICLOCALLE 20

- Calle Venida de la Virgen.
- Av. del Tamarit.
- Calle los Tamarindos.
- Av. Salamanca.
- Av. Obispo Bascuñana.
- Av. Valencia.
- Calle Calafates.
- Calle Elx Siperrets.
- Calle del Polígono Industrial IN-2.
- Av. Santiago Bernabéu (Barranco Coca).
- Casco Histórico.
- Calle Almadraba.
- Calle Moruna.
- Plaza del Calvario.
- Av. Noruega (frente al colegio).

#### ACERA BICI

- Plaza Constitución (desde C/Muelle hasta Av. Alcalde Francisco Conejero Bas).
- CV-865 (por Camping Bahía hasta Pabellón Municipal Lara González Ortega).

#### CARRIL BICI SEGREGADO

- Av. Vicente Blasco Ibañez.
- Av. Virgen del Pilar.
- Av. Zaragoza.
- Calle Zamora.
- Av. de los Baños.
- Av. Alcalde Francisco Conejero Bas.
- Av. González Vicen.
- Av. del Mediterrani.

*\*El carril bici de la Av. Vicente Blasco Ibañez (desde esquina con C/Ávila hasta Av. Virgen del Pilar) cuenta con un proyecto de ejecución.*

LE 2		FOMENTO DE LA MOVILIDAD CICLISTA Y VMP	
PROPUESTA	2.3	Instalación de la señalización ciclista y VMP	
DESCRIPCIÓN DE LA PROPUESTA			
NÚCLEO URBANO	Todo el municipio		
<p>Instalar señalización vertical ciclista correcta y específica para VMP dónde haya infraestructura ciclista. También se pintarán las respectivas marcas viales. Además, se propone mejorar la señalética ubicada en la sierra.</p> <p>Otra actuación que resulta interesante, es la <u>instalación de la señal P-22 Ciclistas luminosa y con sensor a lo largo del Camino del Cabo</u>. Esta señal indica <b>peligro por la proximidad</b> de un paso para ciclistas o de un lugar donde frecuentemente los ciclistas salen a la vía o la cruzan. Esta señal irá instalada con cartel informativo "<b>Luz encendida ciclista próximo</b>" de un sensor y luces que se encienden al detectar el paso de los ciclistas y, así, informar a los conductores para que extremen las precauciones.</p>			
			
Ilustración 20. Instalación de la señal P-22. Fuente: Elaboración propia			
PROPUESTA RELACIONADA	2.1	Mantenimiento de la infraestructura ciclista existente y de los aparcabicis instalados.	
	2.2	Implementación de infraestructura ciclista.	
	2.6	Mobiliario urbano y servicios.	
	3.1	Fomento de la intermodalidad.	
	7.1	Mejora e instalación de elementos de señalización.	
	7.2	Eliminación de puntos negros.	
	9.4	Contadores en vías ciclistas para conocer el número de desplazamientos en bicicleta	
OBJETIVO GENERAL			
OG1: Promover un cambio modal a modelos no motorizados.			
OG2: Aumentar la seguridad vial.			
OBJETIVOS ESPECÍFICOS			
OE1: Priorizar los desplazamientos en modos activos (andando y en bicicleta) en el interior del término municipal, principalmente desplazamientos con distancias cortas.			
OE2: Redistribución del reparto modal existente a favor de una movilidad urbana más sostenible, incluyendo transporte público, desplazamientos a pie, en bicicletas y otros modos con nuevas tecnologías de propulsión.			
OE3: Mejorar la accesibilidad en el municipio.			
OBJETIVOS ODS	     		
PLAZO DE EJECUCIÓN	PRIORIDAD		FUENTE FINANCIACIÓN
Corto plazo	Alta		Pública
AGENTES IMPLICADOS		INDICADORES	
- Ayuntamiento de Santa Pola.		- Elementos de señalización ciclista vertical y horizontal en la vía.	
PRESUPUESTO			
<p>Instalación de la <b>señalética vertical</b> correspondiente: <b>190€/unidad</b>.</p> <p>Instalación de la <b>señalética horizontal</b> correspondiente: <b>1,15 €/ml</b>.</p>			

LE 2		FOMENTO DE LA MOVILIDAD CICLISTA Y VMP	
PROPUESTA	2.4	Instalación de aparcamientos para bicicletas y VMP	
DESCRIPCIÓN DE LA PROPUESTA		OBJETIVO GENERAL	
NÚCLEO URBANO	Todo el municipio		OG1: Promover un cambio modal a modelos no motorizados.
 <p>Se propone la instalación de aparcamientos para bicicletas y VMP en los centros atractores-generadores que no dispongan de estos. Se opta por diseño en forma de <b>U invertida</b> para optimizar el espacio y garantizar un <b>estacionamiento seguro y eficiente</b>, fomentando el uso de medios de transporte sostenibles.</p> <p>Es conveniente ubicar estos aparcabicis en <b>proximidad de las marquesinas</b> principales de autobuses para <b>promover la intermodalidad</b>. Tras realizar un análisis de los desplazamientos y obtener la matriz de orígenes y destinos, se ha identificado que el centro histórico, o la zona del Castillo de Santa Pola, presenta una mayor actividad.</p>  <p>Ilustración 21. Mapa de calor de los centros atractores de Santa Pola. Fuente: Elaboración propia.</p>		<b>OBJETIVOS ESPECÍFICOS</b> <b>OE1:</b> Priorizar los desplazamientos en modos activos (andando y en bicicleta) en el interior del término municipal, principalmente desplazamientos con distancias cortas. <b>OE2:</b> Redistribución del reparto modal existente a favor de una movilidad urbana más sostenible, incluyendo transporte público, desplazamientos a pie, en bicicletas y otros modos con nuevas tecnologías de propulsión. <b>OE3:</b> Mejorar la accesibilidad en el municipio.	
 <p>Ilustración 24. Aparcabicis cerrados en Cullera. Fuente: elperiodic.</p>		<b>OBJETIVOS ODS</b>      	
<p>- <b>Gran Alacant:</b> 9 aparcabicis.</p> <p>- <b>Santa Pola ciudad:</b> 65 aparcabicis.</p> <p>Es importante destacar la necesidad de implementar <b>estacionamientos seguros y cerrados</b> en lugares estratégicos, como la estación de autobuses. Además, en las siguientes ilustraciones se expone la propuesta de los <b>nuevos aparcabicis</b> en el municipio de Santa Pola. Esta iniciativa busca facilitar el estacionamiento de bicicletas y, además, fomentar la movilidad sostenible y la interconexión entre diferentes medios de transporte en la localidad.</p>  <p>Ilustración 23. Señal vertical S-17c de aparcamiento para bicicletas. Fuente: DGT.</p>		<b>PLAZO DE EJECUCIÓN</b> Medio plazo	
		<b>PRIORIDAD</b> Media	
		<b>FUENTE FINANCIACIÓN</b> Pública	
		<b>AGENTES IMPLICADOS</b> - Ayuntamiento de Santa Pola. - Diputación de Alicante.	
		<b>INDICADORES</b> - Nº de plazas de aparcamiento para bicicletas. - Nº de plazas de aparcamiento VMP.	
<b>PRESUPUESTO</b> La instalación de un aparcamiento en forma de "U" invertida (2 plazas) tiene un precio aproximado de <b>100€/unidad</b> .			



Ilustración 25. Aparcabicis propuestos para el municipio de Santa Pola, a la izquierda Gran Alacant y a la derecha Santa Pola ciudad. Fuente: Elaboración propia.

LE 2		FOMENTO DE LA MOVILIDAD CICLISTA Y VMP			
PROPUESTA	2.5	Adhesión de Santa Pola a la Red de Ciudades por la Bicicleta (RCxB)		PROPUESTA RELACIONADA	<p>2.1 Mantenimiento de la infraestructura ciclista existente y de los aparcabicis instalados.</p> <p>3.1 Fomento de la intermodalidad.</p> <p>10.3 Campañas de formación, comunicación, promoción y sensibilización.</p>
DESCRIPCIÓN DE LA PROPUESTA				OBJETIVO GENERAL	
NÚCLEO URBANO	Todo el municipio			OG1: Promover un cambio modal a modelos no motorizados	
<p>La seguridad ante el robo es de suma importancia para los usuarios de la bicicleta, por lo tanto, es crucial enfocarse en este aspecto. Además de utilizar <b>candados apropiados</b>, es fundamental concienciar a los ciclistas sobre las <b>medidas preventivas</b> mediante campañas informativas.</p> <p>El Ayuntamiento de Santa Pola aprobó en Pleno Municipal la adhesión a la "<b>Red de Ciudades por la Bicicleta (RCxB)</b>" el 30 de agosto de 2023, para que las personas usuarias puedan registrar sus bicicletas y encontrarlas en caso de robo. Es una iniciativa incluida dentro del plan estratégico de ciudad y que nos permitirá ahondar en nuestro desarrollo sostenible, además estar integrados nos sumará puntos a la hora de conseguir subvenciones europeas.</p>				<p>OBJETIVOS ESPECÍFICOS</p> <p>OE1: Priorizar los desplazamientos en modos activos (andando y en bicicleta) en el interior del término municipal, principalmente desplazamientos con distancias cortas.</p> <p>OE2: Redistribución del reparto modal existente a favor de una movilidad urbana más sostenible, incluyendo transporte público, desplazamientos a pie, en bicicletas y otros modos con nuevas tecnologías de propulsión.</p> <p>OE3: Mejorar la accesibilidad en el municipio.</p>	
 <p>Red de Ciudades por la Bicicleta</p>					
<p>Ilustración 26. Mapa de las ciudades asociadas a RCxB. Fuente: RCxB.</p>				<p>OBJETIVOS ODS</p> 	
PLAZO DE EJECUCIÓN		PRIORIDAD		FUENTE FINANCIACIÓN	
Corto plazo		Baja		Pública	
AGENTES IMPLICADOS				INDICADORES	
- Ayuntamiento de Santa Pola.				<ul style="list-style-type: none"> <li>- Adhesión a la Red: Sí/No.</li> <li>- Nº de bicicletas robadas.</li> <li>- Percepción de mejora de la seguridad de los usuarios.</li> </ul>	
PRESUPUESTO					
-					

LE 2		FOMENTO DE LA MOVILIDAD CICLISTA Y VMP				
PROPUESTA	2.6	Mobiliario urbano y servicios				
DESCRIPCIÓN DE LA PROPUESTA						
NÚCLEO URBANO	Todo el municipio					
<p>Para que el usuario de la bicicleta repita el desplazamiento en bicicleta, es importante que tenga a su disposición mobiliario urbano y/o servicios que hagan su viaje más cómodo.</p> <p>- <b>Mobiliario urbano:</b> soportes de descanso en semáforos, botón de preferencia en los semáforos, puntos de autorreparación y limpieza (en el caso de Leioa, se encuentran junto a un WC público).</p>						
 <p>Ilustración 27. Ejemplos de mobiliario urbano. Fuente: Elaboración propia.</p>						
<p>- <b>Áreas de descanso:</b> son espacios especialmente diseñados y destinados a brindar comodidad y servicios a los ciclistas durante sus rutas o viajes en bicicleta. Estarán ubicadas estratégicamente en rutas ciclistas, senderos y lugares con alta afluencia de ciclistas. Contarán, en la medida de lo posible, con los siguientes servicios y facilidades: bancos, mesas, estacionamiento, fuentes de agua, baños, información sobre rutas, punto de autorreparación y elementos de sombra.</p>						
 <p>Ilustración 28. Aparcabicis de madera. Fuente: Guía de recomendaciones para la infraestructura ciclista.</p>		 <p>Ilustración 29. Área de descanso con materiales blandos. Fuente: Elaboración propia.</p>				
<p>En espacios naturales, los <b>materiales</b> del mobiliario deben ser <b>blandos</b> para afectar lo menos posible a dicho espacio (por ejemplo, de madera).</p>						
PROPUESTA RELACIONADA	1.7	Transformación del espacio público desde la perspectiva de género.				
	2.1	Mantenimiento de la infraestructura ciclista existente y de los aparcabicis instalados.				
	2.2	Implementación de la infraestructura ciclista.				
	2.3	Instalación de la señalización ciclista y VMP.				
	3.1	Fomento de la intermodalidad.				
	10.7	Promover las rutas cicloturísticas, saludables, seguras e inclusivas.				
OBJETIVO GENERAL						
OG1: Promover un cambio modal a modelos no motorizados.						
OBJETIVOS ESPECÍFICOS						
OE1: Priorizar los desplazamientos en modos activos (andando y en bicicleta) en el interior del término municipal, principalmente desplazamientos con distancias cortas.						
OE2: Redistribución del reparto modal existente a favor de una movilidad urbana más sostenible, incluyendo transporte público, desplazamientos a pie, en bicicletas y otros modos con nuevas tecnologías de propulsión.						
OE3: Mejorar la accesibilidad en el municipio.						
OBJETIVOS ODS						
PLAZO DE EJECUCIÓN	PRIORIDAD		FUENTE FINANCIACIÓN			
Medio plazo	Media		Pública			
AGENTES IMPLICADOS			INDICADORES			
- Ayuntamiento de Santa Pola.			- Nº de elementos de mobiliario urbano instalados.			
PRESUPUESTO						
Según proveedores.						

Las **áreas de descanso que se proponen** en el municipio de Santa Pola son:

- Camino del Cabo (Ermita de Nuestra Sra. Del Rosario, Cala Punta Larga, playa de perros, Calas del Cuartel): 5 puntos.
- Faro de Santa Pola: 2 puntos.
- Mirador de l' Escolgador de Crist: 1 punto.
- Torre de Tamarit: 1 punto.
- El Pinet: 1 punto.

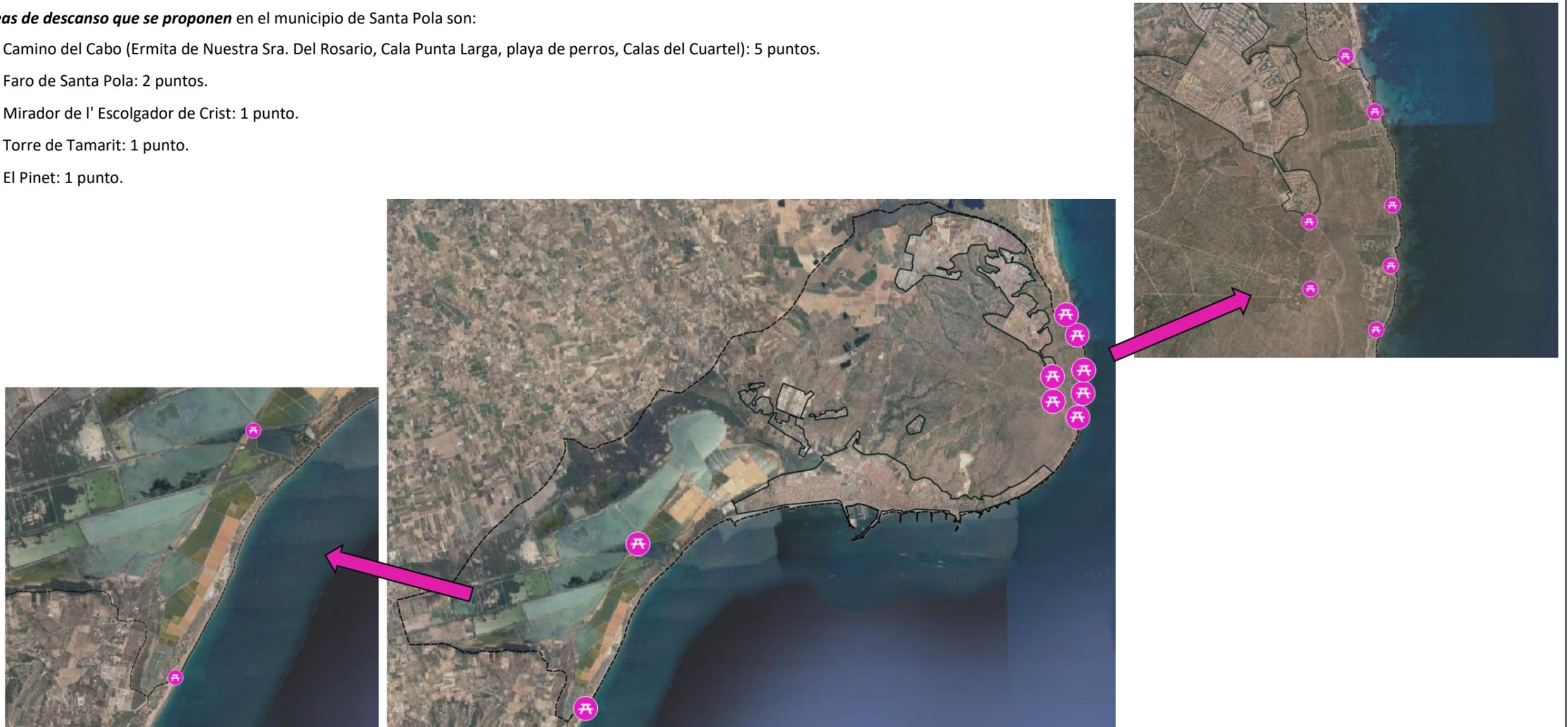


Ilustración 30. Áreas de descanso propuestas en el municipio de Santa Pola. Fuente: Elaboración propia.

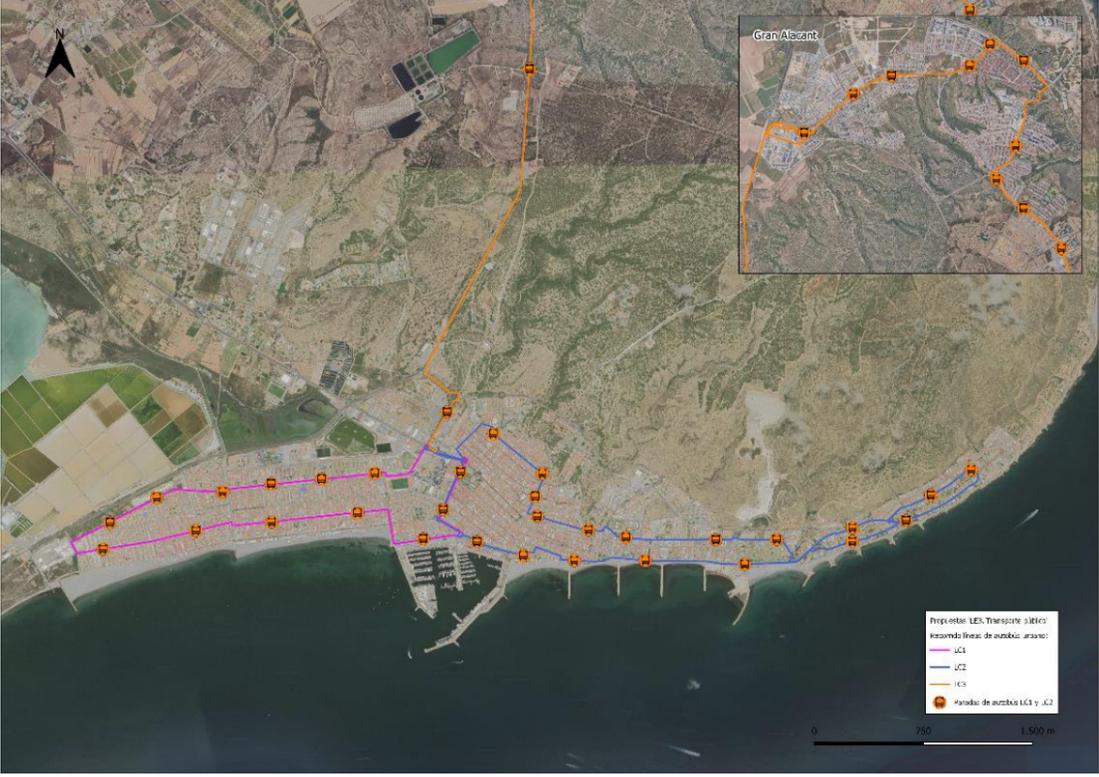
2.3.3 Línea Estratégica 3: Mejora del transporte público urbano e interurbano

LE 3		MEJORA DEL TRANSPORTE PÚBLICO URBANO E INTERURBANO	
PROPUESTA	3.1	Fomento de la intermodalidad	
DESCRIPCIÓN DE LA PROPUESTA			
NÚCLEO URBANO	Todo el municipio		
<p>Se propone un acceso fácil y rápido desde los <b>aparcamientos disuasorios</b> de la <b>Estación de Autobuses</b> y el <b>Mercadillo</b> de Santa Pola ciudad y el del polideportivo de <b>Gran Alacant</b> a las líneas de transporte.</p> <p>Un caso práctico de éxito es la ciudad de Burdeos y sus aparcamientos disuasorios TBM: <a href="https://www.infotbm.com/es/aparcamientos-disuasorios-como-funciona.html">https://www.infotbm.com/es/aparcamientos-disuasorios-como-funciona.html</a></p> <p>Para lograr una movilidad urbana sostenible, es necesario establecer una <b>sinergia</b> entre la red de <b>carriles bici</b> y el <b>sistema de transporte urbano existente</b>. En lugar de competir entre sí, ambas redes deben complementarse, lo que resultará en una reducción del tráfico de vehículos motorizados. Esta integración traerá consigo mejoras ambientales, económicas y sanitarias para todos los ciudadanos.</p> <p>Una medida concreta para fomentar esta sinergia, es la implementación de <b>sistemas de anclaje en los autobuses</b> que permitan a los usuarios transportar sus bicicletas. Esto brindaría la posibilidad de combinar el uso del transporte público con la bicicleta, ofreciendo a la ciudadanía una opción adicional y flexible para sus desplazamientos. Así como la instalación de aparcabicis en las paradas de autobús más demandadas.</p>			
 <p>Ilustración 31. Anclajes para bicicletas en el exterior e interior de los autobuses. Fuente: Iberobike.</p>			
AGENTES IMPLICADOS		INDICADORES	
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ayuntamiento de Santa Pola.</li> <li>- Operadores de los servicios de transporte público.</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>- Nº de actuaciones realizadas.</li> </ul>	
PRESUPUESTO	Su colocación en la parte trasera requiere la instalación de diferentes mecanismos dentro del autobús, como pulsadores especiales y cámaras 360 para controlar el acceso al portabicicletas, lo que puede incrementar considerablemente el presupuesto necesario.		
PROPUESTA RELACIONADA	1.1	Peatonalización.	
	1.3	Construcción/ampliación de aceras.	
	1.5	Itinerarios escolares seguros.	
	1.6	Redacción del Plan de Accesibilidad Universal.	
	1.7	Transformación del espacio público desde la perspectiva de género.	
	2.2	Implementación de infraestructura ciclista.	
	2.3	Instalación de la señalización ciclista y VMP.	
	2.4	Instalación de aparcamientos para bicicletas y VMP.	
	2.5	Adhesión de Santa Pola a la Red de Ciudades por la Bicicleta (RCxB).	
	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.	
4.3	Bolsas disuasorias.		
4.4	Acondicionamiento de las bolsas de aparcamiento en solares y bolsas de aparcamiento temporales.		
4.5	Billete combinado Tabarquera + Parking Privado.		
5.3	Proyecto de Mejora de la Accesibilidad viaria a los colegios de la zona norte.		
9.2	Plataforma MaaS Santa Pola.		
10.3	Campañas de formación, comunicación, promoción y sensibilización.		
10.6	Diseño de Metrominuto y Biciminuto.		
OBJETIVO GENERAL			
OG4: Fomentar el transporte público.			
OBJETIVOS ESPECÍFICOS			
OE2: Redistribución del reparto modal existente a favor de una movilidad urbana más sostenible, incluyendo transporte público, desplazamientos a pie, en bicicletas y otros modos con nuevas tecnologías de propulsión.			
OE3: Mejorar la accesibilidad en el municipio.			
OE4: Mejora de la calidad del servicio de transporte público y del espacio público.			
OBJETIVOS ODS	3 SALUD Y BIENESTAR	5 IGUALDAD DE GÉNERO	9 INDUSTRIA, INNOVACIÓN E INFRAESTRUCTURA
	10 REDUCCIÓN DE LAS DESIGUALDADES	11 CIUDADES Y COMUNIDADES SOSTENIBLES	13 ACCIÓN POR EL CLIMA
PLAZO DE EJECUCIÓN	PRIORIDAD		FUENTE FINANCIACIÓN
Medio plazo	Media		Público/Privada

LE 3		MEJORA DEL TRANSPORTE PÚBLICO URBANO E INTERURBANO				
PROPUESTAS	3.2	Reorganización de la red de transporte público colectivo				
DESCRIPCIÓN DE LA PROPUESTA						
NÚCLEO URBANO	Todo el municipio					
<p>Un autobús urbano es la alternativa más ecológica, después de los desplazamientos a pie y vehículos no motorizados, para los desplazamientos que se hacen dentro del municipio. Este servicio es una demanda de las personas vecinas de los barrios periféricos, de la población flotante, turistas y población de los núcleos alejados de Santa Pola; y también ayuda a los colectivos más vulnerables a poder desplazarse ya que es la forma más beneficiosa desde un punto de vista social, y económico, como del ambiental.</p> <p>Es importante subrayar la necesidad de <b>implementar un sistema de transporte público urbano</b> en sí mismo en <b>Santa Pola</b>. Teniendo en cuenta el actual servicio, se propone la <b>reorganización tanto del itinerario de las líneas como de sus frecuencias, expediciones/día, etc</b> mediante un <b>Estudio de Implantación de un autobús urbano</b> en Santa Pola. El objetivo es garantizar que cualquier persona, independientemente de su condición física o mental, pueda acceder al servicio y ofrecer un servicio óptimo teniendo en cuenta los puntos de interés del municipio.</p> <p>Desde la redacción del PMUS se propone la reorganización de la red actual mediante la <b>implantación de tres (3) Líneas Circulares (LC)</b>.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>LC1:</b> Estación Intermodal – Santa Pola Oeste.</li> <li>- <b>LC2:</b> Estación Intermodal – Santa Pola Este.</li> <li>- <b>LC3:</b> Estación Intermodal – Gran Alacant.</li> </ul>						
 <p>Ilustración 32. Parada de autobús en Gran Alacant. Fotografía propia</p>						
PROPUESTA RELACIONADA	3.1	Fomento de la intermodalidad.				
	3.3	Mejora/ Instalación de marquesinas para transporte público colectivo.				
	3.5	Autobús lanzadera.				
	4.4	Acondicionamiento de las bolsas de aparcamiento en solares y bolsas de aparcamiento temporales.				
	5.2	Reordenación de la circulación.				
	5.4	Estudios de tráfico.				
OBJETIVO GENERAL						
OG4: Fomentar el transporte público.						
OBJETIVOS ESPECÍFICOS						
OE2: Redistribución del reparto modal existente a favor de una movilidad urbana más sostenible, incluyendo transporte público, desplazamientos a pie, en bicicletas y otros modos con nuevas tecnologías de propulsión.						
OE3: Mejorar la accesibilidad en el municipio.						
OE4: Mejora de la calidad del servicio de transporte público y del espacio público.						
OBJETIVOS ODS						
PLAZO DE EJECUCIÓN	PRIORIDAD		FUENTE FINANCIACIÓN			
Corto/medio plazo	Alta		Pública/Privada			
AGENTES IMPLICADOS			INDICADORES			
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ayuntamiento de Santa Pola.</li> <li>- Diputación de Alicante.</li> <li>- Generalitat Valenciana.</li> <li>- Operadores de los servicios de transporte público.</li> </ul>			<ul style="list-style-type: none"> <li>- Nº de elementos de señalización.</li> <li>- Implementación de un sistema de transporte público urbano: Sí/No.</li> </ul>			
PRESUPUESTO						
El presupuesto para la ejecución de estas actuaciones <b>dependerá de la propuesta que finalmente se implante.</b>						



Ilustración 33. Propuesta de reorganización del servicio de transporte público. Elaboración propia

LE 3		MEJORA DEL TRANSPORTE PÚBLICO URBANO E INTERURBANO	
PROPUESTA	3.3	Mejora/ Instalación de marquesinas para transporte público colectivo	PROPUESTA RELACIONADA
			3.1 Fomento de la intermodalidad.
			3.2 Reorganización de la red de transporte público colectivo.
DESCRIPCIÓN DE LA PROPUESTA		OBJETIVO GENERAL	
NÚCLEO URBANO	Todo el municipio		OG4: Fomentar el transporte público.
<p>Se propone una <b>mejora y adecuación integral de las paradas</b> con el objetivo de mejorar su señalización, tanto horizontal como vertical, y proporcionar información relevante: rutas, tarifas, conexiones. Se busca implementar una señalización vertical y horizontal más clara y visible en las paradas. Se implementará un sistema que permita conocer en tiempo real los horarios de llegada y salida de los servicios (<b>Sistema de Información al Viajero: SIV</b>). Todas las paradas serán <b>inclusivas y accesibles para PMR</b>. Esta medida es dependiente también del <b>Estudio de Implantación de un autobús urbano</b>.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>Instalación de paneles de información en tiempo real (SIV):</b> proporciona actualizaciones precisas sobre la llegada y salida de los servicios.</li> <li>- <b>Mejora de la información en la página web:</b> actualizaciones en tiempo real, horarios y detalles sobre posibles interrupciones o cambios en las rutas. La página web se convertiría en una herramienta integral para acceder a información actualizada y detallada.</li> <li>- <b>Colocación de códigos QR en las paradas:</b> de esta manera se les permitirá a las personas usuarias acceder fácilmente a toda la información relevante de esa parada y las líneas que pasan por ella.</li> </ul>		<p><b>OBJETIVOS ESPECÍFICOS</b></p> <p>OE2: Redistribución del reparto modal existente a favor de una movilidad urbana más sostenible, incluyendo transporte público, desplazamientos a pie, en bicicletas y otros modos con nuevas tecnologías de propulsión.</p> <p>OE3: Mejorar la accesibilidad en el municipio.</p> <p>OE4: Mejora de la calidad del servicio de transporte público y del espacio público.</p>	
		<p><b>OBJETIVOS ODS</b></p> <p>3 SALUD Y BIENESTAR</p> <p>5 IGUALDAD DE GÉNERO</p> <p>9 INDUSTRIA, INNOVACIÓN E INFRAESTRUCTURA</p> <p>10 REDUCCIÓN DE LAS DESIGUALDADES</p> <p>11 CIUDADES Y COMUNIDADES SOSTENIBLES</p> <p>13 ACCIÓN POR EL CLIMA</p>	
PLAZO DE EJECUCIÓN		PRIORIDAD	FUENTE FINANCIACIÓN
Medio/largo plazo		Media	Pública
AGENTES IMPLICADOS		INDICADORES	
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ayuntamiento de Santa Pola.</li> <li>- Diputación de Alicante.</li> <li>- Operadores de los servicios de transporte público.</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>- Nº de marquesinas instaladas.</li> <li>- Nº de marquesinas mejoradas.</li> </ul>	
PRESUPUESTO			
3.500 – 6.000 € por marquesina según tipología y características: iluminación led, respaldo de banco, lateral acristalado, marco para horarios, señalización variable, tótem publicitario, etc.			
		<p>Es importante destacar que las marquesinas no solo <b>protegerán</b> a las personas usuarias del transporte público de las <b>adversidades climáticas</b>, sino que también estarán equipadas <b>con elementos que proporcionarán sombra</b>. Esta característica adicional busca mejorar la comodidad de las personas usuarias, especialmente <b>en épocas de calor intenso</b>, contribuyendo a una experiencia más agradable durante la espera en las paradas del transporte público colectivo. Se aconseja que las paradas estén a una distancia de 250 m entre ellas.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>LC1</b> Estación Intermodal – Santa Pola Oeste: 13 paradas.</li> <li>- <b>LC2</b> Estación Intermodal – Santa Pola Este: 20 paradas.</li> <li>- <b>LC3</b> Estación Intermodal – Gran Alacant: 12 paradas.</li> </ul>	
Ilustración 34. Paradas de autobús propuestas. Fuente: Elaboración propia.		 <p>Ilustración 35. Marquesinas EMT Valencia. Fuente: EMT Valencia.</p>	

LE 3		MEJORA DEL TRANSPORTE PÚBLICO URBANO E INTERURBANO				
PROPUESTA	3.4	Taxis				
DESCRIPCIÓN DE LA PROPUESTA						
NÚCLEO URBANO	Todo el municipio					
<p>Tras las respuestas de las encuestas realizadas, se observa una tendencia general de insatisfacción con el servicio de taxis en Santa Pola, principalmente con la disponibilidad de estos, seguido de la accesibilidad (ver Tomo I. Análisis y Diagnóstico del PMUS).</p> <p>Según la Ley 13/2017, de 8 de noviembre, del Taxi de la Comunitat Valenciana: "No podrán otorgarse nuevas autorizaciones de taxi cuando la relación entre número de taxis y los millares de habitantes de un determinado municipio o área de prestación conjunta exceda de la unidad. Y si no se excediera dicha ratio, sólo podrán otorgarse nuevas autorizaciones de taxi en casos debidamente justificados por razones de demanda que fuera necesario atender o a fin de conseguir el porcentaje de vehículos adaptados de un cinco por ciento, o fracción, en el ámbito concreto". Por todo esto, <b>para cumplir el ratio máximo de una licencia por cada 1.000 habitantes, harían falta 38 licencias de taxi. En temporada alta, el ratio necesario para cubrir la demanda de unas 180 licencias de taxi.</b> Es importante tener en cuenta el impacto estacional del municipio. Durante la temporada alta, la población local puede llegar a quintuplicarse. Este aumento repentino en la demanda de transporte conlleva a largos tiempos de espera para las personas usuarias y una experiencia insatisfactoria para la clientela.</p> <p>Esta medida beneficiará a los taxistas al ofrecerles más oportunidades de trabajo y aumentar sus ingresos durante todo el año, especialmente en períodos de alta demanda. Además, contribuirá positivamente a la economía local al estimular el crecimiento del sector de transporte y mejorar la experiencia general del turismo en Santa Pola. En conclusión, la ampliación del número de licencias de taxi es una medida necesaria y justificada para abordar la baja proporción de taxis por habitante y satisfacer la demanda creciente, especialmente durante la temporada alta. Esta acción no solo mejorará la calidad del servicio de transporte público, sino que también tendrá un impacto positivo en la economía local y en la experiencia de residentes y visitantes por igual.</p> <p>Por lo tanto, se propone <b>aumentar el número de sus licencias de taxi</b> para poder ofrecer un servicio adecuado a la población residente y flotante. Además, se propone <b>mejorar la señalética</b> en las paradas de taxi, incluyendo información relevante como el número de teléfono y las tarifas aproximadas para que el usuario reconozca fácilmente el servicio. Una propuesta que se ha llevado a cabo en otras ciudades es la del "<b>Taxi Turístico</b>", un servicio que recorre puntos de especial interés para el visitante o turista.</p> <p>En relación con los objetivos del presente PMUS y los ODS, es necesario impulsar la <b>electrificación</b> de la flota de taxis y <b>adaptarlos</b> a personas de movilidad reducida.</p> <p>También se proponen <b>cuatro (4) nuevas paradas</b>:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Av. Vicente Blasco Ibáñez, 86.</li> <li>- C/del Dean Llopez (trasladarla de C/Almirante Antequera por peatonalización).</li> <li>- Estación de autobuses.</li> <li>- Av. Santiago Bernabéu.</li> </ul>						
PROPUESTA RELACIONADA	3.1	Fomento de la intermodalidad.				
	3.5	Autobús lanzadera.				
	8.4	Instalación de puntos de recarga de vehículo eléctrico y electrolineras.				
	9.2	Plataforma MaaS Santa Pola.				
OBJETIVO GENERAL						
OG4: Fomentar el transporte público.						
OBJETIVOS ESPECÍFICOS						
OE2: Redistribución del reparto modal existente a favor de una movilidad urbana más sostenible, incluyendo transporte público, desplazamientos a pie, en bicicletas y otros modos con nuevas tecnologías de propulsión.						
OE3: Mejorar la accesibilidad en el municipio.						
OE4: Mejora de la calidad del servicio de transporte público y del espacio público.						
OBJETIVOS ODS						
PLAZO DE EJECUCIÓN		PRIORIDAD	FUENTE FINANCIACIÓN			
Medio/largo plazo		Baja	Público/privada			
AGENTES IMPLICADOS			INDICADORES			
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ayuntamiento de Santa Pola.</li> <li>- Otras empresas de servicio taxista.</li> </ul>			<ul style="list-style-type: none"> <li>- Nº de licencias de taxi.</li> <li>- Nº de taxis eléctricos.</li> <li>- Nº de taxis adaptados.</li> </ul>			
PRESUPUESTO						
<p><b>Licencias de taxi desde 50.000€ hasta 130.000€.</b></p> <p>Electrificación vehículos y adaptación de vehículos.</p> <p>Instalación de elementos de <b>señalización vertical 190€/unidad.</b></p> <p><b>Ajuste de las licencias</b> de los taxistas.</p>						



Ilustración 36. Paradas de taxi propuestas en Santa Pola ciudad. Fuente: Elaboración propia.

LE 3		MEJORA DEL TRANSPORTE PÚBLICO URBANO E INTERURBANO				
PROPUESTA	3.5	Autobús lanzadera				
DESCRIPCIÓN DE LA PROPUESTA						
NÚCLEO URBANO	Todo el municipio					
<p>La falta de un servicio de autobús urbano en sí mismo y la escasa oferta del servicio de autobús interurbano, conlleva a la necesidad de buscar otras opciones para <b>mejorar la accesibilidad y movilidad</b> de la ciudadanía, visitantes y turistas que busquen desplazarse, al menos, a los principales equipamientos (hospital, universidad, estaciones de tren y aeropuerto). Para ello, se propone la implantación de un autobús lanzadera que haga recorridos directos de manera frecuente, desde los aparcamientos disuasorios que se sugieren en la propuesta 4.3.</p> <p>Se sugiere la implementación de <b>autobuses lanzadera</b> con origen en Santa Pola ciudad y destinos estratégicos como <b>Gran Alacant</b>, el <b>Aeropuerto de Elche</b>, la <b>estación de tren de Elche</b>, <b>Playa del Camino del Cabo (Temporada alta)</b> y la <b>Universidad de Alicante</b> (campus de Elche y Alicante), entre otros. Estos servicios podrían operar desde la bolsa de aparcamiento en la Estación de Autobuses, bolsas de aparcamiento, etc., ofreciendo soluciones de transporte eficientes y conectadas.</p>						
<p>Cabe destacar que los <b>aparcamientos</b> con servicio de autobús lanzadera son particularmente idóneos para <b>gestionar el acceso a áreas de gran afluencia</b>, como cascos históricos, mercados, ferias, parques temáticos, áreas naturales, centros turísticos, instalaciones deportivas y educativas, así como aeropuertos. Este enfoque contribuiría significativamente a mejorar la movilidad de Santa Pola y sus alrededores.</p> <p>Se propone que tengan salidas regulares y paradas estratégicamente ubicadas en puntos clave del centro urbano, garantizando puntualidad, comodidad y tranquilidad en el trayecto. El objetivo es quitar preocupaciones de estacionamiento y tráfico.</p> <p>Se recomienda elaborar un <b>estudio de implementación</b> para conocer las alternativas de las rutas.</p>						
 <p>Ilustración 37. Centros atractores para la implementación de autobuses lanzadera. Fuente: Elaboración propia.</p>						
PROPUESTA RELACIONADA	3.1	Fomento de la intermodalidad				
	3.2	Reorganización de la red de transporte público urbano.				
	3.4	Taxi.				
	4.3	Bolsas disuasorias.				
	9.2	Plataforma MaaS Santa Pola.				
OBJETIVO GENERAL						
OG4: Fomentar el transporte público.						
OBJETIVOS ESPECÍFICOS						
OE2: Redistribución del reparto modal existente a favor de una movilidad urbana más sostenible, incluyendo transporte público, desplazamientos a pie, en bicicletas y otros modos con nuevas tecnologías de propulsión.						
OE3: Mejorar la accesibilidad en el municipio.						
OE4: Mejora de la calidad del servicio de transporte público y del espacio público.						
OBJETIVOS ODS						
PLAZO DE EJECUCIÓN	PRIORIDAD		FUENTE FINANCIACIÓN			
Medio/largo plazo	Alta		Pública/Privada			
AGENTES IMPLICADOS			INDICADORES			
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ayuntamiento de Santa Pola.</li> <li>- Diputación de Alicante.</li> <li>- Operadores de los servicios de transporte público.</li> </ul>			<ul style="list-style-type: none"> <li>- Nº de autobuses lanzadera.</li> </ul>			
PRESUPUESTO						
<p>Instalación de elementos de <b>señalización vertical 190€/unidad</b>.</p> <p>El presupuesto para la ejecución de estas actuaciones <b>dependerá de la propuesta que finalmente se implante</b>.</p>						

### 2.3.4 Línea Estratégica 4: Gestión del estacionamiento

LE 4		GESTIÓN DEL ESTACIONAMIENTO				
PROPUESTA	4.1	Implantación del sistema ORA (Ordenación Regulada del Aparcamiento)				
DESCRIPCIÓN DE LA PROPUESTA						
NÚCLEO URBANO	Santa Pola ciudad					
<p>El sistema ORA tiene como objetivos principales <b>mejorar la rotación del estacionamiento, reducir la congestión del tráfico y garantizar la disponibilidad de plazas de aparcamiento</b> de forma rotatoria para todos los usuarios. Además, <b>ayuda a financiar los costos de mantenimiento y gestión</b> de las áreas de estacionamiento, así como a <b>fomentar el uso de medios de transporte alternativos</b>, como el transporte público o la bicicleta. Asimismo, <b>impulsa la accesibilidad al comercio y a los servicios urbanos</b> en el centro de la ciudad.</p> <p>El funcionamiento del sistema ORA implica la instalación de parquímetros o máquinas expendedoras de tickets en las áreas reguladas. Los conductores deben pagar una tarifa según la duración de su estacionamiento y mostrar el comprobante de pago en su vehículo, generalmente a través de un ticket colocado en el parabrisas. Hoy en día, la mayoría de municipios cuentan con una aplicación móvil gratuita desde donde poder gestionar el pago, incrementar o disminuir el tiempo establecido, etc.</p> <p>El sistema ORA se clasifica según la siguiente tipología de zonas:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>Zona Azul:</b> no residentes, de junio a septiembre.</li> <li>- <b>Zona Verde:</b> no residentes, todo el año.</li> <li>- <b>Zona Naranja:</b> residentes (*), todo el año, con un coste de aproximadamente 40€/año).</li> </ul> <p>(* Los residentes tienen permitido el estacionamiento en cualquiera de las zonas donde se aplica este servicio.</p> <p>Con esto se quiere <b>evitar el coche aparcado</b>, en el cual los turistas estacionan su vehículo durante toda su estancia, hasta llegado el momento de la vuelta a su residencia habitual. Además, <b>se recomienda realizar un estudio</b> para implantar el estacionamiento regulado. De forma complementaria, es recomendable disponer de una <b>Ordenanza Reguladora de Aparcamiento (ORA)</b>.</p> <p>Esta es una normativa municipal que regula el estacionamiento de vehículos en determinadas zonas urbanas. Establece las condiciones, limitaciones y restricciones para el estacionamiento en esas áreas, con el objetivo de organizar y controlar la disponibilidad de espacios de aparcamiento. Para ello, es importante llevar a cabo campañas informativas y de concienciación ciudadana, ya que afecta a los hábitos de movilidad de las personas.</p>						
PROPUESTA RELACIONADA	5.2	Reordenación de la circulación.				
	5.4	Estudios de tráfico.				
	9.2	Plataforma MaaS Santa Pola.				
	9.3	Sensorización de plazas de aparcamiento.				
	10.3	Campañas de formación, comunicación, promoción y sensibilización.				
	10.5	Ordenanzas de movilidad sostenible.				
	10.5	Ordenanzas de movilidad sostenible.				
OBJETIVO GENERAL						
<p><b>OG1:</b> Promover un cambio modal a modelos no motorizados.  <b>OG3:</b> Disminuir el ruido ambiental ocasionado por el tráfico.  <b>OG4:</b> Fomentar el transporte público.</p>						
OBJETIVOS ESPECÍFICOS						
<p><b>OE2:</b> Redistribución del reparto modal existente a favor de una movilidad urbana más sostenible, incluyendo transporte público, desplazamientos a pie, en bicicletas y otros modos con nuevas tecnologías de propulsión.  <b>OE3:</b> Mejorar la accesibilidad en el municipio.  <b>OE6:</b> Mejorar y gestionar el aparcamiento en el interior del municipio.</p>						
OBJETIVOS ODS						
PLAZO DE EJECUCIÓN		PRIORIDAD	FUENTE FINANCIACIÓN			
Medio plazo		Media	Pública/Privada			
AGENTES IMPLICADOS			INDICADORES			
- Ayuntamiento de Santa Pola.			<ul style="list-style-type: none"> <li>- Nº de plazas Zona verde.</li> <li>- Nº de plazas Zona Azul.</li> <li>- Nº de plazas Zona Naranja.</li> </ul>			
PRESUPUESTO						
<p>Instalación de un <b>sistema de control</b> del estacionamiento: <b>300.000€/año</b>.</p> <p>El presupuesto para la ejecución de estas actuaciones <b>dependerá de la propuesta que finalmente se implante</b>.</p>						



LE 4		GESTIÓN DEL ESTACIONAMIENTO					
PROPUESTA	4.2	Eliminación de plazas de aparcamiento					
DESCRIPCIÓN DE LA PROPUESTA							
NÚCLEO URBANO	Todo el municipio						
<p>Con las propuestas de mejora urbanísticas en las áreas escolares, se propone la <b>reordenación del aparcamiento</b> priorizando el estacionamiento en línea. Se hará una gestión y regulación del estacionamiento por parte del Ayuntamiento si compete (<i>Ver Propuesta 4.1 Implantación del Sistema ORA</i>).</p> <p>Esta medida se fundamenta en la necesidad de promover mejoras peatonales en las áreas escolares, <b>incrementar la seguridad vial y fomentar una movilidad sostenible</b> en el vecindario y especialmente para los escolares.</p> <p>La presencia de vehículos estacionados cerca de las entradas y salidas de los centros escolares puede representar un riesgo potencial de accidentes, ya sea debido a la obstrucción de la visibilidad o al aumento del tráfico en las zonas peatonales. La eliminación de plazas de aparcamiento en entornos escolares <b>incentivará el uso de medios de transporte alternativos</b>, como caminar, andar en bicicleta o utilizar el transporte público.</p> <p>Esto no solo contribuirá a promover una circulación más fluida, sino que también ayudará a disminuir las emisiones de gases contaminantes. Estas mejoras no solo mejorarán la seguridad y comodidad de los escolares y vecinos, sino que también contribuirán a <b>embellecer y revitalizar los entornos escolares</b>, creando espacios más agradables y accesibles para todo el vecindario. Con la ampliación de las aceras el espacio de <b>aparcamiento se verá reducido</b>. Se <b>fomentará el uso del transporte público</b> y la utilización del <b>Kiss and Ride</b>.</p> <p><b>Priorizar la seguridad sobre la conveniencia del estacionamiento en la vía pública es fundamental para proteger la vida de todos los usuarios de la vía, especialmente la de los niños y niñas que transitan diariamente por estas zonas.</b></p>							
 <p>Ilustración 39. Eliminación de plazas de aparcamiento para carril bici y señal de Kiss+Ride. Fuente: Periódico La Rioja e informatiebord.nl</p>							
PROPUESTA RELACIONADA	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.					
	2.2	Implementación de infraestructura ciclista.					
	2.4	Instalación de aparcamientos para bicicletas y VMP.					
	6.1	Dotación de plazas para carga y descarga.					
	OBJETIVO GENERAL						
OG1: Promover un cambio modal a modelos no motorizados. OG4: Fomentar el transporte público.							
OBJETIVOS ESPECÍFICOS							
OE1: Priorizar los desplazamientos en modos activos (andando y en bicicleta) en el interior del término municipal, principalmente desplazamientos con distancias cortas. OE2: Redistribución del reparto modal existente a favor de una movilidad urbana más sostenible, incluyendo transporte público, desplazamientos a pie, en bicicletas y otros modos con nuevas tecnologías de propulsión. OE3: Mejorar la accesibilidad en el municipio. OE6: Mejorar y gestionar el aparcamiento en el interior del municipio.							
OBJETIVOS ODS							
PLAZO DE EJECUCIÓN		PRIORIDAD	FUENTE FINANCIACIÓN				
Medio plazo		Media	Pública				
AGENTES IMPLICADOS				INDICADORES			
- Ayuntamiento de Santa Pola.				- Nº de plazas de aparcamiento suprimidas. - Nº de estacionamientos Kiss+Ride.			
PRESUPUESTO							
-							

LE 4		GESTIÓN DEL ESTACIONAMIENTO				
PROPUESTA	4.3	Acondicionamiento de las bolsas de aparcamiento en solares				
DESCRIPCIÓN DE LA PROPUESTA						
NÚCLEO URBANO	Todo el municipio					
<p>Con el objetivo de optimizar el espacio urbano y <b>mejorar la infraestructura de estacionamiento</b>, se propone llevar a cabo el <b>acondicionamiento de las bolsas de aparcamiento actuales en solares</b>. Los aparcamientos disuasorios desempeñan un papel fundamental al <b>facilitar la transición de conductores</b> hacia el <b>transporte colectivo</b>, reduciendo la dependencia del vehículo privado, especialmente en el centro urbano. Es esencial que estos aparcamientos ofrezcan un <b>acceso rápido</b> y sencillo a las líneas de transporte público, incentivando así el cambio modal.</p> <p>La iniciativa consistiría en la preparación del suelo de estos terrenos, caracterizados por su arenilla y condiciones deficientes, para convertirlos en espacios funcionales y estéticamente agradables. Este tipo de bolsas, a menudo se regulan mediante <b>señalización específica</b> y en algunos casos, mediante sistemas de gestión de estacionamiento que controlan el tiempo de permanencia de los vehículos.</p> <p>Con el fin de optimizar la experiencia de quienes visitan las playas durante la <b>temporada de verano</b>, se propone reforzar los aparcamientos disponibles. Esta medida busca gestionar de manera eficiente la demanda de estacionamiento, garantizando un acceso más cómodo y seguro para los visitantes durante los <b>meses de mayor afluencia</b>. La mejora en la capacidad de estacionamiento contribuirá a una experiencia más positiva para quienes disfrutan de las playas en temporada alta. Estas bolsas ofrecen <b>flexibilidad a los conductores</b> al permitirles estacionar durante un periodo limitado, lo que facilita la <b>rotación de vehículos</b> y maximiza el uso del espacio disponible. Suelen implementarse en áreas donde la <b>demandas de estacionamiento es alta</b> en ciertos momentos, pero no justifica la asignación permanente de espacio para estacionamiento.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>Aparcamiento del Mercadillo</b> en el <b>principal aparcamiento disuasorio</b>, trasladando el Mercadillo a dos parcelas privadas adyacentes en la Av. Salamanca mediante alquiler y acondicionamiento por parte del Ayuntamiento. Esta medida optimizaría el uso del espacio y revitalizaría áreas abandonadas, permitiendo la rotación de mercadillos de ropa y comida en días alternos. Este traslado puede hacerse los días de Mercadillo.</li> <li>- El <b>estacionamiento del polideportivo</b>, siendo el único disuasorio en <b>Gran Alacant</b>, merece especial atención para abordar la demanda de aparcamiento de la zona.</li> <li>- Adicionalmente, se propone mejorar las bolsas de integración cerca de nodos de transporte, como la <b>Estación de Autobuses y el del Mercadillo</b>, promoviendo una <b>multimodalidad segura</b> y eficiente. Destaca la importancia de equipar los aparcamientos con <b>sensores</b> para una gestión más eficaz de los espacios y una experiencia de estacionamiento mejorada. Estas medidas combinadas buscan impulsar la movilidad sostenible y mejorar la calidad del transporte público.</li> </ul>						
PROPUESTA RELACIONADA	3.1	Fomento de la intermodalidad.				
	3.2	Reorganización de la red de transporte público colectivo.				
	5.3	Proyecto de Mejora de la Accesibilidad viaria a los colegios de la zona norte.				
	9.2	Plataforma MaaS Santa Pola.				
	9.3	Sensorización de plazas de aparcamiento.				
OBJETIVO GENERAL						
<p><b>OG1:</b> Promover un cambio modal a modelos no motorizados.  <b>OG3:</b> Disminuir el ruido ambiental ocasionado por el tráfico.  <b>OG4:</b> Fomentar el transporte público.  <b>OG5:</b> Disminuir el consumo de combustibles fósiles.</p>						
OBJETIVOS ESPECÍFICOS						
<p><b>OE1:</b> Priorizar los desplazamientos en modos activos (andando y en bicicleta) en el interior del término municipal, principalmente desplazamientos con distancias cortas.  <b>OE2:</b> Redistribución del reparto modal existente a favor de una movilidad urbana más sostenible, incluyendo transporte público, desplazamientos a pie, en bicicletas y otros modos con nuevas tecnologías de propulsión.  <b>OE3:</b> Mejorar la accesibilidad en el municipio.  <b>OE6:</b> Mejorar y gestionar el aparcamiento en el interior del municipio.</p>						
OBJETIVOS ODS						
PLAZO DE EJECUCIÓN	PRIORIDAD		FUENTE FINANCIACIÓN			
Corto/medio plazo	Media		Pública			
AGENTES IMPLICADOS			INDICADORES			
- Ayuntamiento de Santa Pola.			- Número de plazas en aparcamientos. - % demanda temporada alta y baja.			
PRESUPUESTO						
<p><b>Acondicionamiento de las parcelas</b> donde se van a implementar las bolsas de aparcamiento temporales.  <b>Señalización vertical 190€/unidad.</b></p>						

Se propone la siguiente actuación específica, **creación de una bolsa de aparcamiento en el acceso del Camino del Cabo con la implantación de un autobús lanzadera:**

La creación de un aparcamiento disuasorio en los límites de un espacio protegido, junto con un servicio de autobús lanzadera, promueve la conservación ambiental y la accesibilidad. Al reducir el tráfico dentro del área protegida, se minimiza la contaminación y se preserva el entorno natural. Además, facilita el acceso de visitantes, evitando la congestión vehicular y los problemas de estacionamiento en el interior del espacio protegido. Esta solución sostenible y eficiente no solo protege el medioambiente, sino que también mejora la experiencia de los usuarios al ofrecer una forma cómoda y responsable de disfrutar del área protegida. Es un espacio protegido y se quiere restringir el paso del tráfico motorizado, excepto autorizados y residentes. La idea principal es crear una **bolsa de aparcamiento sostenible, con materiales blandos, en el acceso** desde Santa Pola ciudad y utilizar uno de los aparcamientos existentes en el acceso desde Gran Alacant. Además, en los meses de verano, se propone la implantación de un **autobús lanzadera** para que los residentes y turistas puedan acceder a las playas y diferentes puntos de la zona, así como **aparcabicis**. Otra idea es proponer un **punto de alquiler de bicicletas** para permitir la movilidad por el Camino al Cabo y reforzar la movilidad cicloturística y deportiva.

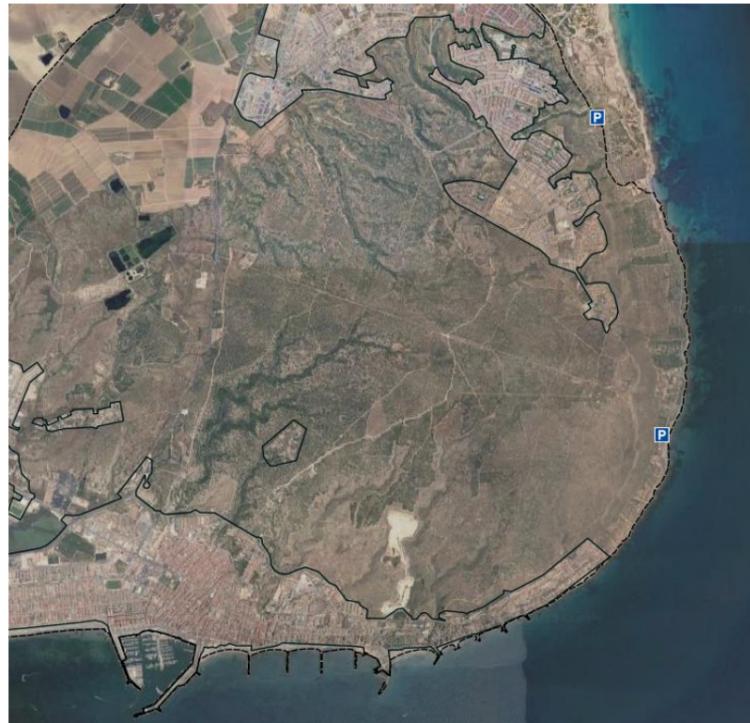


Ilustración 40. Ubicación de los aparcamientos existentes en el Camino del Cabo. Fuente: Elaboración propia.

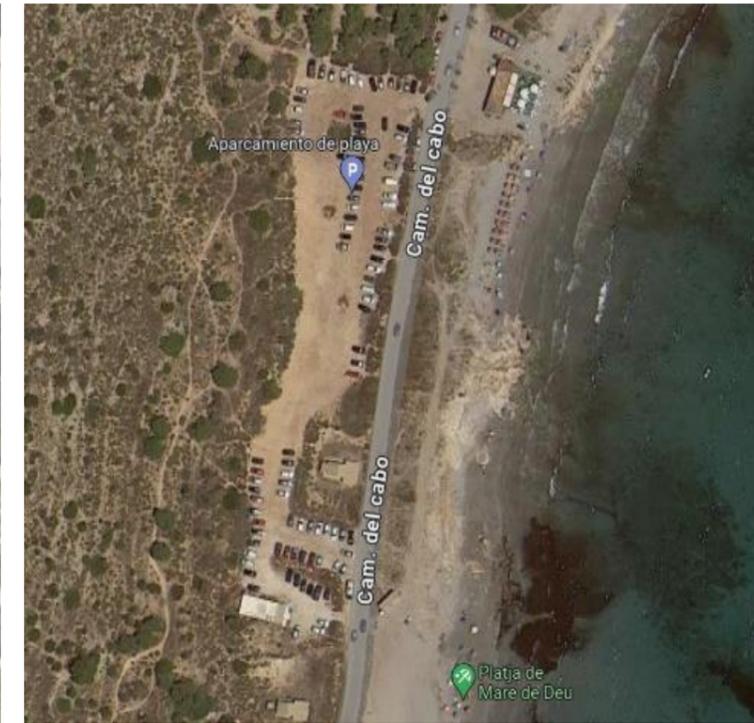


Ilustración 41. Aparcamientos existentes a lo largo del Camino del Cabo. Fuente: Google Maps.

2.3.5 Línea Estratégica 5: Ordenación de la circulación y del vehículo privado

LE 5		ORDENACIÓN DE LA CIRCULACIÓN Y DEL VEHÍCULO PRIVADO				
PROPUESTA	5.1	Jerarquización viaria				
DESCRIPCIÓN DE LA PROPUESTA						
NÚCLEO URBANO	Todo el municipio					
<p>Se plantea la implementación de una <b>jerarquía vial renovada</b> con el objetivo de priorizar el uso de las vías principales o secundarias para el tráfico, reservando la red local exclusivamente para los desplazamientos de los residentes hacia sus viviendas. Esta medida permitiría llevar a cabo acciones destinadas a ampliar el espacio disponible para los peatones en esta red de calles.</p> <p>Se plantea la realización de un <b>Estudio de tráfico</b> para conocer la solución más adecuada y además se propone la siguiente jerarquización viaria con el fin de organizar y estructurar de manera eficiente el sistema de transporte:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>Viaro básico:</b> Comprende las arterias principales destinadas a facilitar la movilidad a gran escala. Conecta áreas clave de la ciudad y sirve como columna vertebral para el flujo de tráfico. Su diseño y su capacidad se orientan hacia la gestión de volúmenes significativos de vehículos y usuarios.</li> <li>- <b>Viaro distribuidor:</b> El viario distribuidor constituye una red intermedia que conecta y distribuye el tráfico desde el viario básico hacia áreas más específicas de la ciudad. Su función es optimizar la circulación dentro de zonas urbanas más extensas, enlazando puntos estratégicos y favoreciendo la accesibilidad.</li> <li>- <b>Viaro local:</b> Este nivel se focaliza en las calles de carácter más local, con un tráfico de menor intensidad. Su propósito principal es servir a las necesidades de acceso a viviendas, comercios y servicios locales. Se prioriza la seguridad peatonal y ciclista, así como la convivencia armónica en entornos residenciales y comerciales.</li> </ul>						
						
		<p>Ilustración 42. Ilustración 43. Jerarquización Vial de Pozuelo de Alarcón. Fuente: Ayuntamiento de Pozuelo de Alarcón.</p>				
PROPUESTA RELACIONADA		1.2	Plataforma única.			
		1.4	Peatonalizaciones temporales.			
		5.2	Reordenación de la circulación.			
		5.3	Estudios de tráfico.			
		7.2	Eliminación de puntos negros.			
		8.2	Mapa acústico.			
OBJETIVO GENERAL						
OG3: Disminuir el ruido ambiental ocasionado por el tráfico.						
OBJETIVOS ESPECÍFICOS						
OE3: Mejorar la accesibilidad en el municipio.						
OE5: Mejorar la infraestructura viaria, mediante la reordenación de la red principal y su adaptación a los distintos modos de transporte no motorizados (peatonal y ciclista), incrementando la seguridad vial.						
OBJETIVOS ODS						
PLAZO DE EJECUCIÓN	PRIORIDAD		FUENTE FINANCIACIÓN			
Medio plazo	Alta		Pública			
AGENTES IMPLICADOS			INDICADORES			
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ayuntamiento de Santa Pola.</li> <li>- Diputación de Alicante.</li> </ul>			<ul style="list-style-type: none"> <li>- Nº de vehículos aforados.</li> </ul>			
PRESUPUESTO						
Presupuesto aproximado de unos 100.000€.						

LE 5		ORDENACIÓN DE LA CIRCULACIÓN Y DEL VEHÍCULO PRIVADO				
PROPUESTA	5.2	Reordenación de la circulación				
DESCRIPCIÓN DE LA PROPUESTA						
NÚCLEO URBANO	Todo el municipio					
<p>Resulta imprescindible seguir reorganizando la infraestructura viaria para lograr una <b>configuración más coherente</b> de la red de carreteras, al mismo tiempo que se promueve la inclusión de otros medios de transporte, especialmente el peatonal. La propuesta implica una clasificación basada en la sección de las vías, con especificaciones detalladas para cada tipo:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <u>Sección &lt; 6 metros</u>: Calle residenciales.</li> <li>- <u>Velocidad máxima</u>: 20 km/h.</li> <li>- Diseño de plataforma única y prioridad peatonal. Vía compartida con ciclistas.</li> <li>- <u>Sección &gt; 6 metros</u>: Calle 30.</li> <li>- <u>Velocidad máxima</u>: 30 km/h.</li> <li>- Presencia de aceras a ambos lados y carril de circulación. Vía compartida con ciclistas o presencia de carril bici.</li> </ul> <p>El <b>Proyecto de Remodelación viaria y urbanización del acceso principal al puerto de Santa Pola (Alicante)</b> pretende reordenar el acceso al muelle de Levante, así como la organización de la trama viaria del propio muelle y sus áreas de estacionamiento con el fin de mejorar la circulación interior y mejorar el aprovechamiento de las áreas anexas a la dársena y sus accesos. Según lo planeado, se contempla la disposición de mobiliario urbano, señalización, iluminación, y diversos elementos de urbanización que conforman una zona de paseo peatonal, tanto en el muelle de Levante como en la zona de la C/ Fernando Pérez Ojeda.</p> <p>Actuaciones planteadas:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Ampliación de aceras.</li> <li>- Colocación y reubicación pasos de peatones.</li> <li>- Isletas de separación de sentidos en los entronques de las glorietas.</li> <li>- Instalación de elementos de mobiliario urbano que no supongan un obstáculo para la libre circulación.</li> <li>- Aparcamientos PMR.</li> </ul>						
PROPUESTA RELACIONADA	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.				
	3.2	Reorganización de la red de transporte público colectivo.				
	4.1	Implantación del sistema ORA (Ordenación Regulada del Aparcamiento).				
	5.1	Jerarquización viaria.				
	5.3	Estudios de tráfico.				
7.2	Eliminación de puntos negros.					
OBJETIVO GENERAL						
OG1: Promover un cambio modal a modelos no motorizados.						
OBJETIVOS ESPECÍFICOS						
OE2: Redistribución del reparto modal existente a favor de una movilidad urbana más sostenible, incluyendo transporte público, desplazamientos a pie, en bicicletas y otros modos con nuevas tecnologías de propulsión.						
OE5: Mejorar la infraestructura viaria, mediante la reordenación de la red principal y su adaptación a los distintos modos de transporte no motorizados (peatonal y ciclista), incrementando la seguridad vial.						
OBJETIVOS ODS						
PLAZO DE EJECUCIÓN	PRIORIDAD		FUENTE FINANCIACIÓN			
Medio plazo	Media		Pública			
AGENTES IMPLICADOS			INDICADORES			
- Ayuntamiento de Santa Pola.			- Nº de calles implicadas en la reordenación.			
PRESUPUESTO						
Presupuesto aproximado de unos <b>100.000 €</b> .						
Proyecto de Remodelación viaria y urbanización del acceso principal al puerto de Santa Pola (Alicante): <b>1.230.137,82 €.</b>						

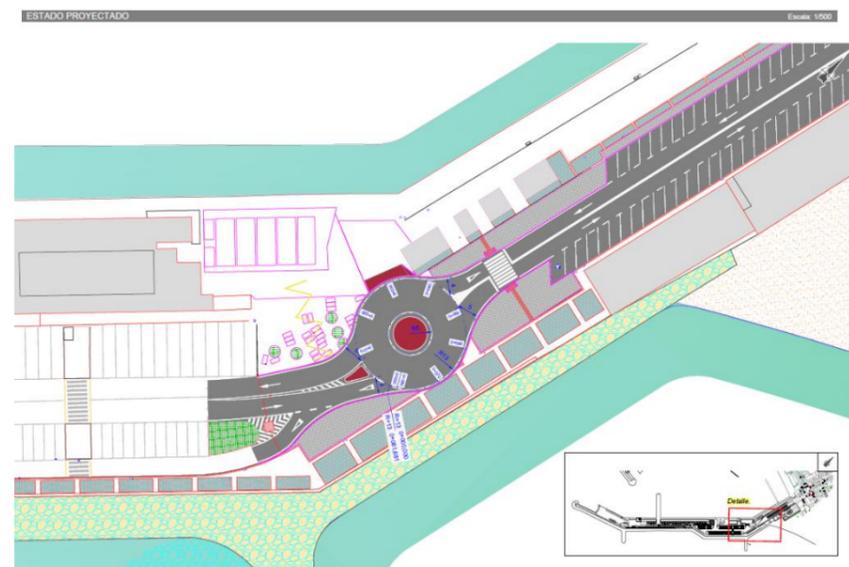


Ilustración 44. Remodelación del acceso al puerto (1). Fuente: Proyecto de Remodelación viaria y urbanización del acceso principal al puerto de Santa Pola (Alicante).

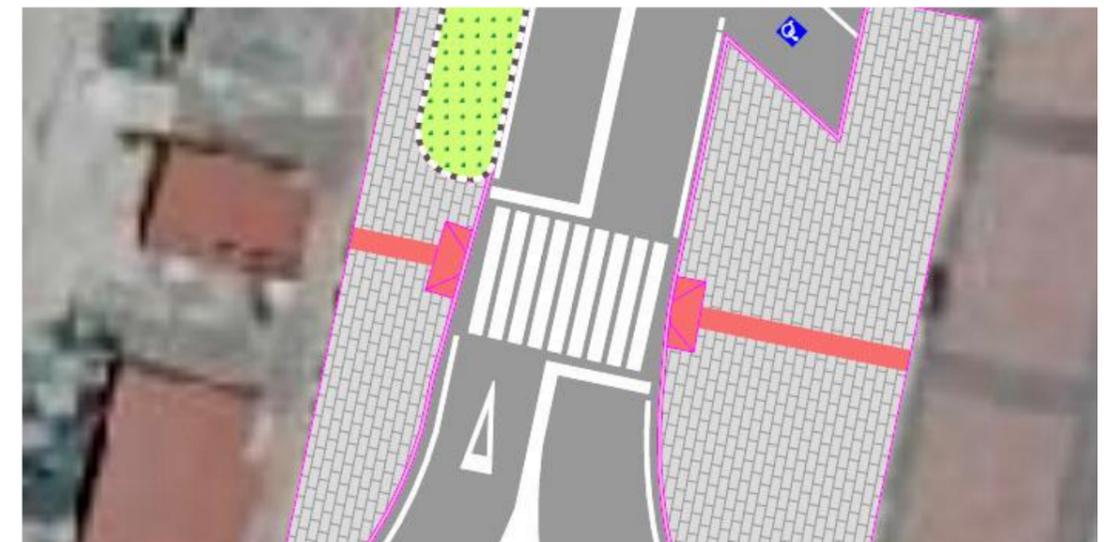
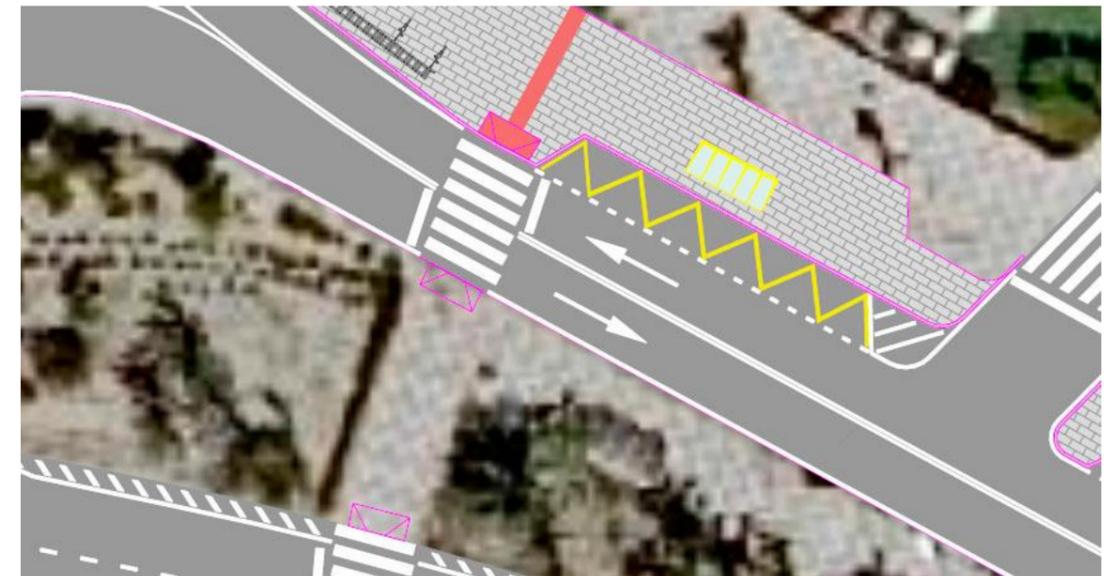
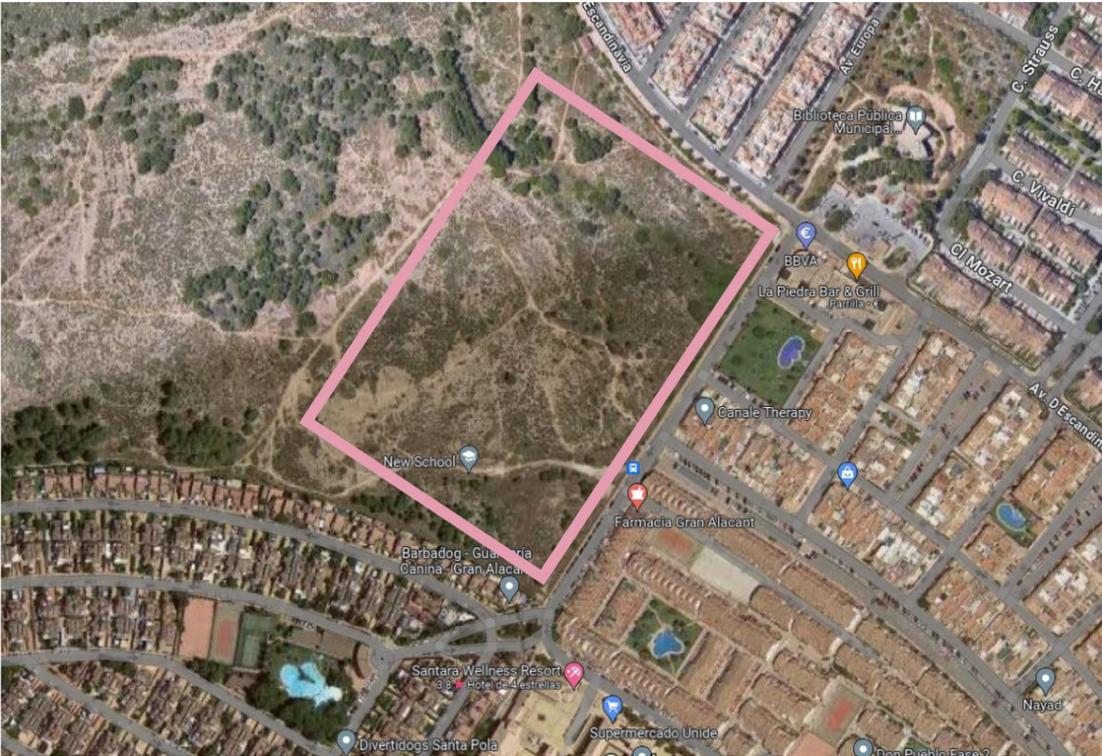


Ilustración 45. Remodelación del acceso al puerto (1). Fuente: Proyecto de Remodelación viaria y urbanización del acceso principal al puerto de Santa Pola (Alicante).

LE 5		ORDENACIÓN DE LA CIRCULACIÓN Y DEL VEHÍCULO PRIVADO	
PROPUESTA	5.3	Estudios de tráfico	
DESCRIPCIÓN DE LA PROPUESTA			
NÚCLEO URBANO	Gran Alacant		
<p>A fin de asegurar una planificación urbana integral y eficiente en el desarrollo de Gran Alacant, se recomienda llevar a cabo un <b>estudio de tráfico</b> en la <b>parcela</b> asignada para la <b>construcción de un futuro centro educativo</b>. Este análisis resulta relevante para anticipar las posibles implicaciones en términos de movilidad y flujo vehicular que la implementación del equipamiento educativo podría generar y evaluar distintos escenarios.</p> <p>Dicho estudio deberá abordar diversos aspectos, incluyendo la capacidad de las vías circundantes, los patrones de desplazamiento de la población local, así como las <b>horas punta de tráfico</b> en la zona. Además, deberán considerar factores como la accesibilidad peatonal, la seguridad vial y la posible necesidad de mejoras en la infraestructura vial existente para garantizar un acceso seguro y eficiente al nuevo colegio.</p> <p>La información recopilada a través de este estudio de tráfico proporcionará una base sólida para la toma de <b>decisiones en el diseño y la planificación</b> del entorno escolar, permitiendo la implementación de <b>medidas adecuadas</b> para mitigar posibles congestiones y optimizar la movilidad en la zona.</p>			
			
Ilustración 46. Parcela en Gran Alacant para el nuevo colegio. Fuente: Google Maps.			
PROPUESTA RELACIONADA	1.6	Redacción del Plan de Accesibilidad Universal.	
	1.7	Transformación del espacio público desde la perspectiva de género.	
	2.3	Implementación de Ciclocalle 20.	
	3.2	Reorganización de la red de transporte público colectivo.	
	4.1	Implantación del sistema ORA (Ordenación Regulada del Aparcamiento).	
	5.1	Jerarquización viaria.	
	5.2	Reordenación de la circulación.	
OBJETIVO GENERAL			
OG4: Fomentar el transporte público.			
OBJETIVOS ESPECÍFICOS			
OE2: Redistribución del reparto modal existente a favor de una movilidad urbana más sostenible, incluyendo transporte público, desplazamientos a pie, en bicicletas y otros modos con nuevas tecnologías de propulsión.			
OE3: Mejorar la accesibilidad en el municipio.			
OE5: Mejorar la infraestructura viaria, mediante la reordenación de la red principal y su adaptación a los distintos modos de transporte no motorizados (peatonal y ciclista), incrementando la seguridad vial.			
OBJETIVOS ODS	     		
PLAZO DE EJECUCIÓN	PRIORIDAD	FUENTE FINANCIACIÓN	
Corto plazo	Baja	Pública	
AGENTES IMPLICADOS		INDICADORES	
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ayuntamiento de Santa Pola.</li> <li>- Empresa adjudicataria para el Estudio.</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>- IMD de los vehículos aforados.</li> <li>- Nº de puntos de aforo vehicular.</li> </ul>	
PRESUPUESTO			
Coste del Estudio.			

LE 5		ORDENACIÓN DE LA CIRCULACIÓN Y DEL VEHÍCULO PRIVADO			
PROPUESTA	5.4	Vados particulares	PROPUESTA RELACIONADA	7.2 10.3	Eliminación de puntos negros. Campañas de formación y sensibilización.
DESCRIPCIÓN DE LA PROPUESTA			OBJETIVO GENERAL		
NÚCLEO URBANO	Todo el municipio		OG2: Aumentar la seguridad vial.		
<p>Con el fin de promover un uso adecuado de los vados particulares y garantizar la eficiencia de la movilidad urbana, se propone <b>reforzar la normativa</b> con medidas concretas.</p> <p>En primer lugar, se recomienda llevar a cabo un <b>inventario actualizado</b> de estos accesos privados para una gestión más precisa del espacio público.</p> <p>Asimismo, se sugiere <b>aumentar las sanciones</b> en conformidad con las ordenanzas establecidas, buscando disuadir comportamientos indebidos y asegurar el respeto al entorno urbano.</p> <p>Además, la implementación de <b>campañas educativas</b> contribuirá a concienciar a la comunidad sobre la importancia de cumplir estas medidas.</p>			OBJETIVOS ESPECÍFICOS		
			<p>OE3: Mejorar la accesibilidad en el municipio.</p> <p>OE5: Mejorar la infraestructura viaria, mediante la reordenación de la red principal y su adaptación a los distintos modos de transporte no motorizados (peatonal y ciclista), incrementando la seguridad vial.</p>		
OBJETIVOS ODS			3 SALUD Y BIENESTAR	5 IGUALDAD DE GÉNERO	9 INDUSTRIA, INNOVACIÓN E INFRAESTRUCTURA
			10 REDUCCIÓN DE LAS DESIGUALDADES	11 CIUDADES Y COMUNIDADES SOSTENIBLES	13 ACCIÓN POR EL CLIMA
PLAZO DE EJECUCIÓN		PRIORIDAD		FUENTE FINANCIACIÓN	
Corto plazo		Alta		Pública	
AGENTES IMPLICADOS			INDICADORES		
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ayuntamiento de Santa Pola.</li> <li>- Policía Local.</li> </ul>			<ul style="list-style-type: none"> <li>- Nº de vados sin señalización.</li> <li>- Inventario de vados particulares.</li> </ul>		
PRESUPUESTO					
Según partida presupuestaria del Ayuntamiento.					



Ilustración 47. Vado permanente en calle Gabriel Miró. Fotografía propia

2.3.6 Línea Estratégica 6: Gestión de la Distribución Urbana de Mercancías (DUM)

LE 6		GESTIÓN DE LA DISTRIBUCIÓN URBANA DE MERCANCÍAS (DUM)							
PROPUESTA	6.1	Reorganización de la distribución urbana de mercancías	<table border="1"> <tr> <td>PROPUESTA RELACIONADA</td> <td>4.2</td> <td>Eliminación de plazas de aparcamiento.</td> </tr> <tr> <td></td> <td>9.3</td> <td>Sensorización de plazas de aparcamiento.</td> </tr> </table>	PROPUESTA RELACIONADA	4.2	Eliminación de plazas de aparcamiento.		9.3	Sensorización de plazas de aparcamiento.
PROPUESTA RELACIONADA	4.2	Eliminación de plazas de aparcamiento.							
	9.3	Sensorización de plazas de aparcamiento.							
DESCRIPCIÓN DE LA PROPUESTA			OBJETIVO GENERAL						
NÚCLEO URBANO	Todo el municipio		<p>OG3: Disminuir el ruido ambiental ocasionado por el tráfico.</p> <p>OG5: Disminuir el consumo de combustibles fósiles.</p>						
<p>Optimizar la <b>distribución de zonas de carga y descarga de manera eficiente y efectiva</b>, asegurando un número adecuado de espacios para satisfacer la demanda de transporte de mercancías. Estas áreas se ubicarán en un rango de 50 metros de distancia de los comercios para facilitar su acceso, y tendrán un radio de operación promedio de 150 metros. Algunos de estas plazas de carga y descarga para vehículos convencionales contarán con un espacio reservado para los <b>vehículos de carga y descarga de bajas emisiones</b>, estarán estratégicamente ubicados en zonas comerciales y casco urbano. Asimismo, para dar solución al estacionamiento irregular en estas plazas, es necesario reforzar las sanciones contempladas en la normativa y apoyarse en la digitalización de las plazas. Se establece el siguiente <b>horario para las operaciones de carga y descarga</b>:</p> <table border="1"> <tr> <td> <p><b>De lunes a viernes</b> 08h-14h 17h-20h</p> <p><i>Calles peatonales/Plataforma única</i> 08h-12h</p> </td> </tr> <tr> <td> <p><b>Sábados</b> 09h-14h</p> <p><i>Calles peatonales/Plataforma única</i> 09h-12h</p> </td> </tr> <tr> <td> <p><b>De lunes a sábados</b> 08h-14h</p> <p><i>Casco Urbano</i></p> </td> </tr> </table> <p>Esta regulación tiene como objeto gestionar de manera eficiente las actividades de carga y descarga, contribuyendo así a la fluidez del tráfico y al bienestar de la comunidad local. Se solicita a los usuarios y operadores, respetar rigurosamente estos horarios para mantener un entorno urbano ordenado y facilitar la convivencia en la zona.</p> <p>Con el propósito de mejorar la calidad de vida en el centro urbano y minimizar las molestias derivadas de la distribución de mercancías, se propone la implementación de una medida para <b>limitar el acceso</b> de vehículos de mercancías en función de su tamaño y su peso. Solo se permitirá la entrada de vehículos con <b>dimensiones inferiores a 9 metros</b> y un <b>peso no superior a 10 toneladas</b>. Esta restricción busca reducir los niveles de ruido y emisiones asociados con la entrega de mercancías en áreas residenciales, de restauración y turísticas del municipio. Esta medida contribuirá a preservar la tranquilidad de los residentes y a mejorar la experiencia de los visitantes y turistas. Se invita a los transportistas y operadores logísticos a ajustar sus operaciones de acuerdo con estas restricciones, promoviendo así un entorno urbano más sostenible y agradable para todos.</p> <p>Optimizar la logística urbana implica dirigir a los repartidores hacia las áreas de carga y descarga disponibles, facilitando así la distribución eficiente de bienes en la ciudad. Implementar un sistema de control basado en alertas puede contribuir a prevenir el abuso de estas zonas, asegurando su uso adecuado y evitando congestiones innecesarias.</p> <p>Como medida para <b>digitalizar</b> la distribución de mercancías, se propone el control de las plazas mediante el uso de las TIC, un centro de control y una serie de sensores instalados que detectan en tiempo real los vehículos estacionados. El sistema contará con: una red de sensores instalados en las plazas de C/D; una app para el usuario donde pueda consultar el estado de las plazas en tiempo real, declarar el uso de la plaza reservada y monitoreo del tiempo máximo de uso. El centro de control se encarga de la información respecto al nivel de ocupación, número de rotaciones por plaza y tiempo medio de estancia.</p>			<p><b>De lunes a viernes</b> 08h-14h 17h-20h</p> <p><i>Calles peatonales/Plataforma única</i> 08h-12h</p>	<p><b>Sábados</b> 09h-14h</p> <p><i>Calles peatonales/Plataforma única</i> 09h-12h</p>	<p><b>De lunes a sábados</b> 08h-14h</p> <p><i>Casco Urbano</i></p>	<p>OBJETIVOS ESPECÍFICOS</p> <p>OE3: Mejorar la accesibilidad en el municipio.</p> <p>OE5: Mejorar la infraestructura viaria, mediante la reordenación de la red principal y su adaptación a los distintos modos de transporte no motorizados (peatonal y ciclista), incrementando la seguridad vial.</p> <p>OE6: Mejorar y gestionar el aparcamiento en el interior del municipio.</p>			
			<p><b>De lunes a viernes</b> 08h-14h 17h-20h</p> <p><i>Calles peatonales/Plataforma única</i> 08h-12h</p>						
<p><b>Sábados</b> 09h-14h</p> <p><i>Calles peatonales/Plataforma única</i> 09h-12h</p>									
<p><b>De lunes a sábados</b> 08h-14h</p> <p><i>Casco Urbano</i></p>									
OBJETIVOS ODS									
PLAZO DE EJECUCIÓN	PRIORIDAD	FUENTE FINANCIACIÓN							
Corto/medio plazo	Media	Pública							
AGENTES IMPLICADOS		INDICADORES							
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ayuntamiento de Santa Pola.</li> <li>- Comercios locales afectados.</li> <li>- Empresas de logística.</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>- Nº de puntos de carga y descarga.</li> <li>- Nº de puntos de c/d para vehículos de bajas emisiones.</li> </ul>							
PRESUPUESTO									
Según partida presupuestaria del Ayuntamiento. Precios sensores y despliegue TIC según empresa.									
			<p>Con la finalidad de reducir el impacto causado por el <b>e-commerce</b> y la distribución de mercancías a domicilio, así como de apoyar al pequeño y mediano comercio. Se sugieren las siguientes medidas:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Fomentar la creación de puntos de entrega cercanos (microhubs) o sistemas de recogida de mercancías que brinden flexibilidad tanto al transportista como al consumidor.</li> <li>- Establecer puntos de recogida en instalaciones con horarios amplios, garantizando su seguridad y reduciendo actos de vandalismo.</li> </ul>						

2.3.7 Línea Estratégica 7: Mejora de la seguridad vial

LE 7		SEGURIDAD VIAL																													
PROPUESTA	7.1	Mejora e instalación de elementos de señalización																													
DESCRIPCIÓN DE LA PROPUESTA																															
<p>La mejora e instalación de elementos de señalización en un municipio es un paso fundamental hacia la <b>creación de un entorno urbano más seguro, eficiente y accesible</b>. Estos elementos desempeñan un papel fundamental en la orientación de los ciudadanos, regulación del tráfico y la promoción de una correcta convivencia entre peatones y conductores de vehículos motorizados y no motorizados. Además, se busca optimizar la <b>fluidez del tráfico y prevenir situaciones de riesgo</b>. La instalación de señales claras y visibles en puntos estratégicos, como cruces de calles, intersecciones y zonas escolares, contribuye a una circulación más ordenada y segura.</p>		 <p>Ilustración 48 Pasos de peatones inteligentes. Fuente: La Vanguardia</p>																													
<p>El objetivo de esta propuesta es presentar una solución innovadora para mejorar la señalización vial utilizando <b>tecnología de iluminación con detectores</b>. Esta combinación permitirá una mayor visibilidad y efectividad de las señales verticales en carreteras y calles, mejorando así la seguridad vial y reduciendo el riesgo de accidentes. En esta propuesta, se contempla el diseño e implementación de detectores. Son dispositivos que combinan tecnología de iluminación LED de alta eficiencia con sensores de detección.</p> <p>Mejoras tecnológicas en semáforos convencionales: también se propone la instalación de botoneras para peatones con el objetivo de mejorar la seguridad de los peatones y la fluidez del tráfico rodado. <b>Instalación del Cyberpass</b> para personas con discapacidad visual. La introducción de <b>señalética específica para peatones</b>, así como la adaptación de señales para personas con discapacidad, mejora la inclusividad y accesibilidad del entorno urbano. Además, la modernización de señales mediante tecnologías inteligentes puede potenciar la eficiencia del sistema de tráfico, ofreciendo información en tiempo real y adaptándose a las necesidades cambiantes.</p> <p>La participación ciudadana en la planificación de la señalización es crucial para garantizar que se refleje las necesidades y prioridades de la comunidad. La colaboración entre autoridades municipales y residentes puede contribuir a la identificación de áreas críticas y la implementación de soluciones específicas.</p>		<p><b>PROPUESTA RELACIONADA</b></p> <table border="1"> <tr><td>1.5</td><td>Itinerarios escolares seguros.</td></tr> <tr><td>1.6</td><td>Redacción del Plan de Accesibilidad Universal.</td></tr> <tr><td>1.7</td><td>Transformación del espacio público desde la perspectiva de género.</td></tr> <tr><td>2.1</td><td>Mantenimiento de la infraestructura ciclista existente y de los aparcabicis instalados.</td></tr> <tr><td>2.3</td><td>Instalación de la señalización ciclista y VMP.</td></tr> <tr><td>7.2</td><td>Eliminación de puntos negros.</td></tr> <tr><td>7.3</td><td>Elementos de calmado de tráfico.</td></tr> <tr><td>9.3</td><td>Sensorización de plazas de aparcamiento.</td></tr> </table> <p><b>OBJETIVO GENERAL</b></p> <p><b>OG2:</b> Aumentar la seguridad vial.</p> <p><b>OBJETIVOS ESPECÍFICOS</b></p> <p><b>OE3:</b> Mejorar la accesibilidad en el municipio.</p> <p><b>OE4:</b> Mejora de la calidad del servicio de transporte público y del espacio público.</p> <p><b>OE5:</b> Mejorar la infraestructura viaria, mediante la reordenación de la red principal y su adaptación a los distintos modos de transporte no motorizados (peatonal y ciclista), incrementando la seguridad vial.</p> <p><b>OBJETIVOS ODS</b></p> <table border="1"> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </table> <p><b>PLAZO DE EJECUCIÓN</b></p> <table border="1"> <tr> <td>Corto plazo</td> <td><b>PRIORIDAD</b></td> <td><b>FUENTE FINANCIACIÓN</b></td> </tr> <tr> <td></td> <td>Alta</td> <td>Pública</td> </tr> </table> <p><b>AGENTES IMPLICADOS</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Ayuntamiento de Santa Pola.</li> <li>- Diputación de Alicante.</li> <li>- Dirección General de Tráfico.</li> </ul> <p><b>INDICADORES</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Elementos de señalización instalados.</li> </ul> <p><b>PRESUPUESTO</b></p> <p>Instalación de la <b>señalética vertical</b> correspondiente: <b>190€/unidad</b>.</p> <p>Instalación de la <b>señalética horizontal</b> correspondiente: <b>1,15 €/ml</b>.</p> <p><b>Iluminación de pasos de peatones.</b></p>		1.5	Itinerarios escolares seguros.	1.6	Redacción del Plan de Accesibilidad Universal.	1.7	Transformación del espacio público desde la perspectiva de género.	2.1	Mantenimiento de la infraestructura ciclista existente y de los aparcabicis instalados.	2.3	Instalación de la señalización ciclista y VMP.	7.2	Eliminación de puntos negros.	7.3	Elementos de calmado de tráfico.	9.3	Sensorización de plazas de aparcamiento.							Corto plazo	<b>PRIORIDAD</b>	<b>FUENTE FINANCIACIÓN</b>		Alta	Pública
1.5	Itinerarios escolares seguros.																														
1.6	Redacción del Plan de Accesibilidad Universal.																														
1.7	Transformación del espacio público desde la perspectiva de género.																														
2.1	Mantenimiento de la infraestructura ciclista existente y de los aparcabicis instalados.																														
2.3	Instalación de la señalización ciclista y VMP.																														
7.2	Eliminación de puntos negros.																														
7.3	Elementos de calmado de tráfico.																														
9.3	Sensorización de plazas de aparcamiento.																														
Corto plazo	<b>PRIORIDAD</b>	<b>FUENTE FINANCIACIÓN</b>																													
	Alta	Pública																													

LE 7		SEGURIDAD VIAL				
PROPUESTA	7.2	Eliminación de puntos negros				
DESCRIPCIÓN DE LA PROPUESTA						
NÚCLEO URBANO	Todo el municipio					
<p>La eliminación de puntos negros en la movilidad peatonal es esencial para <b>garantizar la seguridad y tranquilidad</b> de los usuarios en los espacios urbanos. Los puntos negros, o áreas críticas de riesgo, representan lugares donde la movilidad peatonal se ve comprometida, ya sea debido a la falta de visibilidad, diseño inadecuado o condiciones inseguras.</p> <p>La inseguridad asociada con estos puntos negros puede afectar negativamente en la experiencia de caminar en el municipio de Santa Pola. Para abordar este problema, es crucial <b>implementar medidas</b> que mejoren la seguridad peatonal, y la iluminación juega un papel crucial en este proceso. Una <b>iluminación adecuada</b> no solo contribuye a disipar los puntos negros al proporcionar mayor visibilidad, sino que también crea entornos más seguros y acogedores. La instalación estratégica de iluminación en áreas críticas, cruces de calles y zonas de mayor tránsito peatonal puede reducir significativamente los riesgos de accidentes y mejorar la sensación de seguridad para los peatones.</p> <p>La eliminación de puntos negros en la movilidad peatonal se traduce en <b>entornos más seguros</b>, y además promueve una <b>movilidad más inclusiva y accesible</b> para todos. Al abordar estos desafíos de manera integral, las ciudades pueden fomentar la confianza de los peatones y contribuir a la creación de comunidades urbanas más seguras y habitables.</p> <p>Estas serían algunas de las <b>medidas que planteamos para eliminar estos puntos negros</b>:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>Diferencias</b> en el <b>pavimento</b> mediante la textura y el color.</li> <li>- <b>Bandas sonoras</b> con resaltes transversales.</li> <li>- <b>Refugios</b> para peatones.</li> <li>- Instalación de <b>barandillas</b> entre la acera y la calzada para conducir el movimiento de los peatones por itinerarios seguros.</li> <li>- Instalación de <b>pilonas/jardineras</b>, suponen un impedimento físico y hace que aumente la seguridad y comodidad de los peatones.</li> <li>- <b>Espejos</b> en cruces.</li> <li>- <b>Balizamiento</b>, elementos para delimitar los bordes de la carretera y puntos singulares.</li> </ul>						
PROPUESTA RELACIONADA	1.6	Redacción del Plan de Accesibilidad Universal.				
	1.7	Transformación del espacio público desde la perspectiva de género.				
	2.3	Instalación de la señalización ciclista y VMP.				
	5.1	Jerarquización viaria.				
	5.2	Reordenación de la circulación.				
	5.4	Vados particulares.				
	7.1	Mejora e instalación de elementos de señalización.				
	7.3	Elementos de calmado de tráfico.				
	10.3	Campañas de formación y sensibilización.				
OBJETIVO GENERAL						
OG2: Aumentar la seguridad vial.						
OBJETIVOS ESPECÍFICOS						
OE1: Priorizar los desplazamientos en modos activos (andando y en bicicleta) en el interior del término municipal, principalmente desplazamientos con distancias cortas.						
OE3: Mejorar la accesibilidad en el municipio.						
OE5: Mejorar la infraestructura viaria, mediante la reordenación de la red principal y su adaptación a los distintos modos de transporte no motorizados (peatonal y ciclista), incrementando la seguridad vial.						
OBJETIVOS ODS						
PLAZO DE EJECUCIÓN	PRIORIDAD		FUENTE FINANCIACIÓN			
Corto plazo	Media		Pública			
AGENTES IMPLICADOS			INDICADORES			
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ayuntamiento de Santa Pola.</li> <li>- Diputación de Alicante.</li> <li>- Generalitat Valenciana.</li> </ul>			<ul style="list-style-type: none"> <li>- Nº de espejos instalados.</li> <li>- Nº de luminarias sustituidas (tipo led).</li> <li>- Nº de señales de tráfico instaladas.</li> </ul>			
PRESUPUESTO						
Mejoras realizadas en el <b>alumbrado público</b> . Instalación de <b>espejos</b> en cruces con poca visibilidad.						



Ilustración 49. Diferencias en el pavimento mediante la textura y el color.  
Fuente: UNIFORT



Ilustración 50. Bandas sonoras con resaltes transversales. Fuente: Fixer



Ilustración 51. Refugios para peatones. Fuente: Diario de Rivas



Ilustración 52. Barandillas entre la acera y la calzada. Fuente: Ayuntamiento El Rosario



Ilustración 53. Pilonas/jardineras. Fuente: Ado Cerramientos Metálicos



Ilustración 54. Espejos en cruces. Fuente: Dimobi 2000



Ilustración 55. Balizamiento en calzada

LE 7		MEJORA DE LA SEGURIDAD VIAL				
PROPUESTA	7.3	Elementos de calmado de tráfico				
NÚCLEO URBANO		Todo el municipio				
<p>El enfoque principal de las iniciativas relacionadas con la movilidad urbana ya no se centra exclusivamente en garantizar la fluidez del tráfico, sino en asegurar la seguridad de todas las personas usuarias del espacio público, conforme a la reciente priorización de los diferentes actores viales, destacando la prioridad peatonal.</p> <p>Aunque la mayoría de los accidentes de tráfico son el resultado de diversas circunstancias desfavorables convergiendo en momentos y lugares específicos, muchos de ellos están vinculados a los riesgos inherentes al uso frecuente de vehículos a motor y a la movilidad en entornos urbanos. Debido al elevado volumen de desplazamientos que se efectúan cotidianamente en áreas urbanas, se incrementa significativamente el riesgo de que estos lugares sean escenarios de accidentes viales.</p> <p>A continuación, se muestran algunas propuestas de calmado de tráfico a aplicar en Santa Pola:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>Estrechamiento de carriles mediante un elemento físico central</b>, como los refugios para peatones. Reducir el ancho de las calzadas obliga a los conductores a reducir la velocidad, lo que disminuye el riesgo de accidentes y lesiones graves. Además, el espacio liberado puede destinarse a aceras más amplias, carriles para bicicletas o zonas verdes, promoviendo la movilidad sostenible y la convivencia pacífica entre peatones, ciclistas y automovilistas.</li> <li>- <b>Ensanche de orejas peatonales</b>, hacen que aumente la visibilidad en los pasos de peatones. Facilita el cruce de los peatones y disminuir el peligro de la circulación y el riesgo hacia los escolares y viandantes en general. Impiden el aparcamiento ilegal de los vehículos. Reduce el riesgo de colisiones entre vehículos y personas, especialmente en áreas de alta afluencia peatonal. Disminuye la velocidad del tráfico debido al estrechamiento en la calzada y del radio de giro de los vehículos. Recoge parte del mobiliario urbano. Esta medida promueve una movilidad urbana más inclusiva y protege la vida de los peatones, convirtiendo nuestras ciudades en lugares más seguros y accesibles para todos.</li> <li>- <b>Paso de peatones elevados e inteligentes</b>: representan una innovadora solución para mejorar la seguridad vial en las ciudades, con pintura antideslizante e iluminación de las marcas viales horizontales mediante paneles led integrados en el asfalto, de color blanco y regulado mediante sensores volumétricos en el entorno. Estos dispositivos no solo elevan a los peatones a la altura de la acera, proporcionando una visibilidad óptima para los conductores, sino que también incorporan tecnología inteligente para optimizar la seguridad. Mediante sensores y sistemas de detección, estos pasos pueden alertar a los conductores sobre la presencia de peatones, activar señales luminosas o incluso detener el tráfico automáticamente. Esta combinación de elevación física y tecnología avanzada reduce significativamente el riesgo de accidentes y fomenta una convivencia más segura y armoniosa entre peatones y vehículos.</li> </ul>						
PROPUESTA RELACIONADA	1.5	Itinerarios escolares seguros.				
	1.6	Redacción del Plan de Accesibilidad Universal.				
	7.1	Mejora e instalación de elementos de señalización.				
	7.2	Eliminación de puntos negros.				
OBJETIVO GENERAL						
OG2: Aumentar la seguridad vial.						
OBJETIVOS ESPECÍFICOS						
OE1: Priorizar los desplazamientos en modos activos (andando y en bicicleta) en el interior del término municipal, principalmente desplazamientos con distancias cortas.						
OE3: Mejorar la accesibilidad en el municipio.						
OE5: Mejorar la infraestructura viaria, mediante la reordenación de la red principal y su adaptación a los distintos modos de transporte no motorizados (peatonal y ciclista), incrementando la seguridad vial.						
OBJETIVOS ODS						
PLAZO DE EJECUCIÓN		PRIORIDAD	FUENTE FINANCIACIÓN			
Corto plazo		Alta	Pública/Privada			
AGENTES IMPLICADOS			INDICADORES			
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ayuntamiento de Santa Pola.</li> <li>- Diputación de Alicante.</li> </ul>			<ul style="list-style-type: none"> <li>- Nº de pasos de peatones elevados.</li> <li>- Nº de pasos de peatones inteligentes.</li> <li>- Nº de ensanche de orejas peatonales.</li> </ul>			
PRESUPUESTO						
Presupuesto aproximado para el <b>asfaltado (con mezcla bituminosa)</b> de la vía: <b>18 €/m<sup>2</sup></b>						



Ilustración 56. Estrechamiento de carriles con refugio para peatones. Fuente: Elaboración propia



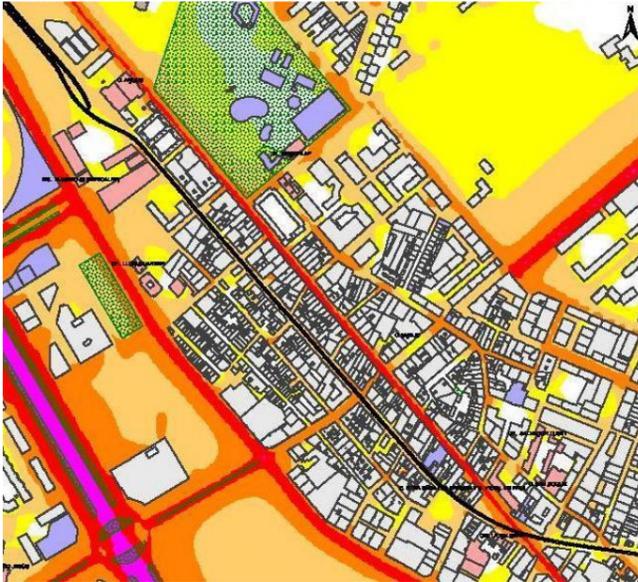
Ilustración 57. Orejas peatonales. Fuente: Elaboración propia



Ilustración 58. Paso de peatones elevados e inteligentes. Fuente: Ayuntamiento de Alcalá de Guadaíra

2.3.8 Línea Estratégica 8: Calidad ambiental y ahorro energético

LE 8		CALIDAD AMBIENTAL Y AHORRO ENERGÉTICO	
PROPUESTA	8.1	Control de la calidad del aire y contaminación acústica	PROPUESTA RELACIONADA 8.2 Mapa acústico.
DESCRIPCIÓN DE LA PROPUESTA		OBJETIVO GENERAL	
NÚCLEO URBANO	Todo el municipio		OG3: Disminuir el ruido ambiental ocasionado por el tráfico. OG5: Disminuir el consumo de combustibles fósiles.
<p><b>Pla Ciutat Santa Pola: Proyecto 17.</b> Programa integral de ahorro energético en infraestructuras e instalaciones públicas.</p> <p>La preservación del medio ambiente ocupa un papel estratégico en Santa Pola, siendo fundamental para el éxito de proyectos estratégicos propuestos. Un enfoque clave en este sentido implica la gestión eficiente y racional de la energía, con el ayuntamiento presentando importantes oportunidades de ahorro que deben ser identificadas y aprovechadas. En este contexto, la conservación de los recursos naturales se traduce en beneficios ambientales inmediatos, y además, establece una base sólida para el desarrollo sostenible a largo plazo.</p>		OBJETIVOS ESPECÍFICOS	
 <p>De manera adicional, la implementación de <b>sensores</b> emerge como una herramienta valiosa para la <b>monitorización</b> de diversos parámetros ambientales. Estos dispositivos ofrecen la capacidad de evaluar la calidad del aire, las partículas flotantes, las emisiones de CO2, la presión atmosférica, así como los niveles de humedad y temperatura en tiempo real.</p> <p>Se propone llevar a cabo la medida correctiva técnica número 1, denominada "<b>Control sonoro de vehículos anormalmente ruidosos, con especial atención a los ciclomotores</b>", conforme a lo establecido en la Ordenanza Municipal contra Ruidos y Vibraciones. Esta sugerencia se deriva del <b>Análisis Estacional del Mapa Acústico de Santa Pola</b>.</p> <p>Además, se propone la instalación de sensores en puntos críticos de las vías públicas para <b>informar de los niveles de contaminación acústica y atmosférica</b>.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- C/Elche.</li> <li>- Av. Portus Illicitanus.</li> <li>- Carretera Elche-Santa Pola.</li> <li>- C/Fernando Pérez Ojeda.</li> <li>- Rotonda Av. Finlandia – Av. del Mediterrani.</li> </ul>		<p>OBJETIVOS ODS</p>  <p>OE2: Redistribución del reparto modal existente a favor de una movilidad urbana más sostenible, incluyendo transporte público, desplazamientos a pie, en bicicletas y otros modos con nuevas tecnologías de propulsión.</p> <p>OE4: Mejora de la calidad de servicio del transporte público y del espacio público.</p>	
PLAZO DE EJECUCIÓN		PRIORIDAD	FUENTE FINANCIACIÓN
Corto/medio plazo		Media	Pública
AGENTES IMPLICADOS		INDICADORES	
- Ayuntamiento de Santa Pola.		- Nº de sensores acústicos instalados. - Nº de sensores calidad del aire instalados.	
PRESUPUESTO			
<p><b>Sensores de medición de contaminación del aire: 400€.</b></p> <p><b>Sensores de medición de contaminación acústica: 105€.</b></p>			

LE 8		CALIDAD AMBIENTAL Y AHORRO ENERGÉTICO																																												
PROPUESTA	8.2	Mapa acústico	<table border="1"> <tr> <td>PROPUESTA RELACIONADA</td> <td>5.1</td> <td>Jerarquización viaria.</td> </tr> <tr> <td></td> <td>8.1</td> <td>Control de la calidad del aire y contaminación acústica.</td> </tr> </table>	PROPUESTA RELACIONADA	5.1	Jerarquización viaria.		8.1	Control de la calidad del aire y contaminación acústica.																																					
PROPUESTA RELACIONADA	5.1	Jerarquización viaria.																																												
	8.1	Control de la calidad del aire y contaminación acústica.																																												
DESCRIPCIÓN DE LA PROPUESTA			OBJETIVO GENERAL																																											
NÚCLEO URBANO	Todo el municipio		OG3: Disminuir el ruido ambiental y ocasionado por el tráfico.																																											
<p>Mediante el Boletín Oficial de la Provincia de Alicante nº 51 del 14 de marzo de 2023, en el <b>Artículo 15. Mapa Acústico</b>, el Mapa Acústico del municipio consistirá en la representación gráfica de los niveles de ruidos existentes en el municipio de Santa Pola, con el objetivo de analizarlos y aportar información acerca de las fuentes sonoras causantes de la contaminación acústica y tendrán, entre otros, los siguientes objetivos:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Permitir conocer el cumplimiento de los objetivos de calidad acústica para cada tipo de área acústica delimitada por el Ayuntamiento.</li> <li>- Posibilitar la adopción fundada de programas de actuación en materia de contaminación acústica y, en general, de las medidas correctoras que sean adecuadas.</li> <li>- Evaluar el impacto acústico de un nuevo emisor sobre una determinada zona.</li> </ul> <p>Con este propósito, se diferencian las zonas según su uso urbanístico, áreas designadas, servidumbres existentes o previstas, y las fuentes que generan contaminación acústica. Además del Plan Acústico Municipal de la Ciudad, se pueden crear mapas de ruido específicos para cualquier fuente emisora, como los relacionados con el ocio nocturno. Estos mapas se elaborarán en áreas donde estas fuentes tienen una influencia significativa en los niveles de sonido ambiental, proporcionando la base para la creación de Planes Acústicos Zonales específicos. Aunque la legislación requiere la revisión quinquenal del Plan Acústico Municipal, el Ayuntamiento tiene la facultad de modificar los mapas de ruido cuando circunstancias especiales lo justifiquen, como la necesidad de evaluar la eficacia de las medidas aprobadas en un plan de acción o debido a cambios sustanciales en las condiciones acústicas del área correspondiente.</p> <p>Por todo ello, es imprescindible <b>actualizar el Mapa Acústico</b> con el que cuenta el municipio actualmente.</p>			<b>OBJETIVOS ESPECÍFICOS</b> <b>OE2:</b> Redistribución del reparto modal existente a favor de una movilidad urbana más sostenible, incluyendo transporte público, desplazamientos a pie, en bicicletas y otros modos con nuevas tecnologías de propulsión. <b>OE3:</b> Mejorar la accesibilidad en el municipio. <b>OE4:</b> Mejora de la calidad de servicio del transporte público y del espacio público. <b>OE5:</b> Mejorar la infraestructura viaria, mediante la reordenación de la red principal y su adaptación a los distintos modos de transporte no motorizados (peatonal y ciclista), incrementando la seguridad vial.																																											
			 <p>Ilustración 60. Mapa acústico Generalitat Valenciana. Fuente: Conselleria de Medio Ambiente, Agua, Infraestructuras y Territorio.</p>			<table border="1"> <tr> <td>OBJETIVOS ODS</td> <td>3 SALUD Y BIENESTAR</td> <td>5 IGUALDAD DE GÉNERO</td> <td>9 INDUSTRIA, INNOVACIÓN E INFRAESTRUCTURA</td> <td>10 REDUCCIÓN DE LAS DESIGUALDADES</td> <td>11 CIUDADES Y COMUNIDADES SOSTENIBLES</td> <td>13 ACCIÓN POR EL CLIMA</td> </tr> <tr> <td>PLAZO DE EJECUCIÓN</td> <td colspan="2">PRIORIDAD</td> <td colspan="3">FUENTE FINANCIACIÓN</td> </tr> <tr> <td>Medio/largo plazo</td> <td colspan="2">Media</td> <td colspan="3">Pública</td> </tr> <tr> <td colspan="3">AGENTES IMPLICADOS</td> <td colspan="3">INDICADORES</td> </tr> <tr> <td colspan="3">- Ayuntamiento de Santa Pola.</td> <td colspan="3">- Mapa Acústico disponible Sí/No.</td> </tr> <tr> <td colspan="6">PRESUPUESTO</td> </tr> <tr> <td colspan="6">Coste del proyecto en licitación, <b>mínimo 50.000€.</b></td> </tr> </table>	OBJETIVOS ODS	3 SALUD Y BIENESTAR	5 IGUALDAD DE GÉNERO	9 INDUSTRIA, INNOVACIÓN E INFRAESTRUCTURA	10 REDUCCIÓN DE LAS DESIGUALDADES	11 CIUDADES Y COMUNIDADES SOSTENIBLES	13 ACCIÓN POR EL CLIMA	PLAZO DE EJECUCIÓN	PRIORIDAD		FUENTE FINANCIACIÓN			Medio/largo plazo	Media		Pública			AGENTES IMPLICADOS			INDICADORES			- Ayuntamiento de Santa Pola.			- Mapa Acústico disponible Sí/No.			PRESUPUESTO						Coste del proyecto en licitación, <b>mínimo 50.000€.</b>		
OBJETIVOS ODS	3 SALUD Y BIENESTAR	5 IGUALDAD DE GÉNERO	9 INDUSTRIA, INNOVACIÓN E INFRAESTRUCTURA	10 REDUCCIÓN DE LAS DESIGUALDADES	11 CIUDADES Y COMUNIDADES SOSTENIBLES	13 ACCIÓN POR EL CLIMA																																								
PLAZO DE EJECUCIÓN	PRIORIDAD		FUENTE FINANCIACIÓN																																											
Medio/largo plazo	Media		Pública																																											
AGENTES IMPLICADOS			INDICADORES																																											
- Ayuntamiento de Santa Pola.			- Mapa Acústico disponible Sí/No.																																											
PRESUPUESTO																																														
Coste del proyecto en licitación, <b>mínimo 50.000€.</b>																																														

LE 8		CALIDAD AMBIENTAL Y AHORRO ENERGÉTICO							
PROPUESTA	8.3	Incentivos fiscales para la compra de vehículos con etiqueta 0 y ECO	<table border="1"> <tr> <td>PROPUESTA RELACIONADA</td> <td>8.4</td> <td>Instalación de puntos de recarga de vehículo eléctrico y electrolineras.</td> </tr> <tr> <td></td> <td>10.3</td> <td>Campañas de formación y sensibilización.</td> </tr> </table>	PROPUESTA RELACIONADA	8.4	Instalación de puntos de recarga de vehículo eléctrico y electrolineras.		10.3	Campañas de formación y sensibilización.
PROPUESTA RELACIONADA	8.4	Instalación de puntos de recarga de vehículo eléctrico y electrolineras.							
	10.3	Campañas de formación y sensibilización.							
DESCRIPCIÓN DE LA PROPUESTA			OBJETIVO GENERAL						
NÚCLEO URBANO	Todo el municipio		OG5: Disminuir el consumo de combustibles fósiles.						
<p>El propósito de esta medida es impulsar la transición de vehículos que utilizan combustibles fósiles a aquellos con tecnologías eléctricas y de pila de combustible. Esto busca reducir las emisiones de CO2 y contaminantes, mejorar la calidad del aire, ahorrar energía, diversificar las fuentes de energía en el transporte y disminuir la dependencia de productos petrolíferos.</p> <p>Por lo tanto, se sugiere la <b>sustitución progresiva</b> de una parte de los vehículos municipales por aquellos que funcionan con energía eléctrica, con el fin de reducir las emisiones de la flota pública.</p> <p>Esta medida tiene como objetivo que el Ayuntamiento fomente la adquisición y gradual sustitución de vehículos en sus flotas por aquellos que utilicen motores eléctricos y/o sean energéticamente eficientes. Siguiendo la clasificación de la Dirección General de Tráfico (DGT) en función de su potencial contaminante, se establece el siguiente orden de prioridades para la adquisición y uso de vehículos:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>Vehículos eléctricos de batería (BEV).</li> <li>Vehículos eléctricos de autonomía extendida (REEV).</li> <li>Vehículos híbridos enchufables (PHEV).</li> <li>Vehículos híbridos no enchufables (PHEV).</li> <li>Vehículos propulsados por biofuel o gas (GNC, GNL, GLP).</li> <li>Vehículos propulsados por gasolina.</li> <li>Vehículos propulsados por gasóleo.</li> </ol>			OBJETIVOS ESPECÍFICOS						
			<p>OE2: Redistribución del reparto modal existente a favor de una movilidad urbana más sostenible, incluyendo transporte público, desplazamientos a pie, en bicicletas y otros modos con nuevas tecnologías de propulsión.</p> <p>OE4: Mejora de la calidad de servicio del transporte público y del espacio público.</p>						
OBJETIVOS ODS									
PLAZO DE EJECUCIÓN		PRIORIDAD	FUENTE FINANCIACIÓN						
Medio plazo		Media	Pública/Privada						
AGENTES IMPLICADOS		INDICADORES							
<ul style="list-style-type: none"> <li>Ayuntamiento de Santa Pola.</li> <li>Diputación de Alicante.</li> <li>Dirección General de Tráfico.</li> <li>Compañías automovilísticas.</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>Nº de vehículos con etiqueta 0 y ECO.</li> </ul>							
PRESUPUESTO									
-									



Ilustración 61. Etiquetas 0 y ECO. Fuente: AutoBild.

LE 8		CALIDAD AMBIENTAL Y AHORRO ENERGÉTICO		
PROPUESTA	8.4	Instalación de puntos de recarga de vehículo eléctrico y electrolineras	PROPUESTA RELACIONADA	3.4 Taxis. 8.3 Incentivos fiscales para la compra de vehículos con etiqueta 0 y ECO.
DESCRIPCIÓN DE LA PROPUESTA			OBJETIVO GENERAL	
NÚCLEO URBANO	Todo el municipio		OG5: Disminuir el consumo de combustibles fósiles.	
<p>En concordancia con la iniciativa anterior y considerando la transición gradual hacia vehículos con otro tipo de tecnologías es imprescindible establecer puntos de recarga eléctrica en toda la ciudad. El objetivo es promover la adopción de la tecnología eléctrica en Santa Pola y, por ende, contribuir a la reducción de emisiones de la flota vehicular.</p> <p>Contar con estaciones de recarga para vehículos eléctricos o híbridos enchufables es esencial para <b>promover la movilidad con bajas y cero emisiones</b>. En consecuencia, se necesita establecer una infraestructura sólida capaz de atender las necesidades del parque móvil actual, respaldando así el progreso de la movilidad eléctrica y los avances de este ámbito.</p> <p>El Ayuntamiento de Santa Pola está instalando <b>puntos de recarga</b> de vehículos eléctricos en diferentes áreas del municipio. Estos puntos <b>semirrápidos de 22 kW de capacidad</b> permiten la carga simultánea de (2) dos vehículos y requerirán reservas a través de una aplicación proporcionada por el Ayuntamiento para gestionar el espacio y realizar los pagos correspondientes por la energía suministrada.</p> <p>Asimismo, es importante que el Ayuntamiento ofrezca un servicio adecuado a la demanda y lleve un control de mantenimiento continuo de estos puntos.</p> <p>Se plantea la <b>instalación de cinco (5) puntos de recarga</b> para vehículos eléctricos en Santa Pola que complementarán a la red actual. Estarán ubicados en puntos estratégicos de atracción de viajes, como la playa, parque acuático y polideportivo; su propósito es servir como centros de recarga tanto para los vehículos municipales como para los viajeros que requieran recargar durante sus trayectos.</p> <p>Además, dependiendo del funcionamiento de estos puntos, se contempla la posibilidad de instalar un punto adicional en una ubicación estratégica, como el polígono industrial El Romeral, si se detecta una demanda por parte de los vehículos pesados. Se sugiere que este punto adicional sea de recarga rápida, permitiendo recargar completamente la batería en aproximadamente 15-30 minutos.</p>			OBJETIVOS ESPECÍFICOS	
			<p>OE2: Redistribución del reparto modal existente a favor de una movilidad urbana más sostenible, incluyendo transporte público, desplazamientos a pie, en bicicletas y otros modos con nuevas tecnologías de propulsión.</p> <p>OE4: Mejora de la calidad de servicio del transporte público y del espacio público.</p>	
OBJETIVOS ODS				
PLAZO DE EJECUCIÓN		PRIORIDAD	FUENTE FINANCIACIÓN	
Corto/medio plazo		Media	Público/Privada	
AGENTES IMPLICADOS			INDICADORES	
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ayuntamiento de Santa Pola.</li> <li>- Empresas eléctricas.</li> </ul>			<ul style="list-style-type: none"> <li>- Nº de puntos de recarga de vehículos eléctricos.</li> <li>- Tiempo de utilización de los puntos de recarga.</li> </ul>	
PRESUPUESTO				
<p><b>Punto de recarga semirrápida exterior 15.000€/unidad.</b></p>				



Ilustración 62. Punto de recarga de vehículo eléctrico.  
Fuente: Ayuntamiento de Santa Pola.

Se plantea la **instalación de los siguientes cinco (5) puntos de recarga** de vehículos eléctricos:

**PUNTOS DE RECARGA DE VE**

- Av. Vicente Blasco Ibañez.
- Av. Zaragoza.
- Av. Santiago Bernabéu - Aparcamiento Varadero.
- Av. de la Armada Española - Cala del Francés.
- Polideportivo Gran Alacant.



Ilustración 63. Ubicación de los puntos de recarga de vehículos eléctricos propuestos. Fuente: Elaboración propia.

2.3.9 Línea Estratégica 9: Movilidad inteligente y conectada

LE 9		MOVILIDAD INTELIGENTE Y CONECTADA					
PROPUESTA	9.1	Modernización y conectividad de la administración ( <i>Smart Office</i> )		PROPUESTA RELACIONADA 10.1 Coordinación supramunicipal.			
DESCRIPCIÓN DE LA PROPUESTA		OBJETIVO GENERAL					
NÚCLEO URBANO	Todo el municipio		OG1: Promover un cambio modal a modelos no motorizados.				
<p><b>Pla Ciutat Santa Pola: Proyecto 1.</b> Plan de implantación progresiva de la administración electrónica y modernización de la administración.</p> <p><b>Pla Ciutat Santa Pola: Proyecto 16.</b> Plan de apoyo conjunto con la Generalitat Valenciana y los agentes del territorio para la innovación empresarial, la diversificación económica y el empleo de calidad.</p> <p>Si los datos son la base de la inteligencia, estos deben ser adecuadamente creados, extraídos, ordenados, analizados, leídos en contexto y reflexionados. Disponer de una Smart Office supone utilizar ese conocimiento que se genera a lo largo del destino, creando y seleccionando las fuentes de información más adecuadas para ayudar a tomar las mejores decisiones.</p> <p>Con la implantación de estas medidas se lleva a cabo una apuesta firme por la <b>digitalización de la administración pública</b> para optimizar la competitividad y mejorar la relación diaria con la ciudadanía. La Smart Office será gestionada por la Concejalía de Turismo y la Plataforma de Smart City por la Concejalía de Infraestructuras y Energía.</p> <p><b>Se proponen las siguientes actuaciones:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Implantar un catálogo de todos los trámites en la página web del Ayuntamiento.</li> <li>- Desarrollar una app de incidencias para la ciudadanía, información municipal.</li> <li>- Desarrollo y puesta en servicio del Portal "Open Data municipal", contar con especialista en Big Data.</li> <li>- Elaboración del Plan de Innovación de Santa Pola.</li> <li>- Implantar zonas wifi municipales (espacios públicos, puntos de interés turístico...).</li> <li>- Accesibility App: Informar al visitante de los recursos accesibles del destino.</li> <li>- Un visor de mapa con los principales puntos de interés del municipio y, a poder ser, dónde se puedan representar las incidencias destacadas tanto por la ciudadanía como por el Ayuntamiento.</li> </ul>		OBJETIVOS ESPECÍFICOS					
		OE3: Mejorar la accesibilidad en el municipio.					
OBJETIVOS ODS							
PLAZO DE EJECUCIÓN		PRIORIDAD		FUENTE FINANCIACIÓN			
Medio/largo plazo		Media		Pública			
AGENTES IMPLICADOS			INDICADORES				
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ayuntamiento de Santa Pola.</li> <li>- Diputación de Alicante.</li> <li>- Generalitat Valenciana.</li> </ul>			<ul style="list-style-type: none"> <li>- Portal de Datos Abiertos: Sí/No.</li> <li>- Nº de decodificadores WIFI municipales instalados.</li> </ul>				
PRESUPUESTO							
Según partida presupuestaria municipal.							

LE 9		MOVILIDAD INTELIGENTE Y CONECTADA	
PROPUESTA	9.2	Plataforma MaaS Santa Pola	
DESCRIPCIÓN DE LA PROPUESTA			
NÚCLEO URBANO	Todo el municipio		
<p>La <b>Movilidad como Servicio (MaaS)</b> surge como una innovación tecnológica que consiste en integrar en una única plataforma todos los modos de transporte públicos y privados disponibles en la ciudad, ofreciendo al usuario la opción de planificar, reservar y pagar su transporte dentro de la misma aplicación. Sus ventajas son: promoción de una movilidad intermodal, está basado en las preferencias del usuario, el pago se realiza mediante ABT y es una forma de desplazarse sostenible.</p> <p>El <b>sistema basado en cuenta (ABT)</b>, es un método de pago unificado en el que los pasajeros usan la aplicación MaaS para pagar los desplazamientos que realicen en los diferentes medios de transporte. Este sistema es una forma eficiente y segura de pagar los múltiples modos de transporte del que hagan uso.</p> <p>Se proponen las siguientes actuaciones:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Planificador de viajes.</li> <li>- Sistema de información geográfica (SIG) sobre ocupación de la vía pública y otros elementos relativos a la movilidad.</li> <li>- Plazas de aparcamiento libres y ocupadas.</li> <li>- Plazas de carga y descarga libres y ocupadas (solo acceso a repartidores).</li> <li>- Transporte a demanda (TAD).</li> <li>- Gamificación.</li> <li>- Plataforma de Car-pooling: Esta plataforma promueve el viajar varias personas en un mismo vehículo al mismo destino. Lo que se conoce como compartir coche. El fin es evitar el uso de varios vehículos para un mismo trayecto, ya que facilitar el agrupamiento de varios conductores en un mismo vehículo, contribuye a aumentar la tasa media de ocupación de los vehículos.</li> </ul>		 	
PRESUPUESTO			
El desarrollo de una aplicación para la prestación de este tipo de servicios puede tener un coste aproximado entre <b>80.000€ y 100.000€.</b>			
PROPUESTA RELACIONADA	1.5	Itinerarios escolares seguros.	
	2.2	Implementación de infraestructura ciclista.	
	3.1	Fomento de la intermodalidad.	
	3.4	Taxis.	
	3.5	Autobús lanzadera.	
	4.1	Implantación del sistema ORA (Ordenación Regulada del Aparcamiento).	
	4.3	Acondicionamiento de las bolsas de aparcamiento en solares	
	4.5	Billete combinado Tabarquera + Parking Privado.	
	10.3	Campañas de formación y sensibilización.	
10.7	Promover las rutas cicloturísticas y de senderismo, saludables y seguras.		
OBJETIVO GENERAL			
OG4: Fomentar el transporte público.			
OBJETIVOS ESPECÍFICOS			
OE1: Priorizar los desplazamientos en modos activos (andando y en bicicleta) en el interior del término municipal, principalmente desplazamientos con distancias cortas.			
OE2: Redistribución del reparto modal existente a favor de una movilidad urbana más sostenible, incluyendo transporte público, desplazamientos a pie, en bicicletas y otros modos con nuevas tecnologías de propulsión.			
OE3: Mejorar la accesibilidad en el municipio.			
OE4: Mejorar la calidad del servicio de transporte público y del espacio público.			
OBJETIVOS ODS	     		
PLAZO DE EJECUCIÓN		PRIORIDAD	FUENTE FINANCIACIÓN
Medio/largo plazo		Baja	Público/Privada
AGENTES IMPLICADOS			INDICADORES
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ayuntamiento de Santa Pola.</li> <li>- Empresa adjudicataria del transporte público.</li> </ul>			<ul style="list-style-type: none"> <li>- Puesta en marcha de aplicación MaaS.</li> </ul>

LE 9		MOVILIDAD INTELIGENTE Y CONECTADA	
PROPUESTA	9.3	Sensorización de plazas de aparcamiento	
DESCRIPCIÓN DE LA PROPUESTA			
NÚCLEO URBANO	Todo el municipio		
<p>La sensorización de plazas de aparcamiento es una herramienta innovadora que transforma la experiencia de estacionamiento y mejora la gestión del espacio urbano.</p> <p>La instalación de este tipo de sensores provoca una <b>menor congestión de tráfico</b> en el destino (porque hay menos vehículos buscando aparcamiento), permite la <b>reducción del tiempo</b> invertido en la búsqueda de aparcamiento (al conocer cuáles están disponibles y dónde), un <b>menor nivel de emisiones</b> contaminantes y la mejora de la imagen del destino.</p> <p>Además, la instalación de nodos de aparcamiento inteligentes conectadas a las <b>pantallas informativas</b>, permite conocer <b>en tiempo real el nivel de ocupación</b>, identificar las plazas de aparcamiento disponible, los momentos de mayor afluencia, dirigir el tráfico rodado hacia otros puntos del municipio, entre otras medidas de seguridad. Se propone que estas pantallas informativas estén ubicadas en las principales vías de acceso al municipio.</p> <p>Además, la sensorización facilita la gestión eficiente del estacionamiento, permitiendo a las autoridades municipales identificar patrones de uso, optimizar la distribución del espacio y tomar decisiones informadas para mejorar la movilidad en la ciudad. Esta decisión se fundamenta en la conveniencia de que estos estacionamientos cumplan una función disuasoria.</p> <p>Se sugiere la instalación de dichos <b>sensores en Santa Pola ciudad</b> sean en:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Mercadillo.</li> <li>- Parking del Puerto.</li> <li>- Estación de Autobuses.</li> <li>- Av. Santiago Bernabéu, 3.</li> <li>- Parkings privados.</li> </ul> <p>Gran <b>Alacant</b>:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Polideportivo.</li> <li>- Oficina Municipal.</li> </ul>			
 <p>Ilustración 64. Sensorización de un aparcamiento disuasorio en Salamanca. Fuente: Salamanca hoy.</p>			
PROPUESTA RELACIONADA	4.1	Implantación del sistema ORA (Ordenación Regulada del Aparcamiento).	
	4.4	Acondicionamiento de las bolsas de aparcamiento en solares.	
	6.1	Dotación de plazas para carga y descarga.	
	7.1	Mejora e instalación de elementos de señalización.	
OBJETIVO GENERAL			
OG5: Disminuir el consumo de combustibles fósiles.			
OBJETIVOS ESPECÍFICOS			
OE3: Mejorar la accesibilidad en el municipio.			
OE6: Mejorar y gestionar el aparcamiento en el interior del municipio.			
OBJETIVOS ODS	     		
PLAZO DE EJECUCIÓN	PRIORIDAD	FUENTE FINANCIACIÓN	
Corto plazo	Baja	Pública	
AGENTES IMPLICADOS		INDICADORES	
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ayuntamiento de Santa Pola.</li> <li>- Parkings privados.</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>- Nº de sensores instalados en los aparcamientos.</li> <li>- Nº de pantallas de información de estacionamiento disponible.</li> </ul>	
PRESUPUESTO			
<p>Panales de información variable desde <b>1.000€</b>.</p> <p>Sensores inteligentes de aparcamiento desde <b>400€</b>.</p>			

LE 9		MOVILIDAD INTELIGENTE Y CONECTADA													
PROPUESTA	9.4	Contadores en vías ciclistas para conocer el número de desplazamientos en bicicleta	<table border="1"> <tr> <td>PROPUESTA RELACIONADA</td> <td>2.1</td> <td>Mantenimiento de la infraestructura ciclista existente y de los aparcabicis instalados.</td> </tr> <tr> <td></td> <td>2.2</td> <td>Implementación de infraestructura ciclista.</td> </tr> <tr> <td></td> <td>2.3</td> <td>Implementación de Ciclocalle 20.</td> </tr> <tr> <td></td> <td>2.4</td> <td>Instalación de la señalización ciclista y VMP.</td> </tr> </table>	PROPUESTA RELACIONADA	2.1	Mantenimiento de la infraestructura ciclista existente y de los aparcabicis instalados.		2.2	Implementación de infraestructura ciclista.		2.3	Implementación de Ciclocalle 20.		2.4	Instalación de la señalización ciclista y VMP.
PROPUESTA RELACIONADA	2.1	Mantenimiento de la infraestructura ciclista existente y de los aparcabicis instalados.													
	2.2	Implementación de infraestructura ciclista.													
	2.3	Implementación de Ciclocalle 20.													
	2.4	Instalación de la señalización ciclista y VMP.													
DESCRIPCIÓN DE LA PROPUESTA		OBJETIVO GENERAL													
NÚCLEO URBANO	Todo el municipio		OG1: Promover un cambio modal a modelos no motorizados.												
<p>El objetivo de <b>implementar contadores</b> en vías ciclistas es realizar un <b>conteo</b> preciso de ciclistas que transitan por un carril bici, identificando también si dicho carril es utilizado por peatones o vehículos no autorizados. Para lograr esto, se emplea un <b>radar</b> capaz de seguir objetos en movimiento hasta una <b>distancia de 150 metros</b> en dirección hacia el radar y <b>4 metros</b> antes de entrar en el punto de detección en dirección opuesta.</p> <p>Cada peatón, ciclista o vehículo activa el radar, cuyos datos se registran en un módulo de comunicaciones. Estos datos se transmiten a través de un <b>modem GPRS o 3G</b> al servidor del sistema, que filtra la información. El usuario del sistema accede a una base de datos que proporciona detalles sobre la utilización del carril bici, incluyendo la <b>clasificación de usuarios, velocidades y direcciones</b>, lo que permite analizar la infraestructura en cualquier momento del día. El propósito final es obtener datos precisos que midan la utilización de las infraestructuras por parte de los ciclistas.</p>		<p><b>OBJETIVOS ESPECÍFICOS</b></p> <p><b>OE1:</b> Priorizar los desplazamientos en modos activos (andando y en bicicleta) en el interior del término municipal, principalmente desplazamientos con distancias cortas.</p> <p><b>OE2:</b> Redistribución del reparto modal existente a favor de una movilidad urbana más sostenible, incluyendo transporte público, desplazamientos a pie, en bicicletas y otros modos con nuevas tecnologías de propulsión.</p>													
OBJETIVOS ODS															
PLAZO DE EJECUCIÓN		PRIORIDAD	FUENTE FINANCIACIÓN												
Corto plazo		Baja	Pública												
AGENTES IMPLICADOS		INDICADORES													
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ayuntamiento de Santa Pola.</li> <li>- Diputación de Alicante.</li> <li>- Generalitat Valenciana.</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>- Nº de contadores instalados en la vía ciclista.</li> </ul>													
PRESUPUESTO															
Aforadores desde 3.000€.															



Ilustración 65. Contadores en vías ciclistas en Las Palmas de Gran Canaria. Fuente: Ayuntamiento LPGC

2.3.10 Línea Estratégica 10: Comunicación y promoción de la movilidad sostenible

LE 10		COMUNICACIÓN Y PROMOCIÓN DE LA MOVILIDAD SOSTENIBLE		
PROPUESTA	10.1	Coordinación supramunicipal	PROPUESTA RELACIONADA	9.1 Modernización y conectividad de la administración (Smart Office). 10.4 Plan de Participación Ciudadana.
DESCRIPCIÓN DE LA PROPUESTA			OBJETIVO GENERAL	
NÚCLEO URBANO	Todo el municipio		OG1: Promover un cambio modal a modelos no motorizados.	
<p>El reciente compromiso de las instituciones españolas con la consecución de los objetivos de desarrollo sostenible ha generado que numerosas ciudades modifiquen sus estrategias de desarrollo. Entre ellas, Santa Pola plantea una <b>planificación integral de ciudad en base a la Agenda 2030</b>.</p> <p>En este aspecto y dada la envergadura de los ODS, es necesario <b>establecer colaboraciones</b> con los municipios de su área metropolitana y otros según la funcionalidad del territorio, para asumir retos conjuntos, evitar redundancias y aprovechar sinergias con el fin de conseguir un desarrollo sostenible de la región.</p> <p>Se proponen las siguientes actuaciones:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Convenio de colaboración Alicante-Elx-Santa Pola.</li> <li>- Formación sobre la Agenda 2030.</li> </ul>			OBJETIVOS ESPECÍFICOS	
			OE1: Priorizar los desplazamientos en modos activos (andando y en bicicleta) en el interior del término municipal, principalmente desplazamientos con distancias cortas.	
			OE2: Redistribución del reparto modal existente a favor de una movilidad urbana más sostenible, incluyendo transporte público, desplazamientos a pie, en bicicletas y otros modos con nuevas tecnologías de propulsión.	
			OE3: Mejorar la accesibilidad en el municipio.	
			OE4: Mejora de la calidad del servicio de transporte público y del espacio público.	
			OE5: Mejora de la infraestructura viaria, mediante la reordenación de la red principal y su adaptación a los distintos modos de transporte no motorizados (peatonal y ciclista), incrementando la seguridad vial.	
			OE6: Mejorar y gestionar el aparcamiento en el interior del municipio.	
 <p>Ilustración 66. Objetivos de la Agenda 2030. Fuente: Naciones Unidas.</p>			OBJETIVOS ODS	
PLAZO DE EJECUCIÓN		PRIORIDAD		FUENTE FINANCIACIÓN
Medio plazo		Alta		Pública/Privada
AGENTES IMPLICADOS			INDICADORES	
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ayuntamiento de Santa Pola.</li> <li>- Diputación de Alicante.</li> <li>- Generalitat Valenciana.</li> <li>- Otros gobiernos locales.</li> <li>- Entidades privadas.</li> </ul>			- Coordinación Sí/No.	
PRESUPUESTO				
Según partida presupuestaria del Ayuntamiento.				

LE 10		COMUNICACIÓN Y PROMOCIÓN DE LA MOVILIDAD SOSTENIBLE							
PROPUESTA	10.2	Revisión del PGOU vigente		PROPUESTA RELACIONADA	10.5	Ordenanzas de movilidad sostenible.			
DESCRIPCIÓN DE LA PROPUESTA				OBJETIVO GENERAL					
NÚCLEO URBANO		Todo el municipio		OG1: Promover un cambio modal a modelos no motorizados.					
<p>El <b>PGOU es un instrumento fundamental</b> para regular el desarrollo urbanístico del municipio. Su revisión periódica es crucial para adaptarlo a las nuevas necesidades y realidades del entorno. En este contexto, la revisión del PGOU vigente se presenta como un proceso necesario y estratégico para garantizar un desarrollo urbano sostenible y equilibrado.</p> <p>El objetivo principal de la revisión del PGO es actualizar y mejorar las normativas y directrices urbanísticas para <b>promover un desarrollo planificado del territorio</b>, preservando los valores naturales, culturales y sociales de la comunidad. Esto implica la definición de nuevas áreas de crecimiento urbano, la protección de espacios naturales y patrimoniales, la <b>mejora de la accesibilidad</b> y la movilidad, <b>priorizando la movilidad a pie</b>; así como la promoción de la eficiencia energética y la mitigación del cambio climático.</p> <p>En resumen, la revisión del PGOU vigente es un proceso esencial para adaptar la planificación urbana a las necesidades presentes y futuras de la población, garantizando un desarrollo sostenible, equilibrado y en armonía con el entorno.</p>				OBJETIVOS ESPECÍFICOS					
				<p>OE1: Priorizar los desplazamientos en modos activos (andando y en bicicleta) en el interior del término municipal, principalmente desplazamientos con distancias cortas.</p> <p>OE2: Redistribución del reparto modal existente a favor de una movilidad urbana más sostenible, incluyendo transporte público, desplazamientos a pie, en bicicletas y otros modos con nuevas tecnologías de propulsión.</p> <p>OE3: Mejorar la accesibilidad en el municipio.</p>					
OBJETIVOS ODS		     		PLAZO DE EJECUCIÓN		PRIORIDAD		FUENTE FINANCIACIÓN	
				Medio/largo plazo		Alta		Pública	
AGENTES IMPLICADOS				INDICADORES					
- Ayuntamiento de Santa Pola.				- Revisión y actualización del PGOU: Sí/No.					
PRESUPUESTO									
Según coste de revisión y redacción del nuevo Plan.									



LE 10		COMUNICACIÓN Y PROMOCIÓN DE LA MOVILIDAD SOSTENIBLE																											
PROPUESTA	10.3	Campañas de formación, comunicación, promoción y sensibilización																											
DESCRIPCIÓN DE LA PROPUESTA																													
NÚCLEO URBANO	Todo el municipio																												
<p>En la búsqueda de comunidades urbanas más sostenibles, las campañas y actividades de formación, concienciación, promoción y sensibilización de la movilidad sostenible desempeñan un papel esencial. Estas iniciativas educativas <b>instruyen a las nuevas generaciones</b>, y, además, promueven una <b>conciencia colectiva</b> sobre la importancia de adoptar prácticas de transporte respetuosas con el medio ambiente.</p> <p>Se proponen las siguientes <b>actuaciones</b>:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Campaña de formación y sensibilización con escolares.</li> <li>- Celebración de la Semana Europea de Movilidad.</li> <li>- Campañas de comunicación y foros de participación pública para el fomento de la movilidad sostenible.</li> <li>- Actividades de promoción y publicidad para el fomento de la movilidad sostenible.</li> </ul> <p>Durante la Semana de la Movilidad Sostenible, el <i>Ayuntamiento de Lebrija</i> lanza la campaña <b>"Desde hoy, ¡Andando al cole!"</b> destacando los beneficios que conlleva desplazarse a pie hacia el centro escolar. Esta iniciativa tiene como objetivo reducir la contaminación, mejorar la salud, propiciar el conocimiento del entorno cercano y fomentar las relaciones sociales.</p> <p>Por ejemplo, el <i>Ayuntamiento de Zaragoza</i> ha iniciado la campaña de seguridad vial <b>"Un segundo, una vida rota"</b> con el objetivo de prevenir atropellos y concienciar a peatones, usuarios de Vehículos de Movilidad Personal (VMP), ciclistas y conductores. Asimismo, el <i>Ayuntamiento de La Laguna</i> ha impulsado la campaña <b>"Pirámide de la Movilidad Sostenible"</b> con la finalidad de destacar los diferentes modos de desplazamiento de los estudiantes hacia sus respectivos centros escolares, al mismo tiempo que busca fomentar la conciencia sobre la necesidad de adoptar formas de movilidad más activas, sostenibles y seguras.</p>																													
		 <p>Ilustración 67. Campaña "Desde hoy, ¡Andando al cole!". Fuente: Ayuntamiento de Lebrija.</p>																											
		<p><b>PROPUESTA RELACIONADA</b></p> <table border="1"> <tr><td>1.6</td><td>Redacción del Plan de Accesibilidad Universal.</td></tr> <tr><td>1.7</td><td>Transformación del espacio público desde la perspectiva de género.</td></tr> <tr><td>2.6</td><td>Adhesión de Santa Pola a la Red de Ciudades por la Bicicleta (RCxB).</td></tr> <tr><td>3.1</td><td>Fomento de la intermodalidad.</td></tr> <tr><td>4.1</td><td>Implantación del sistema ORA (Ordenación Regulada del Aparcamiento).</td></tr> <tr><td>4.5</td><td>Billete combinado Tabarquera + Parking Privado.</td></tr> <tr><td>5.5</td><td>Vados particulares.</td></tr> <tr><td>7.2</td><td>Eliminación de puntos negros.</td></tr> <tr><td>8.3</td><td>Incentivos fiscales para la compra de vehículos con etiqueta 0 y ECO.</td></tr> <tr><td>9.2</td><td>Plataforma MaaS Santa Pola.</td></tr> <tr><td>10.4</td><td>Plan de Participación Ciudadana.</td></tr> <tr><td>10.7</td><td>Diseño de Metrominuto y Biciminuto.</td></tr> <tr><td>10.8</td><td>Informes de movilidad y procedencia de los visitantes y turistas.</td></tr> </table>		1.6	Redacción del Plan de Accesibilidad Universal.	1.7	Transformación del espacio público desde la perspectiva de género.	2.6	Adhesión de Santa Pola a la Red de Ciudades por la Bicicleta (RCxB).	3.1	Fomento de la intermodalidad.	4.1	Implantación del sistema ORA (Ordenación Regulada del Aparcamiento).	4.5	Billete combinado Tabarquera + Parking Privado.	5.5	Vados particulares.	7.2	Eliminación de puntos negros.	8.3	Incentivos fiscales para la compra de vehículos con etiqueta 0 y ECO.	9.2	Plataforma MaaS Santa Pola.	10.4	Plan de Participación Ciudadana.	10.7	Diseño de Metrominuto y Biciminuto.	10.8	Informes de movilidad y procedencia de los visitantes y turistas.
1.6	Redacción del Plan de Accesibilidad Universal.																												
1.7	Transformación del espacio público desde la perspectiva de género.																												
2.6	Adhesión de Santa Pola a la Red de Ciudades por la Bicicleta (RCxB).																												
3.1	Fomento de la intermodalidad.																												
4.1	Implantación del sistema ORA (Ordenación Regulada del Aparcamiento).																												
4.5	Billete combinado Tabarquera + Parking Privado.																												
5.5	Vados particulares.																												
7.2	Eliminación de puntos negros.																												
8.3	Incentivos fiscales para la compra de vehículos con etiqueta 0 y ECO.																												
9.2	Plataforma MaaS Santa Pola.																												
10.4	Plan de Participación Ciudadana.																												
10.7	Diseño de Metrominuto y Biciminuto.																												
10.8	Informes de movilidad y procedencia de los visitantes y turistas.																												
OBJETIVO GENERAL																													
OG5: Disminuir el consumo de combustibles fósiles.																													
OBJETIVOS ESPECÍFICOS																													
OE1: Priorizar los desplazamientos en modos activos (andando y en bicicleta) en el interior del término municipal, principalmente desplazamientos con distancias cortas.																													
OE2: Redistribución del reparto modal existente a favor de una movilidad urbana más sostenible, incluyendo transporte público, desplazamientos a pie, en bicicletas y otros modos con nuevas tecnologías de propulsión.																													
OBJETIVOS ODS																													
PLAZO DE EJECUCIÓN		PRIORIDAD	FUENTE FINANCIACIÓN																										
Corto plazo		Media	Pública																										
AGENTES IMPLICADOS		INDICADORES																											
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ayuntamiento de Santa Pola.</li> <li>- Policía local.</li> <li>- Centros escolares.</li> <li>- Asociaciones.</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>- Nº de charlas y campañas realizadas.</li> <li>- Publicaciones en redes sociales.</li> <li>- Publicaciones en la web del ayuntamiento.</li> <li>- Eventos de promoción de la movilidad sostenible.</li> </ul>																											
PRESUPUESTO	<p>Jornada de presentación del PMUS 200€. Plan de Comunicación: 1.000€ el primer año y 750€ los siguientes para la implantación. Participación pública en la Semana Europea de la Movilidad: 1.500€/año. Educación en Centros Escolares: 150€/jornada y Caminando al Cole y En bici al insti 200€.</p>																												

LE 10		COMUNICACIÓN Y PROMOCIÓN DE LA MOVILIDAD SOSTENIBLE										
PROPUESTA	10.4	Plan de Participación Ciudadana	<table border="1"> <tr> <td>PROPUESTA RELACIONADA</td> <td>1.7</td> <td>Redacción del Plan de Accesibilidad Universal.</td> </tr> <tr> <td></td> <td>10.1</td> <td>Coordinación supramunicipal.</td> </tr> <tr> <td></td> <td>10.3</td> <td>Campañas de formación y sensibilización.</td> </tr> </table>	PROPUESTA RELACIONADA	1.7	Redacción del Plan de Accesibilidad Universal.		10.1	Coordinación supramunicipal.		10.3	Campañas de formación y sensibilización.
PROPUESTA RELACIONADA	1.7	Redacción del Plan de Accesibilidad Universal.										
	10.1	Coordinación supramunicipal.										
	10.3	Campañas de formación y sensibilización.										
DESCRIPCIÓN DE LA PROPUESTA		OBJETIVO GENERAL										
NÚCLEO URBANO	Todo el municipio		OG1: Promover un cambio modal a modelos no motorizados.									
<p><b>Pla Ciutat Santa Pola: Proyecto 6. Plan de Participación Ciudadana.</b></p> <p><b>Pla Ciutat Santa Pola: Proyecto 6. Plan de Participación Ciudadana.</b> Las nuevas formas de gobernar parten de un continuo acercamiento entre gobernantes y gobernados, para ello es necesario articular mecanismos de acercamiento que sean capaces de transmitir la opinión de la sociedad de abajo a arriba. En el proceso de planificación, la ciudadanía ha manifestado la necesidad de mantener las acciones que se están llevando a cabo, pero también la oportunidad de ser ambiciosos y <b>conseguir una sociedad más implicada en el gobierno local de la ciudad.</b> Es un trabajo de colaboración, de co-creación.</p> <p>Actualmente, el Ayuntamiento de Santa Pola se encuentra en el desarrollo de los <b>espacios de gobernanza</b> ya que en el municipio existen espacios, tanto a nivel técnico, como social o político que están llevando a cabo acciones de participación, habitualmente vinculadas a proyectos específicos o con carácter sectorial. El objetivo es el de darle una estructura formal a estos espacios, actualizando, ampliando y desarrollando las herramientas necesarias para la mejora de la articulación y coordinación del <b>sistema de gobernanza de manera que se permita el seguimiento, evaluación y actualización</b> de la estrategia para el desarrollo urbano de la ciudad de Santa Pola.</p>		<p><b>OBJETIVOS ESPECÍFICOS</b></p> <p><b>OE1:</b> Priorizar los desplazamientos en modos activos (andando y en bicicleta) en el interior del término municipal, principalmente desplazamientos con distancias cortas.</p> <p><b>OE2:</b> Redistribución del reparto modal existente a favor de una movilidad urbana más sostenible, incluyendo transporte público, desplazamientos a pie, en bicicletas y otros modos con nuevas tecnologías de propulsión.</p> <p><b>OE3:</b> Mejorar la accesibilidad en el municipio.</p>										
		<p><b>OBJETIVOS ODS</b></p>										
PLAZO DE EJECUCIÓN		PRIORIDAD	FUENTE FINANCIACIÓN									
Medio plazo		Alta	Pública									
AGENTES IMPLICADOS		INDICADORES										
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ayuntamiento de Santa Pola.</li> <li>- Ciudadanía.</li> <li>- Agentes sociales implicados.</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>- Plan de Participación Ciudadana: Sí/No.</li> </ul>										
PRESUPUESTO												
<p>Redacción del Plan de Participación Ciudadana: <b>15.000€</b> Dependerá de las actuaciones que se lleven a cabo.</p>												

LE 10		COMUNICACIÓN Y PROMOCIÓN DE LA MOVILIDAD SOSTENIBLE				
PROPUESTA	10.5	Ordenanzas de Movilidad Sostenible		PROPUESTA RELACIONADA	4.1	Implantación del sistema ORA (Ordenación Regulada del Aparcamiento).
					10.2	Revisión del PGOU vigente.
DESCRIPCIÓN DE LA PROPUESTA				OBJETIVO GENERAL		
NÚCLEO URBANO	Todo el municipio		OG1: Promover un cambio modal a modelos no motorizados.			
<p>Se redactará una <b>Ordenanza de Movilidad Sostenible</b> que tiene como objetivo incluir todos los medios de transporte, incluso aquellos que no están actualmente regulados. Esta iniciativa busca adaptar la normativa vigente a la diversidad de opciones de movilidad, promoviendo un enfoque integral y sostenible para la planificación urbana y el transporte.</p> <p>A continuación, se exponen ejemplos que se han encontrado en otros ayuntamientos:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Ordenanza municipal reguladora de las condiciones de circulación de los Vehículos de Movilidad Personal, en las vías urbanas en la ciudad de Alicante.</li> <li>- Ordenanza reguladora de la zona de bajas emisiones de Bilbao.</li> <li>- Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (OCAS) del Ayuntamiento de Madrid.</li> <li>- Ordenanza de Protección contra la Contaminación Acústica y Térmica (OPCAT) del Ayuntamiento de Madrid.</li> <li>- Ordenanza de mejora ambiental e incorporación de la perspectiva de género en la construcción de edificios de viviendas y oficinas del Ayuntamiento de Durango.</li> </ul>				OBJETIVOS ESPECÍFICOS		
				OE1: Priorizar los desplazamientos en modos activos (andando y en bicicleta) en el interior del término municipal, principalmente desplazamientos con distancias cortas.		
				OE2: Redistribución del reparto modal existente a favor de una movilidad urbana más sostenible, incluyendo transporte público, desplazamientos a pie, en bicicletas y otros modos con nuevas tecnologías de propulsión.		
				OE3: Mejorar la accesibilidad en el municipio.		
				OBJETIVOS ODS	     	
PLAZO DE EJECUCIÓN		PRIORIDAD		FUENTE FINANCIACIÓN		
Medio plazo		Alta		Pública		
AGENTES IMPLICADOS				INDICADORES		
- Ayuntamiento de Santa Pola.				- Ordenanzas de movilidad: Sí/No.		
PRESUPUESTO						
Según partida presupuestaria municipal.						



Ilustración 68. Nueva Ordenanza de Movilidad Sostenible. Fuente: Ayuntamiento de Madrid.

LE 10		COMUNICACIÓN Y PROMOCIÓN DE LA MOVILIDAD SOSTENIBLE	
PROPUESTA	10.6	Diseño de Metrominuto y Biciminuto	
DESCRIPCIÓN DE LA PROPUESTA			
NÚCLEO URBANO	Todo el municipio		
<p>Se recomienda la elaboración y diseño del <b>Metrominuto</b>.</p> <p>Consiste en un mapa a escala donde se representan las distancias y tiempos de desplazamiento a pie entre diferentes puntos de interés del municipio. El objetivo es proporcionar información visual y accesible para que las personas puedan tomar decisiones informadas sobre cómo desplazarse a pie de un lugar a otro. Esta herramienta puede ser utilizada por los residentes y visitantes o turistas para planificar sus recorridos de manera eficiente.</p> <p>Al igual que el Metrominuto, consiste en un <b>mapa a escala</b> donde se representan las <b>distancias y tiempos de desplazamiento en bicicleta</b> entre diferentes puntos de interés en una ciudad. El objetivo es proporcionar información visual y accesible para que las personas puedan tomar decisiones informadas sobre cómo desplazarse en bicicleta de un lugar a otro. Esta herramienta puede ser utilizada por los <b>residentes locales y visitantes</b> para planificar sus recorridos a pie de manera eficiente.</p>			
			
Ilustración 69. Metro Minuto de Puerto de la Cruz Fuente: Movilidad Sostenible Puerto de la Cruz.			
PROPUESTA RELACIONADA	1.1	Peatonalización.	
	1.2	Plataforma única.	
	1.5	Creación de itinerarios principales accesibles.	
	1.6	Redacción del Plan de Accesibilidad Universal.	
	2.2	Implementación de infraestructura ciclista.	
	2.3	Implementación de Ciclocalle 20.	
	3.1	Fomento de la intermodalidad.	
OBJETIVO GENERAL			
OG1: Promover un cambio modal a modelos no motorizados.			
OBJETIVOS ESPECÍFICOS			
OE1: Priorizar los desplazamientos en modos activos (andando y en bicicleta) en el interior del término municipal, principalmente desplazamientos con distancias cortas.			
OE3: Mejorar la accesibilidad en el municipio.			
OBJETIVOS ODS	     		
PLAZO DE EJECUCIÓN	PRIORIDAD		FUENTE FINANCIACIÓN
Corto plazo	Baja		Pública
AGENTES IMPLICADOS	INDICADORES		
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ayuntamiento de Santa Pola.</li> <li>- Ciudadanía.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Diseño e implantación del Metrominuto: Sí/No.</li> <li>- Diseño e implementación del Biciminuto: Sí/No.</li> </ul>		
PRESUPUESTO			
El coste viene dado por el tiempo y personal empleado para el diseño y elaboración del proyecto.			

LE 10		COMUNICACIÓN Y PROMOCIÓN DE LA MOVILIDAD SOSTENIBLE	
PROPUESTA	10.7	Promover las rutas cicloturísticas y de senderismo, saludables y seguras	
DESCRIPCIÓN DE LA PROPUESTA			
NÚCLEO URBANO	Todo el municipio		
<p>Se realiza una <b>evaluación de los senderos y rutas pecuarias</b> disponibles en el municipio, seleccionando aquellos que presentan un mayor interés en términos de movilidad para los núcleos de población. Se busca mejorar específicamente estos senderos para promover su utilización, especialmente por parte de peatones y ciclistas. <b>Aprovechar los parajes naturales</b> 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.</p> <p>Se proponen los <b>siguientes puntos de interés turístico</b>:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Faro de Santa Pola.</li> <li>- Baterías de la Costa.</li> <li>- Mirador de l'Escolgador de Crist.</li> <li>- Cueva de las Arañas.</li> <li>- Bunker de la Playa de la Gola.</li> <li>- Antiaeros.</li> <li>- Torre del Tamarit.</li> <li>- Embarcadero de las Salinas Bras del Port.</li> <li>- Las Casamatas.</li> <li>- Aljibe del Salt.</li> <li>- Aljibe del Manyo.</li> <li>- Aljibe Torre D'enmig.</li> <li>- Aljibe Tia Empar.</li> <li>- Mirador del Faro de Santa Pola.</li> <li>- Aljibe de los Pabellones del Faro.</li> </ul>			
		 <p>Ilustración 70. Puntos de interés turístico en el municipio de Santa Pola. Fuente: Elaboración propia.</p>	
<p>Otra propuesta se centra en la interconexión entre la app ya existente de audioguías Santa Pola con <b>la instalación de códigos QR</b> en los principales atractivos turísticos del destino, aprovechando de este modo la aplicación ya creada y en funcionamiento.</p>			
PROPUESTA RELACIONADA	1.1	Peatonalización.	
	1.7	Transformación del espacio público desde la perspectiva de género.	
	2.2	Implementación de infraestructura ciclista.	
	2.3	Implementación de Ciclocalle 20.	
	2.7	Mobiliario urbano y servicios.	
	9.2	Plataforma MaaS Santa Pola.	
	10.3	Campañas de formación y sensibilización.	
OBJETIVO GENERAL			
OG1: Promover un cambio modal a modelos no motorizados			
OBJETIVOS ESPECÍFICOS			
OE1: Priorizar los desplazamientos en modos activos (andando y en bicicleta) en el interior del término municipal, principalmente desplazamientos con distancias cortas.			
OE2: Redistribución del reparto modal existente a favor de una movilidad urbana más sostenible, incluyendo transporte público, desplazamientos a pie, en bicicletas y otros modos con nuevas tecnologías de propulsión.			
OE3: Mejorar la accesibilidad en el municipio.			
OBJETIVOS ODS	     		
PLAZO DE EJECUCIÓN	PRIORIDAD		FUENTE FINANCIACIÓN
Corto plazo	Media		Pública
AGENTES IMPLICADOS		INDICADORES	
- Ayuntamiento de Santa Pola.		- Nº de rutas disponibles.	
PRESUPUESTO			
Según partida presupuestaria municipal.			

LE 10		COMUNICACIÓN Y PROMOCIÓN DE LA MOVILIDAD SOSTENIBLE					
PROPUESTA	10.8	Informes de movilidad y procedencia de los visitantes y turistas		PROPUESTA RELACIONADA	10.3	Campañas de formación y sensibilización.	
DESCRIPCIÓN DE LA PROPUESTA				OBJETIVO GENERAL			
NÚCLEO URBANO		Todo el municipio		OG1: Promover un cambio modal a modelos no motorizados.			
<p>Comparar los <b>flujos turísticos</b> reales con la estrategia de comunicación establecida por el destino. A través de <b>informes</b> elaborados a partir de datos captados desde dispositivos móviles, luego integrados por un sistema de <b>Big Data</b>, se obtienen análisis de tendencias y comportamientos de las multitudes con el fin de adaptar los servicios públicos a sus necesidades.</p>				<p><b>OBJETIVOS ESPECÍFICOS</b></p> <p><b>OE1:</b> Priorizar los desplazamientos en modos activos (andando y en bicicleta) en el interior del término municipal, principalmente desplazamientos con distancias cortas.</p> <p><b>OE2:</b> Redistribución del reparto modal existente a favor de una movilidad urbana más sostenible, incluyendo transporte público, desplazamientos a pie, en bicicletas y otros modos con nuevas tecnologías de propulsión.</p> <p><b>OE3:</b> Mejorar la accesibilidad en el municipio.</p>			
<p>Nota: Los parámetros de los datos representados son los siguientes Año: 2017    Franjas horarias: todas (24h)    Actividad motivo del viaje: todas (casa, esporádica, frecuente, trabajo)    Distancia: viajes de más de 50 km</p>				<p><b>OBJETIVOS ODS</b></p>			
PLAZO DE EJECUCIÓN		PRIORIDAD		FUENTE FINANCIACIÓN			
Corto/medio plazo		Media		Pública			
AGENTES IMPLICADOS				INDICADORES			
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ayuntamiento de Santa Pola.</li> <li>- Diputación de Alicante.</li> <li>- Estado.</li> </ul>				<ul style="list-style-type: none"> <li>- Informes: Sí/No.</li> </ul>			
PRESUPUESTO							
Coste de los encuestadores y digitalización de los datos.							

Ilustración 71. Viajes entre provincias origen y destino. Fuente: MITMA.

## 2.4 Propuestas por parte del Ayuntamiento de Santa Pola

El PMUS constituye un pilar fundamental para el desarrollo de las propuestas en materia de movilidad sostenible que se han diseñado pensando en la mejora de la calidad de vida de la ciudadanía. Por todo esto, todos los proyectos planteados en el **Plan de Sostenibilidad Turística en Destino (PSTD)** y en la **Estrategia de Desarrollo Integral** han sido incorporados de manera integral en el PMUS. Esta fusión de Planes y Proyectos no solo representa un paso significativo hacia un desarrollo turístico sostenible.

Las siguientes propuestas del **PSTD** y de la **Estrategia de Desarrollo Integral** de Santa Pola tienen relación con las políticas y actuaciones en materia de movilidad sostenible:

Plan de Sostenibilidad Turística en Destino (PSTD)		
Propuesta	Descripción	
3	<b>Restauración ambiental y renaturalización de la línea costera.</b>	Eliminación del pavimento de hormigón existente en los accesos a Gran Playa para la generación de nuevos espacios naturales dotados de zonas ajardinadas con vegetación autóctona y pasarelas para el paso de los viandantes.
4	<b>Conexión peatonal Castillo-paseo marítimo.</b>	Mejorar la conexión entre ambos puntos mediante un itinerario de preferencia peatonal que una el Castillo con el puerto a través de la C/Muelle.
5	<b>Estaciones de bicicletas eléctricas.</b>	Prioriza la conexión de los nodos turísticos del destino (donde se encuentran los recursos turísticos con mayor capacidad de arrastre) y también combinada con otros polos de interés para los residentes (lugares de trabajo, de gestión administrativa, compras, etc.).
6	<b>Medición de huella de carbono.</b>	Instalación de sensores de control y medición de gases contaminantes a la atmósfera, situados en localizaciones estratégicas del destino. Se pretende recoger información sobre los gases que influyen en la salud de las personas y del medio ambiente: NO <sub>2</sub> , SO <sub>2</sub> , CO, O <sub>3</sub> , PM <sub>1.0</sub> , PM <sub>2.5</sub> , PM <sub>10</sub> , entre otros.
7	<b>Parkings inteligentes y paneles informativos sobre capacidad</b>	Los parkings a sensorizar se ubican en la zona urbana, así como en la Sierra de Santa Pola. Por una parte, la sensorización de los parkings urbanos permitirá redirigir a los visitantes hacia parkings con disponibilidad de plazas. Por otra parte, la sensorización del parking de la Sierra de Santa Pola favorecerá la no llegada de visitantes en momentos en los que no se disponga de plazas de aparcamiento libres. La sensorización se desarrollará a través de la instalación de cámaras inteligentes.
10	<b>Conteo, aforo, flujo de personas y comunicaciones por proximidad.</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Control de ocupación/aforo en tiempo real.</li> <li>- Análisis de flujos, recurrencia y perfiles de visitantes.</li> <li>- Interacción con los visitantes por proximidad a través del móvil.</li> </ul>

Plan de Sostenibilidad Turística en Destino (PSTD)		
Propuesta	Descripción	
13	<b>Adaptación del núcleo urbano a criterios de accesibilidad.</b>	Mejorar los criterios de accesibilidad del entorno urbano, trabajando sobre el replanteo de aceras, facilitando que las mismas dispongan de espacios más anchos y adaptados a las necesidades de las personas con cualquier tipo de discapacidad. Se prevé el rebaje y adecuación de pasos de peatones normales y sobrellenados.
18	<b>Estudio repercusión PSTD + Plan Sostenibilidad DTI.</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Análisis de situación del destino y de cada una de las actuaciones que conforman el PSTD (mediante sus indicadores).</li> <li>- Grado de satisfacción del turista con respecto al destino (determinar si se percibe una variación desde el año 1 hasta el año 3, para ello, será necesario desarrollar encuestas periódicas).</li> <li>- Diagnóstico inteligente en base a los ejes del modelo DTI-CV, con el fin de determinar la mejora del destino en base a los indicadores establecidos por el modelo.</li> </ul>

Estrategia de Desarrollo Integral		
Propuesta	Estado	Eje estratégico
<b>Paseo Marítimo de Santiago Bernabéu-Varadero en el litoral de levante conectado a Santa Pola del Este y zona de Poniente.</b>	Propuesta en Plan	4.Regeneración urbana y conectividad.
<b>Actuaciones de mejora de la conectividad en Av. Zamora.</b>	Propuesta en Plan	2. Transición verde.
<b>Proyecto de reordenación del Bulevar Avda. Salamanca (3º tramo) en un parque urbano.</b>	En proceso	4.Regeneración urbana y conectividad.
<b>Carril bici por todo el frente litoral de poniente y que conecte los principales puntos turísticos, zonas comerciales, zonas verdes, espacios culturales y educativos.</b>	Planificado	4.Regeneración urbana y conectividad.
<b>Renaturalización Avda. Blasco Ibáñez.</b>	En proceso	4.Regeneración urbana y conectividad.
<b>Mejora ciclopeatonal de la Sierra y el Cabo implementando desde la urbanización el Faro a lo largo de la franja litoral mediante plataformas elevadas.</b>	Sin Iniciar Planificado	2. Transición verde.
<b>Transformación de Camino Del Cabo/Camino Del Carabassí en una vía con tráfico diferenciados, asegurando unos recorridos peatonales diferenciados y seguros; limitando el tráfico a una cantidad fija de turistas controlando el aparcamiento en bolsas estratégicamente ordenadas.</b>	Sin Iniciar Sin Planificar	2. Transición verde.

\*El desarrollo de estas propuestas se encuentran en el PSTD y en la Estrategia de Desarrollo Integral.