

## “PLAN DE MOVILIDAD URBANA DEL SECTOR “PEGO GOLF” EN PEGO (ALICANTE)”.

Febrero de 2023

## INDICE

---

1.-	Introducción.....	4
1.1.-	Antecedentes .....	4
1.2.-	Objetivos .....	4
1.3.-	Datos generales de la zona donde se desarrollará Pego Golf .....	6
1.4.-	Condicionantes principales a tener en cuenta en el desarrollo del sector Pego Golf	14
2.-	Conceptos básicos de movilidad sostenible.....	22
2.1.-	El concepto de movilidad sostenible .....	22
2.2.-	Movilidad sostenible y urbanismo.....	24
2.3.-	Objetivos de movilidad sostenible en el urbanismo.....	25
2.4.-	Criterios de movilidad sostenible en el planeamiento urbanístico .....	27
3.-	Aplicación general del concepto de movilidad sostenible en el Sector Pego Golf..	30
4.-	Rasgos de la movilidad en el Sector Pego Golf .....	34
4.1.-	Estimación del tráfico el sector pego golf .....	39
4.2.-	Análisis de medios de transporte a utilizar en Pego.....	41
4.2.1.	Transporte en autobús.....	41
4.2.2.	Transporte de tren .....	47
4.2.3.	Transporte en taxis .....	47
4.2.4.	Transporte de barco.....	47
4.2.5.	Transporte aéreo .....	47
4.3.-	Condicionantes de la movilidad en el área deL sector Pego Golf.....	48
5.-	Transporte sostenible .....	61
5.1.-	El peatón .....	61

5.1.1.	La dinámica actual .....	61
5.1.2.	Movilidad peatonal .....	62
5.2.-	Transporte en bicicleta.....	64
5.2.1.	La bicicleta como medio de transporte .....	64
5.2.2.	Tipologías de vías ciclistas .....	65
5.2.3.	Criterios para el trazado de vías ciclistas .....	71
5.2.4.	Dimensiones básicas del ciclista y sus resguardos. ....	75
6.-	Aspectos generales del plan de movilidad urbana sostenible de Pego (pmsu) a tener en cuenta en el diseño del sector "Pego Golf" .....	79
6.1.-	Objetivos a conseguir .....	79
7.-	Análisis de la ordenación y de la estructura del Plan Parcial del sector "Pego Golf" 90	
8.-	Análisis del diseño viario del sector "Pego Golf" .....	91
8.1.-	Pendientes.....	91
8.2.-	Secciones viarias propuestas.....	92
8.3.-	Sentidos circulatorios .....	94
8.4.-	Intersecciones .....	94
8.5.-	Atractivo para los modos sostenibles.....	95
8.6.-	Aparcamiento.....	96

## 1.- Introducción

### 1.1.- Antecedentes

La movilidad urbana es un elemento clave a la hora de evaluar la calidad de vida en un contexto territorial debido a su impacto en el medio ambiente, la seguridad, el transporte de personas y mercancías, la organización del espacio, etc.

En este sentido, el municipio de Pego cuenta con un Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) redactado en el año 2.019. En dicho documento se hace una apuesta estratégica para fomentar el transporte y la movilidad sostenible en la localidad de Pego

Teniendo en cuenta y tomando como base de partida todas las directrices y consideraciones del Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS), en febrero de 2023 se presenta este PLAN DE MOVILIDAD SOSTENIBLE PEGO GOLF. Este documento es el instrumento para la planificación y la gestión de la movilidad del sector PEGO GOLF.



*Imagen N°1.- Sector Pego Golf a Desarrollar*

### 1.2.- Objetivos

El PLAN DE MOVILIDAD SOSTENIBLE PEGO GOLF comparte los objetivos del Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) de Pego y pretende mejorar la movilidad del sector PEGO GOLF de un modo sostenible, para lo cual pretende racionalizar la movilidad de un modo inteligente y eficiente con la voluntad de OBJETIVOSuna incorporación progresiva de los medios de

transporte sostenibles frente a los tradicionales alimentados por combustibles fósiles. Para promover e impulsar dicho cambio se necesita una racionalización basada en ofrecer a la ciudadanía aquellos servicios e infraestructuras que rompan las barreras de acceso a los nuevos sistemas y aporten un beneficio tangible al conjunto de la sociedad.

De esta forma, el PLAN DE MOVILIDAD SOSTENIBLE PEGO GOLF, al igual que PMUS de Pego realiza un fuerte esfuerzo por controlar y analizar las variables ambientales, sociales y económicas (salud, convivencia, espacio público, autonomía, equidad, etc.).

El PMUS es la herramienta a utilizar para dotar al sistema de desplazamientos habituales del municipio de eficiencia y efectividad. Y así, que se traduzca en una mejora de la calidad de vida de la ciudadanía.

El PLAN DE MOVILIDAD SOSTENIBLE PEGO GOLF tiene la finalidad de ordenar la movilidad y de conseguir unos desplazamientos más eficientes y sostenibles en el sector PEGO GOLF, situando a las personas como elemento principal.

Con respecto a la movilidad del SECTOR PEGO GOLF, el PLAN DE MOVILIDAD SOSTENIBLE PEGO GOLF establece los siguientes retos:

- Reto Saludable: Pretende promover una movilidad más activa que contribuya a la salud de los usuarios del sector PEGO GOLF y que combata los hábitos sedentarios.
- Reto Seguro: Pretende reducir la siniestralidad y gravedad de los accidentes rebajando la tensión en los desplazamientos y generando un clima de tranquilidad.
- Reto Eficiente: Pretende acortar los tiempos entre los destinos evitando aglomeraciones.
- Reto Ecológico: Pretende generar una movilidad basada en la descarbonización de los medios de transporte y la reducción de la contaminación acústica.
- Reto Inclusivo: Pretende buscar que la movilidad no sea un elemento diferenciador, sino útil para la cohesión social y territorial.

De este modo, al igual que el Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Pego (PMUS), el PLAN DE MOVILIDAD SOSTENIBLE PEGO GOLF:

- Tiene una clara y rotunda vocación por la descarbonización de la movilidad a través de una planificación y una **apuesta decidida por los medios de transporte más sostenibles** y por una **normalización de los desplazamientos cotidianos realizados a pie o en bicicleta.**

- Incorpora importantes acciones para favorecer la introducción de vehículos eléctricos para tener un mayor respeto con el medio ambiente. También busca la optimización de rutas para la reducción de combustible y de las molestias acústicas derivadas.
- Dedicar especial atención a los niños. Tanto para mejorar su salud y seguridad, así como para adquirir un firme compromiso de sensibilización para garantizar que las futuras generaciones de Pego disfruten de su municipio.

A fin de conseguir los aspectos indicados anteriormente, el municipio de Pego ha hecho una apuesta estratégica, que se ve plasmada en su Plan de Movilidad Urbana Sostenible y en el presente PLAN DE MOVILIDAD SOSTENIBLE PEGO GOLF, cuyo principal objetivo es el de fomentar el transporte y la movilidad sostenible en la localidad y del SECTOR PEGO GOLF, de modo que:

- Se permita responder a las necesidades básicas de accesibilidad y desarrollo de la ciudadanía, empresas y sociedades, con seguridad y de manera compatible con la salud humana y el medioambiente, y fomente la igualdad dentro de cada generación y entre generaciones sucesivas
- Resulte asequible, opere equitativamente y con eficacia, ofrezca una elección de modos de transporte diferentes y apoye una economía competitiva, así como el desarrollo local equilibrado
- Limite las emisiones y los residuos dentro de la capacidad del territorio para absorberlos, fomente las energías renovables y el uso de transporte poco contaminante, minimizando el impacto sobre el uso del suelo, la calidad del aire y la generación de ruidos.

El PLAN DE MOVILIDAD SOSTENIBLE PEGO GOLF, al igual que el Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Pego estudia entre otros los siguientes aspectos: Movilidad Peatonal, movilidad ciclista, gestión del tráfico, transporte público, movilidad obligada, movilidad infantil e integración de la movilidad sostenible en el Planeamiento Urbano, pues son esas las líneas principales de trabajo en las que se basa dicho plan.

### 1.3.- Datos generales de la zona donde se desarrollará Pego Golf

El Sector PEGO GOLF a desarrollar se localiza a escasos 2.200 m al este de la ciudad de Pego, situada en la zona noreste de la provincia de Alicante.



Imagen N°2.- Ubicación sector PEGO GOLF en la provincia de Alicante

Pego es un municipio de la Comunidad Valenciana. Está situado en el noreste de la provincia de Alicante, en el límite con la provincia de Valencia en la comarca de la Marina Alta.

De acuerdo con las cifras de población publicadas por el Instituto nacional de Estadística (INE), la población máxima desde 1.996 del municipio tuvo lugar entre los años 2.010 y 2.011. Desde esa fecha experimentó una bajada de población experimentando su pico menor en 2.017, fecha desde la que la población ha aumentado año tras año afirmándose que, a fecha 1 de enero de 2.022, la población de Pego es de 10.295 habitantes censados.

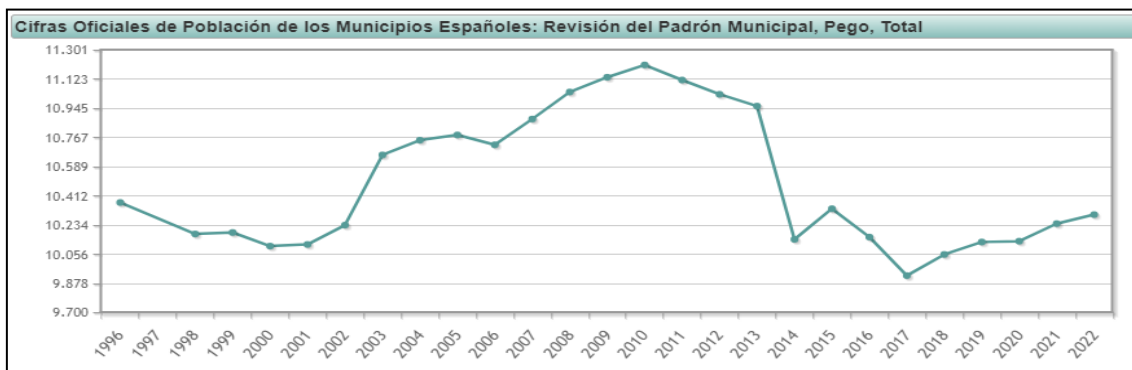


Imagen N°3.- Imagen de evolución de la población de Pego entre 1996 y 2022.

De igual modo, tras analizar las cifras de población por sexo publicadas por el Instituto Nacional de Estadística (INE), se ha observado que desde 1.996 a 2.019 la población de hombres era superior a la población de mujeres, pero desde 2.019, la población censada de mujeres es superior a la población censada de hombres en el término municipal de Pego.

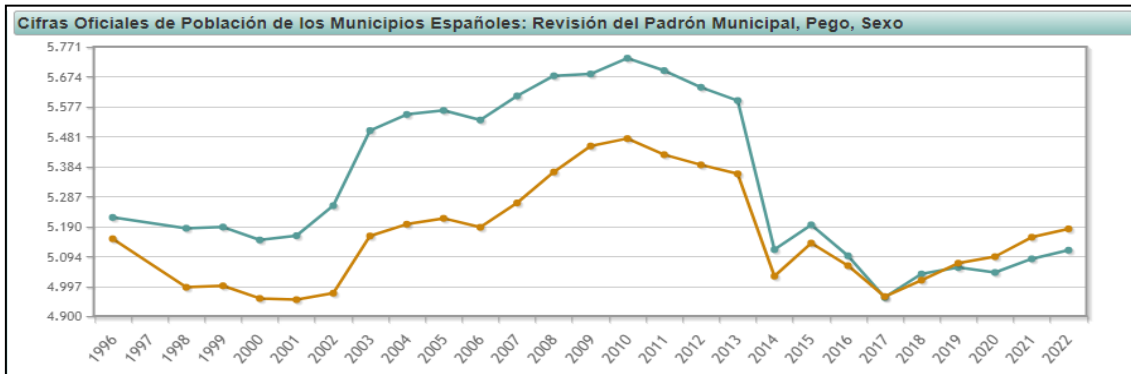


Imagen Nª4.- Imagen de evolución de la población por sexos Pego entre 1996 y 2022.



Imagen Nª5.- Leyenda de imagen anterior

EVOLUCIÓN DE LA POBLACIÓN ENTRE 1996 Y 2022							
AÑO	POBLACIÓN			AÑO	POBLACIÓN		
	HOMBRES	MUJERES	TOTAL		HOMBRES	MUJERES	TOTAL
2022	5.113	5.182	10.295	2009	5.683	5.450	11.133
2021	5.085	5.155	10.240	2008	5.677	5.366	11.043
2020	5.041	5.092	10.133	2007	5.612	5.266	10.878
2019	5.057	5.071	10.128	2006	5.534	5.187	10.721
2018	5.036	5.016	10.052	2005	5.565	5.216	10.781
2017	4.960	4.963	9.923	2004	5.552	5.197	10.749
2016	5.095	5.063	10.158	2003	5.500	5.159	10.659
2015	5.195	5.136	10.331	2002	5.257	4.974	10.231
2014	5.115	5.029	10.144	2001	5.160	4.953	10.113
2013	5.597	5.360	10.957	2000	5.146	4.957	10.103
2012	5.640	5.389	11.029	1999	5.189	5.000	10.189
2011	5.694	5.422	11.116	1998	5.184	4.993	10.177
2010	5.734	5.474	11.208	1996	5.221	5.151	10.372

Imagen Nª6.- Imagen de evolución de la población entre 1996 y 2022.

• Población máxima estacional

Como se afirmó anteriormente, la población de Pego en enero de 2.022 es de 10.295 habitantes censados, pero su población en los meses de verano aumenta considerablemente.

En la tabla que se muestra a continuación, de acuerdo con los datos publicados anualmente por el Ministerio de Hacienda y Administraciones Públicas, la población estacional máxima de Pego durante los últimos diez años es del orden de 2,5 veces superior a la población censada. En el 2.022 alcanzó los 25.327 habitantes.



POBLACIÓN ESTACIONAL MÁXIMA			
AÑO	PERSONAS	AÑO	PERSONAS
2022	25.327	2017	24.574
2021	25.871	2016	23.307
2020	25.814	2015	22.385
2019	25.225	2014	26.288
2018	25.156	2013	17.046

Imagen Nº7.- Población estacional máxima entre 2013 y 2022

La población estacional máxima es una estimación de la población máxima que soporta Pego. En el cálculo se incluyen las personas que tienen algún tipo de vinculación o relación con el municipio, ya sea porque residen, trabajan, estudian o pasan algún período de tiempo en él.

• Habitantes según lugar de nacimiento

Según los datos publicados por el INE, procedentes del padrón municipal de 2.022, el **58.38%** (6.010) de los habitantes empadronados en el Municipio de Pego han nacido en dicho municipio, el **21.87%** han emigrado a Pego desde diferentes lugares de España, el 8.01% (825) desde otros municipios de la provincia de Alicante, el 9.11% (938) desde otras provincias de la Comunidad Valenciana, el 4.75% (489) desde otras comunidades autónomas y el 19.75% (2.033) han emigrado a Pego desde otros países.

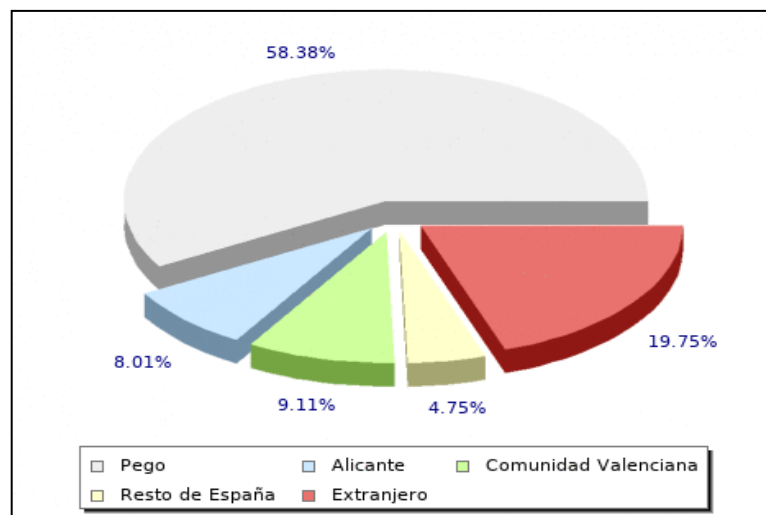


Imagen Nº8.- Habitantes de Pego en 2.022 según lugar de nacimiento

En la siguiente tabla se muestra una gráfica donde se observa la evolución de los habitantes según el lugar de nacimiento entre los años 1.996 y 2.021.

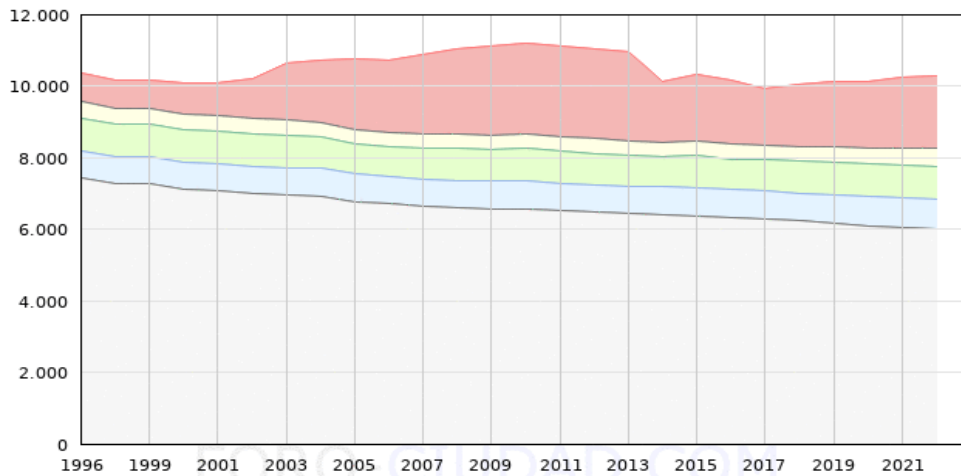


Imagen N<sup>o</sup>9.- Evolución de habitantes en Pego según lugar de nacimiento entre 1.996 y 2.021

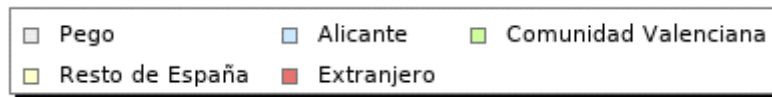


Imagen N<sup>o</sup>10.- Leyenda de gráfica anterior

De acuerdo con las tablas y gráficas anteriores, si se comparan los habitantes en Pego según el lugar de nacimiento del año 2.022 con el año 2.021 se extraen las siguientes conclusiones:

- Disminuyen (-44) los habitantes nacidos en Pego, pasando del 59.12% al 58.38%.
- Aumentan (2) los habitantes nacidos en la provincia de Alicante, pasando del 8.04% al 8.01%.
- Aumentan (7) los habitantes nacidos en la Comunidad Valenciana, pasando del 9.09% al 9.11%.
- Aumentan (8) los habitantes nacidos en el resto de España, pasando del 4.70% al 4.75%.
- Aumentan (82) los habitantes nacidos en otros países, pasando del 19.05% al 19.75%.

Por otro lado, si se compara los habitantes en Pego según el lugar de nacimiento del año 2.022 con los años 1.996 a 2.021 se extraen las siguientes conclusiones:

- Disminuyen (-1.433) los habitantes nacidos en Pego, pasando del 71.77% al 58.38%.
- Aumentan (64) los habitantes nacidos en la provincia de Alicante, pasando del 7.34% al 8.01%.
- Aumentan (26) los habitantes nacidos en la Comunidad Valenciana, pasando del 8.79% al

9.11%.

- Aumentan (13) los habitantes nacidos en el resto de España, pasando del 4.59% al 4.75%.
- Aumentan (1.254) los habitantes nacidos en otros países, pasando del 7.51% al 19.75%.

Según los datos ofrecidos por el INE en la estadística del Padrón los habitantes empadronados en Pego que han nacido en otros países ascienden a 2.033.

- 350 habitantes, 166 hombres y 184 mujeres nacidos en América.
- 179 habitantes, 95 hombres y 84 mujeres nacidos en África.
- 54 habitantes, 32 hombres y 22 mujeres nacidos en Asia.

La inmigración tiene un papel destacado en la sociedad de Pego. Concretamente, representa un porcentaje superior al 13% de la población total. A partir de 2.002, para contextualizar, hubo un fuerte crecimiento de las personas inmigrantes llegando a su máximo porcentual el año 2.011 con un 21'35%. También hay que destacar que, a partir de 2.014, hay un descenso importante de las personas inmigrantes en el municipio. El porcentaje municipal de inmigrantes es muy inferior al comarcal (31'63%) e inferior también a la tasa provincial (17'81%). Se encuentra en el valor medio de la tasa del conjunto de la C. Valenciana (13%).

En la siguiente tabla se muestran los habitantes con respecto al país de nacimiento que residen en Pego en 2.022, indicando la diferencia con respecto a los residentes en 2.021.

HABITANTES SEGÚN PAÍS DE NACIMIENTO					
PAIS	2022	Dif (2021)	PAIS	2022	Dif (2021)
Bulgaria	67	7	Cuba	17	6
Francia	183	9	República Dominicana	7	4
Italia	26	3	Argentina	20	-4
Polonia	28	4	Bolivia	14	5
Portugal	6	0	Brasil	10	1
Reino Unido	471	-12	Colombia	52	4
Alemania	178	5	Chile	15	0
Rumanía	116	-3	Ecuador	103	5
Ucrania	60	5	Perú	8	2
Rusia	18	-2	Uruguay	12	3
Argelia	12	0	Venezuela	69	10
Marruecos	154	1	China	18	0
Nigeria	1	0			

Imagen Nº11.- Habitantes residentes en Pego en 2.022 según país de nacimiento

Teniendo en cuenta la proporción de habitantes nacidos en otro país sobre la población total del municipio, se ha realizado un ranking, en el que la 1ª posición está ocupada por el municipio con

una proporción mayor de habitantes nacidos en otro país. En la siguiente tabla puede verse en qué lugar está el municipio de Pego con respecto a sus municipios cercanos.

TOP MUNICIPAL % HABITANTES NACIDOS EN OTRO PAÍS			
PROVINCIA	MUNICIPIO	POSI	%
Alicante	l'Atzúbia	48	43,34
Alicante	Tormos	78	38,86
Alicante	Sagra	94	37,47
Navarra	Caparroso	351	24,72
Alicante	la Vall de Laguar	563	21,57
Valencia	Oliva	566	21,5
Navarra	Irurtzun	698	19,75
Alicante	Pego	699	19,75
Huesca	Benabarre	700	19,74
Alicante	la Vall d'Ebo	1.429	15,07

Imagen N°12.- Top municipal % habitantes Pegos nacidos en otro país

De acuerdo con lo indicado en el Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Pego (PMUS) y de acuerdo a lo observado en el ámbito del sector PEGO GOLF, se obtiene:

- Pirámide de Población

Se muestra a continuación la pirámide de población de Pego en el año 2.022. En ella se analiza la población censada en función de su edad

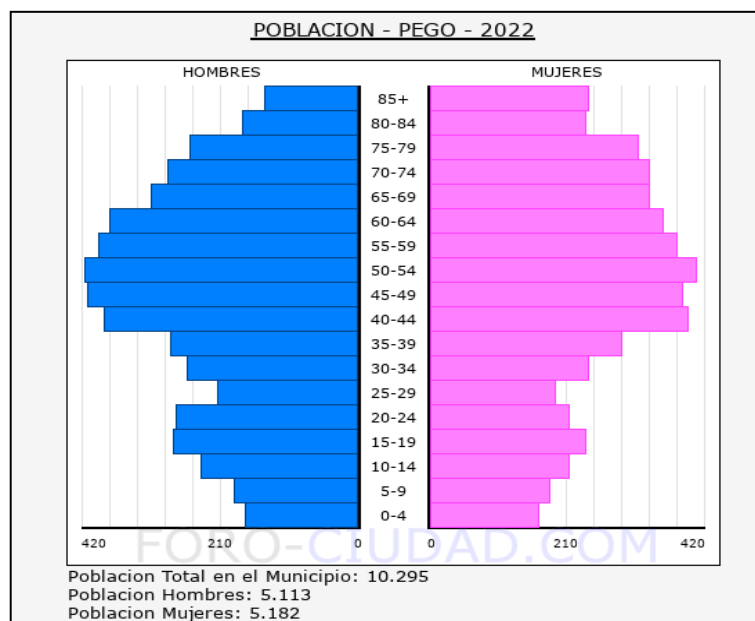


Imagen N°13.- Pirámide Población Pego año 2.022

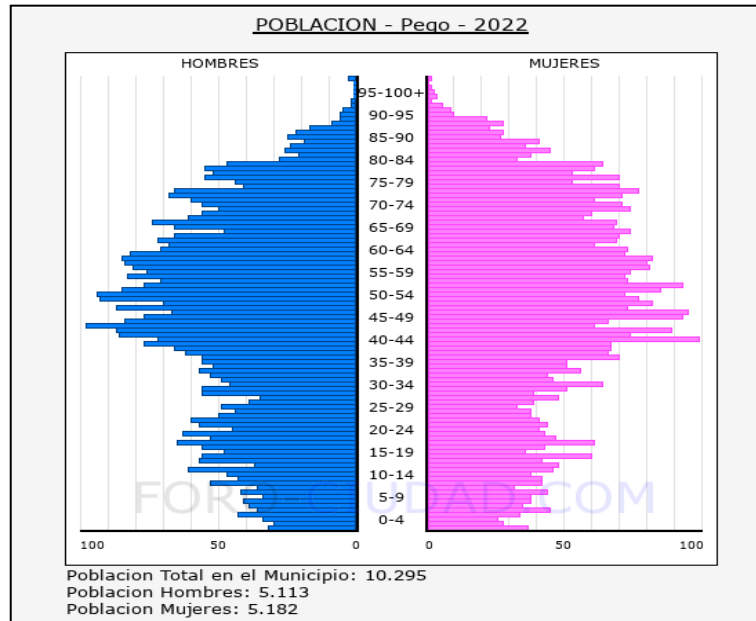


Imagen N°14.- Pirámide Población Pego año 2.022

La media de edad de los habitantes de Pego es de 46,96 años, 1,38 años más que hace cinco años. En la siguiente tabla se muestra la población de Pego por sexo y edad en el año 2.022.

POBLACIÓN DE PEGO POR SEXO Y EDAD 2022 (GRUPOS QUINQUENALES)			
EDAD	HOMBRES	MUJERES	TOTAL
0-5	175	171	346
05-oct	192	187	379
oct-15	241	216	457
15-20	283	242	525
20-25	279	216	495
25-30	217	196	413
30-35	261	244	505
35-40	286	295	581
40-45	388	396	784
45-50	413	388	801
50-55	419	409	828
55-60	395	380	775
60-65	378	357	735
65-70	315	339	654
70-75	291	337	628
75-80	258	323	581
80-85	178	241	419
85-	144	245	389
<b>TOTAL</b>	<b>5.113</b>	<b>5.182</b>	<b>10.295</b>

Imagen N°15.- Población de Pego por sexo y edad en el año 2.022.

De la tabla anterior se extraen las siguientes conclusiones:

- La población menor de 18 años en Pego es de 1.482 (770 H, 712 M), el 14,4%.
- La población entre 18 y 65 años en Pego es de 6.278 (3.223 H, 3.055 M), el 61,0%.
- La población mayor de 65 años en Pego es de 2.535 (1.120 H, 1.415 M), el 24,6%.

#### 1.4.- Condicionantes principales a tener en cuenta en el desarrollo del sector Pego Golf

Los principales condicionantes a tener en cuenta previo al desarrollo del Plan de Movilidad del SECTOR PEGO GOLF y que por tanto condicionarán el desarrollo del plan parcial de dicha zona son las siguientes:

- Infraestructuras viarias existentes en la zona
- Proximidad del sector a la carretera CV-700, vial que atraviesa Pego en sentido este-oeste y conecta las poblaciones costeras y con la AP-7 por el lado este y con la carretera CV-700 por el lado oeste.
- Intensidad de tráfico de las infraestructuras viarias del entorno.
- Necesidad de ampliar la oferta de estacionamiento en el centro urbano de Pego.
- Situación favorable para la potenciación de los recorridos peatonales.
- Necesidad de mejorar la red ciclista existente y generar nuevos itinerarios que conecten las urbanizaciones entre sí y con el casco urbano de Pego.
- Poca utilización del transporte público.

#### INFRAESTRUCTURAS VIARIAS EXISTENTES EN LA ZONA

La red viaria existente en el municipio de Pego se puede clasificar en dos tipos:

- Una red interurbana, que conecta Pego con otros municipios.
- Una red urbana, que presta servicio para los movimientos internos de la ciudad y constituye el trazado viario del interior del municipio. Dentro de la red urbana, destaca la existencia de vías distribuidoras y viales colectores.

En el apartado "4.- Rasgos de la movilidad en el sector PEGO GOLF" se analiza la configuración actual del tejido viario del municipio de Pego. En dicho apartado se analiza de qué modo las infraestructuras existentes en la zona, supondrán un condicionante para el diseño del sector PEGO GOLF. Se analiza la red existente en el municipio, así como la IMD de las carreteras próximas al emplazamiento del sector.

#### INTENSIDAD DE TRÁFICO DE LAS INFRAESTRUCTURAS VIARIAS DEL ENTORNO

Las infraestructuras existentes en la zona próxima al sector PEGO GOLF soportan diferente intensidad de tráfico. A fin de estimar la intensidad de tráfico del sector, puesto que la zona se

encuentra sin desarrollar y su emplazamiento es muy cercano a la población de Pego, se consideran los aforos realizados en el “Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Pego (PMSU)”. De este modo, conociendo la realidad actual de la movilidad en la red vial de Plego, se puede tener un orden de magnitud de la intensidad de tráfico esperada en el sector PLEGO GOLF. En los aforos realizados se contabilizan peatones, ciclistas, ciclomotores, turismos y vehículos industriales.

ESTACIONES DE AFOROS			
Nº ESTACIÓN	LOCALIZACIÓN	SENTIDOS	CARRILES
1	CV-700 (intersección calle Benirrama)	2	2
2	Avenida alcalde Fernando Alemany	2	2
3	Avenida Oliva	2	2
4	Avenida Rei Joan Carles I	2	2
5	Avenida València	2	2
6	Calle Denia	2	2
7	CV-700 (Coopego)	2	2
8	CV-678 (intersección calle Metge Joaquín Pastor Alentado)	2	2
9	CV-678 (intersección avenida Rei Joan Carles I)	2	2
10	Avenida Il·lustrat Joan Sala	2	2
11	Calle Mestre Berenguer (CV-715)	2	2

Imagen Nº16.- Localización de estaciones de aforo

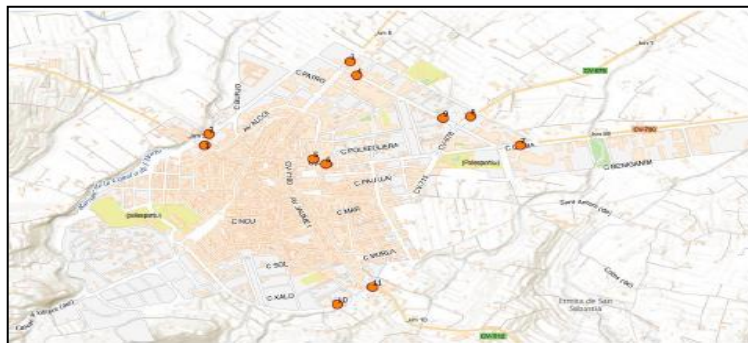


Imagen Nº17.- Localización de estaciones de aforo

Se muestra a continuación la tabla con los resultados de los aforos de la IMD de turismos, vehículos industriales, ciclomotores, bicicletas y peatones, obtenida en las diferentes estaciones.

IMD DE AFOROS REALIZADOS POR PMUS					
LOCALIZACIÓN	TURISMOS	INDUSTRIAL	CICLOMOTOR	BICICLETAS	PEATÓN
CV-700 (intersección calle Benirrama)	2725	1012	206	107	98
Avenida alcalde Fernando Alemany	3393	1214	120	44	172
Avenida Oliva	3155	1040	138	110	54
Avenida Rei Joan Carles I	4050	1260	111	132	56
Avenida València	2139	379	130	9	895
Calle Denia	2114	444	273	19	664
CV-700 (Coopego)	5310	2489	221	203	131
CV-678 (intersección calle Metge Joaquín Pastor Alentado)	3237	1106	69	226	4
CV-678 (intersección avenida Rei Joan Carles I)	3090	1393	203	182	6
Avenida Il·lustrat Joan Sala	1418	496	71	32	94
Calle Mestre Berenguer (CV-715)	1409	412	71	221	106

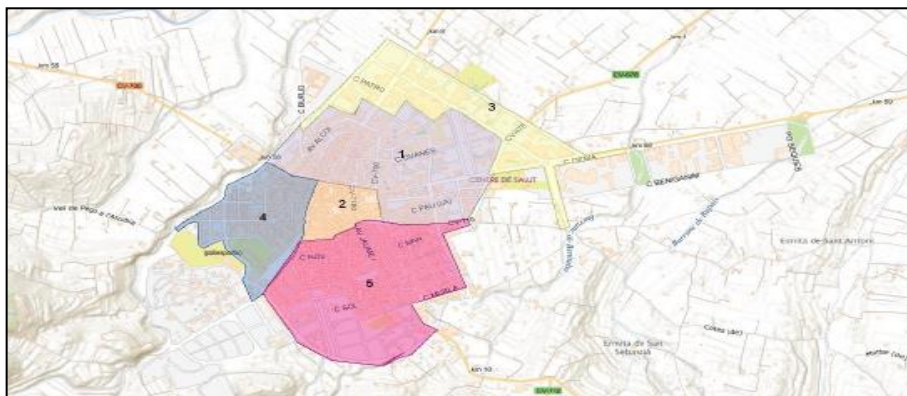
Imagen Nº18.- Resultados de aforos

**NECESIDAD DE AMPLIAR LA OFERTA DE ESTACIONAMIENTO EN EL CENTRO URBANO**

De acuerdo con los datos extraídos del Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Pego (PMUS), uno de los problemas más habituales en el ámbito urbano, relacionado con la creciente motorización y el uso abusivo del vehículo privado en todos los tipos de desplazamientos, es el del estacionamiento. La necesidad de accesibilidad y la falta de previsión en el pasado respecto a la necesidad de dotar a las viviendas de aparcamiento **provocan que en la actualidad exista un déficit en la oferta de plazas de aparcamiento en Pego.** La consecuencia es una fuerte indisciplina y la ocupación indiscriminada del espacio público por parte de los vehículos.

Uno de los criterios que se seguirán en el diseño del sector Pego Golf es dotar el mismo de suficientes plazas de aparcamiento.

Se presenta a continuación una imagen y tabla extraídas del Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Pego (PMUS) en la que se muestra la oferta de estacionamiento en superficie existente en la ciudad de Pego:



*Imagen Nº19.- Zonas de aparcamiento en Pego*

OFERTA DE ESTACIONAMIENTO EN SUPERFICIE EN PEGO		
ZONA	LOCALIZACIÓN	Nº DE PLAZAS
1	Área 1	1727
2	Área 2	41
3	Área 3	1186
4	Área 4	1136
5	Área 5	2145

*Imagen Nº20.- Oferta de estacionamiento en superficie en Pego*

La oferta de estacionamiento en Pego se complementa con vados y aparcamiento privado. Estas plazas se pueden estimar en base a la recaudación fiscal. En el caso de Pego ascienden a unas



874 plazas. De igual modo, a fin de conocer el aprovechamiento de las plazas de estacionamiento, el Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Pego (PMUS) analiza el índice de rotación y el porcentaje de ocupación, de forma que se conoce el número de vehículos que estacionan en una plaza a lo largo de un día o de ocho horas laborables. Tras analizar los valores del PMUS, se obtiene un valor medio del índice de rotación en Pego de 3,1666.

### **SITUACIÓN FAVORABLE PARA LA POTENCIACIÓN DE LOS RECORRIDOS PEATONALES.**

La climatología existente en la ciudad de Pego junto a la orografía de sus calles, son condiciones propicias para fomentar el desplazamiento peatonal de los ciudadanos.

La movilidad interna de Pego se caracteriza por el predominio del transporte motorizado. Los aforos realizados en el Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Pego han permitido determinar que un número relativamente reducido de ciudadanos prefieren ir a pie. En especial, esa preferencia peatonal tiene como destino acudir a diferentes puntos locales de atracción comercial. Dichos desplazamientos son relativamente cortos para los peatones debido al urbanismo concentrado del mayor núcleo poblacional de Pego.

En los aforos realizados en el PMUS, se han detectado picos de peatones en horas punta. Dichos picos de peatones son el resultado de las horas concretas de acceso a los centros educativos o para empezar la jornada laboral. Ejemplos que han alcanzado los 120 peatones en 60 minutos.

En general, Pego dispone de una red de aceras que permiten un uso seguro y cómodo para la ciudadanía. Además, en los últimos años se han realizado diferentes actuaciones de renovación de aceras, adaptación para personas con diversidad funcional y la semipeatonalización de algunos espacios del casco antiguo.

Más allá de las diferentes acciones concretas que van en la buena dirección, es fundamental plantearse la necesidad de la integración de los proyectos de planificación con la finalidad de aportar mayor seguridad y comodidad a los peatones, por tanto el desarrollo del sector PEGO GOLF apostará por el fomento de itinerarios peatonales. Por otro lado, la red de aceras que discurren por el núcleo antiguo es insuficiente por el estrecho desarrollo causado por la propia y singular morfología del casco antiguo.

Otro punto interesante para el análisis lo constituye la urbanización Monte Pego. La urbanización tiene una dependencia muy elevada del vehículo privado por la absoluta

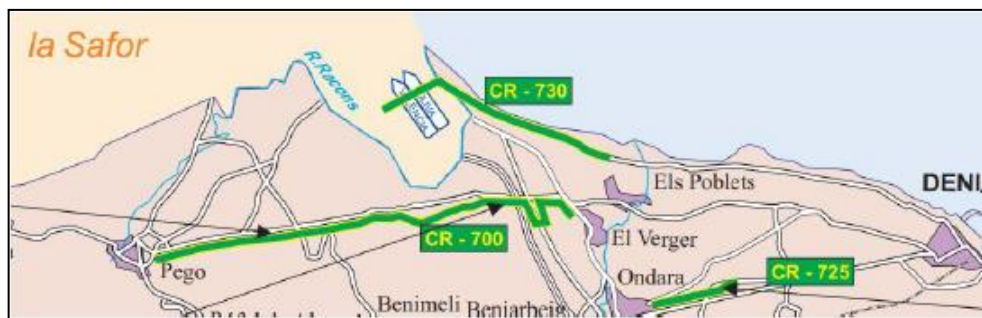
desconexión peatonal entre la urbanización y el núcleo urbano. Dicha dependencia se acentúa por la escasez de servicios. El desarrollo del sector PEGO GOLF prevé la creación de itinerarios peatonales, permitiendo conectar la urbanización dicha urbanización con la ciudad de Pego.

**NECESIDAD DE MEJORAR LA RED CICLISTA EXISTENTE Y GENERAR NUEVOS ITINERARIOS QUE CONECTEN LAS URBANIZACIONES ENTRE SÍ Y CON EL CASCO URBANO DE PEGO.**

La climatología existente en la ciudad de Pego junto a la orografía de sus calles son condicionantes perfectos para el fomento del transporte en bicicleta.

El municipio de Pego apuesta por el transporte sostenible y ecológico y, en los últimos años se ha fomentado el desarrollo de infraestructuras ciclables. La Consejería de Vivienda, Obras Públicas y Vertebración del Territorio tiene entre sus objetivos primordiales la promoción de la movilidad sostenible y uno de los aspectos fundamentales para alcanzar ese estatus lo constituye el desarrollo y consolidación de los itinerarios no motorizados.

Una de las principales infraestructuras ciclables existentes en Pego es la CICLORUTA CR-700 (PEGO-EL VERGEL). Se trata de una infraestructura ciclable que partiendo de Pego se dirige al término municipal de El Vergel. Es un itinerario ciclable existente y señalizado cuya longitud es de 11.5 km. Este itinerario servirá de base para el desarrollo de infraestructuras ciclables en el entorno del sector PEGO GOLF, pues dicho sector generará infraestructuras ciclables que conecten con la cicloruta.



*Imagen N°21.- Ciclorruta CR-700 situada al norte del sector PEGO GOLF*

El PLAN DE MOVILIDAD DEL SECTOR PEGO GOLF, de acuerdo a lo que se indica en el Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Pego (PMUS), propone integrar carriles bici en las nuevas secciones de los viales a desarrollar, de modo que se integre en el nuevo planeamiento la planificación de una red de itinerarios ciclistas que permita la conexión de las urbanizaciones

entres sí, y con las infraestructuras ciclables existentes en Pego. Además de conseguir ampliar la oferta existente de préstamo de bicicletas y aparca bicicletas.

### POCA UTILIZACIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO

Al analizar los distintos medios de transporte existentes en el municipio de Pego, cabe destacar que las líneas de autobús urbanos presentan deficiencias en la distancia entre paradas en la zona. También se han detectado carencias en la señalización. Además, la frecuencia de paso es muy baja y los horarios son reducidos.

Por otro lado, se han detectado que en los desplazamientos interurbanos el uso del transporte público es muy irregular y que existe ausencia de conexión ferroviaria pues la estación de tren más cercana a Pego es la estación de media y larga distancia de Gandía, situada a 15,4 km de Pego.

La estación de autobuses de Pego está ubicada en el Passeig del Clot. Se trata de una infraestructura no techada, desde la que parten las líneas de transporte interurbanas que conectan Pego con otros municipios.

Por tanto, se deben mejorar tanto los horarios como los recorridos de las líneas de autobús existentes que unen Pego con otros municipios. Además, se deben mejorar las conexiones con otros medios de transporte mejorando, por ejemplo, la conexión en autobús entre Pego y la estación de tren más cercana, así como con los aeropuertos de Alicante y Valencia.

Finalmente, tras el análisis de diversas encuestas realizadas a ciudadanos de la población de Pego, se ha observado que el transporte público supone un porcentaje inferior al 1% de la movilidad global de los residentes en la población.

### CONCLUSIÓN

Tras haberse analizado los condicionantes existentes en la ciudad de Pego. Se indica a continuación una serie de aspectos que se han tenido en cuenta para el desarrollo del SECTOR PEGO GOLF:

- A fin de que el desarrollo del sector PEGO GOLF no interfiera negativamente en la IMD de los viales existentes en el entorno del mismo se han analizado las IMD de dichos viales. La carretera CV-700 es la más cercana al sector y que, aunque su IMD es elevada, está lejos de alcanzar el

nivel de servicio. **El desarrollo del sector PEGO GOLF no tendrá consecuencias negativas sobre dicha infraestructura.**

- A fin de no generar problemas en el funcionamiento de la carretera CV-700 ni en el del propio sector, **el sector PEGO GOLF a desarrollar conectará con dicha carretera CV-700 en al menos tres puntos.** Aunque la conexión con dicha carretera se desarrollará en el Plan Parcial Pego Golf, se entiende que al realizarse más de un punto de conexión entre el nuevo sector a desarrollar y el vial, la integración del sector en el entorno será mejor, evitándose que se produzcan problemas puntuales en el tráfico.

- El desarrollo del sector PEGO GOLF se llevará a cabo planteando soluciones que contribuyan a **ampliar la oferta de estacionamiento urbano.**

- El sector se desarrollará generando **situaciones favorables que potencien los recorridos peatonales.** Se analizará la posibilidad de generar una línea de transporte público que conecte la población de Pego con las urbanizaciones y el propio sector PEGO GOLF, de forma que se garantice la cobertura poblacional con relación a las urbanizaciones existentes en el entorno del casco urbano. Se generarán **zonas de descanso y sombra** tipo marquesinas. De igual modo se generarán **itinerarios peatonales** en los que se preste **especial atención a la señalización de las calles** y lugares a fin de no generar confusiones en los peatones. Además, se prestará **especial atención en la iluminación de los itinerarios peatonales** asegurándose que disponen de un nivel adecuado. Además se generarán itinerarios completos sin presentarse discontinuidades en los mismos que resulten impracticables. Por otro lado, **se prestará especial atención al diseño de los cruces de peatones,** generando espacios adecuados que garanticen la seguridad del usuario.

- Otras de las consideraciones a tener en cuenta en el diseño del sector PEGO GOLF será la de **diseñar itinerarios ciclistas que permitan la fácil movilidad por el sector PEGO GOLF. Además, se pretende conectar el sector con las infraestructuras ciclables existentes en la zona, con el casco urbano y con las urbanizaciones existentes en el entorno, posibilitando además completar los itinerarios ciclistas existentes.**

En este sentido, **se integrará el carril bici en las secciones viarias que se construyan dentro del sector PEGO GOLF y se diseñará y fomentará la creación de infraestructuras ciclables dentro del municipio de Pego,** de acuerdo a lo establecido en el Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Pego (PMUS), el cual **propone integrar carriles bici en las nuevas secciones de los viales a**

**desarrollar**, de modo que se integre en el nuevo planeamiento la planificación de una red de itinerarios ciclistas que permita la conexión de las urbanizaciones entre si, y con el casco urbano.

A fin de garantizar la generación de itinerarios ciclables, de forma complementaria a la creación de nuevos carriles bici se tendrá en cuenta el reservar espacios para la instalación de aparcabicicletas e instalaciones de préstamo de bicicletas.



*Imagen N°22.- Imagen de instalaciones para el préstamo y aparcamiento de bicicletas*

- El diseño del plan parcial del sector PEGO GOLF se desarrollará **generando infraestructuras que fomenten el empleo del transporte público.**

Se alentará la conexión entre diferentes medios de transporte público, de forma que el nuevo desarrollo del sector PEGO GOLF fomentará el empleo del transporte público y, junto al empleo de la bicicleta y el desarrollo de itinerarios peatonales, ayudará a conseguir un entorno más sostenible y respetuoso con el medio ambiente.

Además, en el sector Pego Golf, se fomentará la movilidad ecológica. Para ello se facilitará el empleo del vehículo eléctrico para lo que se instalarán diferentes estaciones de carga para dichos vehículos, respetuosos con el medio ambiente.

## 2.- CONCEPTOS BÁSICOS DE MOVILIDAD SOSTENIBLE

Para analizar el encaje en un desarrollo urbanístico el que se realizará en el sector PEGO GOLF de la movilidad sostenible es conveniente, en primer lugar, establecer qué se entiende por ese concepto, pues su uso diverso y generalizado entre los agentes sociales y políticos y, también, en los medios de comunicación, le ha hecho perder significado concreto.

### 2.1.- EL CONCEPTO DE MOVILIDAD SOSTENIBLE

Movilidad se emplea en la actualidad como ampliación de los conceptos de tráfico, circulación y transporte empleados en la gestión y planificación de una ciudad. Como ahora se verá, el cambio del tráfico a la movilidad tiene una profunda carga técnica, social y política que se traslada también al ámbito de la planificación urbanística, aunque es evidente que, en muchos casos, se trata únicamente de un cambio nominal que no encierra todavía una transformación sustancial de los enfoques y metodologías de trabajo.

La diferenciación esencial entre tráfico y movilidad es que el segundo concepto amplía el objeto de estudio que tenía el primero. Frente a una disciplina, el tráfico, cuyo objeto de estudio era básicamente la circulación de vehículos motorizados, la movilidad trata del movimiento de personas y mercancías sin la jerarquía implícita del motor. Emergen así con mucha más fuerza en el análisis y en las proposiciones las necesidades de las personas que caminan, emplean el transporte colectivo o la bicicleta.

En coherencia con el nuevo objeto de estudio, lo que aporta la movilidad frente al tráfico es un cambio radical de sujeto de estudio, es decir, el conjunto de personas y de bienes cuyo desplazamiento requiere un análisis. Los conductores de los vehículos son una parte de la disciplina pero, sobre todo, se revelan las necesidades diferenciales de una multitud de sujetos de la movilidad. La edad, el sexo, la clase social, el grupo étnico, la condición física o psíquica determinan problemas y soluciones diversas que antes quedaban sumergidas bajo el patrón de movilidad de un supuesto conductor medio de vehículo motorizado.

Mientras que el tráfico aparenta representar una dimensión física neutral, la movilidad exige una interpretación social: los desplazamientos dependen no sólo de variables físicas o infraestructurales, sino de la posición social del que los realiza.

De ese modo, por ejemplo, la movilidad incorpora los requerimientos de las personas con diversidad funcional o con discapacidad, lo que permite fusionar sus propósitos con los de la legislación de supresión de barreras y accesibilidad.

Igualmente, la movilidad hace emerger la perspectiva de género en los desplazamientos, esencial para comprender el patrón diferencial que tienen las mujeres respecto a los varones con respecto a los desplazamientos. Existen diversos estudios que concluyen que con carácter general, las mujeres tienen un patrón diferente de movilidad que los varones, con un mayor peso de los viajes a pie y en transporte colectivo y menor uso del automóvil.

Esa necesidad de considerar la perspectiva de género en la movilidad no es más que una variante de lo que ocurre en otras facetas de la construcción de la ciudad como son el modelo de vivienda y el modelo de espacio público.

Otra incorporación relativamente reciente al discurso urbanístico es la perspectiva de generación, entendiéndola como tal la que ofrece la visión particular de grupos de edad habitualmente excluidos del análisis, como es la infancia o las personas mayores. Atender las necesidades de desplazamiento autónomo de los niños y niñas o de los ancianos y ancianas supone reformar todos y cada uno de los supuestos en los que se basa la construcción tradicional de la ingeniería del tráfico.

El patrón de desplazamientos de la infancia o de las personas mayores está apoyado en la marcha a pie, mientras que en los grupos de edad de las personas que intervienen más en la planificación y gestión de la ciudad (entre los 30 y los 50 años) es dominante el automóvil como modo de transporte. Y es evidente que las necesidades personales no son neutrales en la interpretación de los problemas y soluciones que se pretenden implantar.

Por consiguiente, mujeres, niños y niñas, personas mayores, personas con discapacidad, inmigrantes de culturas diversas, pasajeros de automóviles, etc., configuran dentro del concepto de movilidad un universo de estudio y demandas de desplazamiento mucho más amplio y diverso que el considerado tradicionalmente en los estudios de tráfico.

Cuando al concepto de movilidad se le añade el de sostenibilidad, dando como resultado la apuesta por la movilidad sostenible, las repercusiones para el planeamiento urbanístico se multiplican. Los desplazamientos de personas y mercancías, cuya génesis se deriva, al menos

parcialmente, del modo en que se configuran lo urbano y lo territorial, se traducen en consecuencias ambientales y socioeconómicas no sólo locales, sino también globales o planetarias; consecuencias que deben ser reducidas mediante patrones de movilidad con menores impactos.

El planeamiento urbanístico y territorial que se quiera acoger al concepto de movilidad sostenible debe, por tanto, incorporar no sólo una nueva interpretación de los desplazamientos, sino también de las consecuencias de los mismos, de manera que se puedan desvelar las contradicciones entre las soluciones que, por ejemplo, supongan una mejora de las condiciones de sostenibilidad local y, al mismo tiempo, un agravamiento de las condiciones de la sostenibilidad global o social.

## 2.2.- MOVILIDAD SOSTENIBLE Y URBANISMO

Es evidente que las configuraciones territoriales o urbanas no son los únicos elementos que generan movilidad: el patrón de los desplazamientos de personas y mercancías tiene también que ver con el sistema económico, las pautas socioculturales, el marco institucional o el contexto tecnológico. Sin embargo, dados los plazos y la inercia del urbanismo y la ordenación territorial, es fundamental tener presentes los elementos que, desde dichas disciplinas, conducen a soluciones más próximas o más distantes de la movilidad sostenible.

Este vínculo entre movilidad sostenible y urbanismo viene siendo incorporado paulatinamente en la legislación y en la práctica urbanística en este siglo, habiéndose producido un cambio sustancial del modo de afrontar la planificación urbanística desde la perspectiva de la movilidad sostenible. Los estudios de evaluación de movilidad, tienen como objeto, estimar el impacto de los desplazamientos provocados por un nuevo desarrollo urbanístico o una nueva implantación de actividades, así como la capacidad de absorción de las infraestructuras y sistemas de transporte, incluyendo a los modos tradicionalmente marginados de los estudios de tráfico, como el peatonal o la bicicleta. Además, otro objetivo de estos estudios, obligatorios para determinados planes o proyectos, es definir las medidas y actuaciones necesarias para garantizar que la nueva movilidad generada sigue patrones más sostenibles.

Se trata por tanto de realizar aproximaciones más amplias que los tradicionales estudios de tráfico relativos a nuevos desarrollos urbanos, en el que el enfoque es esencialmente de flujos de vehículos y las alternativas se refieren en exclusiva al modo de garantizar la capacidad y el



nivel de servicio de las infraestructuras viarias, sin referencia al conjunto del sistema de movilidad o a las alternativas de transporte público o no motorizado.

Hay que resaltar, en cualquier caso, que esta importante capacidad de intervención del planeamiento urbanístico en la definición de los patrones de desplazamiento no debe ser sobreestimada. La potencia del planeamiento para orientar el modelo de movilidad está también acotada o limitada por otro conjunto de políticas y decisiones que definen el modo de vida urbano en cada contexto histórico.

La movilidad presenta también una alta dependencia respecto a otros elementos estructurales que establecen las demandas de desplazamiento como pueden ser: los patrones de consumo, los modelos de salud y educación, la estructura del comercio, el marco institucional y económico, etc.; en definitiva, la movilidad es consecuencia del patrón de necesidades y mecanismos para su satisfacción que tiene establecida una colectividad.

### 2.3.- OBJETIVOS DE MOVILIDAD SOSTENIBLE EN EL URBANISMO

Desde el punto de vista de la movilidad, la planificación urbanística debe velar por la reforma o creación de tejidos urbanos en los que se puedan satisfacer las necesidades de desplazamiento de bienes y personas. Mientras que desde el punto de vista de la sostenibilidad la planificación debe procurar que esa satisfacción de las necesidades de movilidad cumpla, simultáneamente, los objetivos siguientes:

MOVILIDAD Y SOSTENIBILIDAD EN EL ÁMBITO LOCAL	
IMPACTOS AMBIENTALES A REDUCIR	CONSECUENCIAS SOCIOECONÓMICAS A RECUCIR
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Contaminación atmosférica               <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ruido</li> </ul> </li> <li>• Ocupación de suelos fértiles               <ul style="list-style-type: none"> <li>• Intrusión visual</li> </ul> </li> <li>• Contaminación de suelos y aguas               <ul style="list-style-type: none"> <li>• Impermeabilización del suelo</li> </ul> </li> <li>• Ruptura de las relaciones entre lo urbano y el entorno natural</li> <li>• Fragmentación del territorio y biodiversidad</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Deterioro de la salud derivada de la contaminación y el ruido               <ul style="list-style-type: none"> <li>• Accidentes</li> </ul> </li> <li>• Miedo, preocupación y estrés en el uso de las calles               <ul style="list-style-type: none"> <li>• Deterioro de la salud como consecuencia de la sedentarización</li> </ul> </li> <li>• Efecto barrera de las infraestructuras para los vecinos               <ul style="list-style-type: none"> <li>• Tiempo dedicado a los desplazamientos</li> </ul> </li> </ul>
ASPECTOS SOCIOECONÓMICOS A MEJORAR CON LAS POLÍTICAS DE MOVILIDAD	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Comunicación vecinal en el espacio público</li> <li>• Autonomía de todos los grupos sociales</li> <li>• Autonomía de las personas con discapacidad</li> <li>• Equidad en el acceso a los diferentes espacios</li> </ul>	

MOVILIDAD Y SOSTENIBILIDAD EN EL ÁMBITO GLOBAL	
IMPACTOS AMBIENTALES A REDUCIR	ASPECTOS SOCIOECONÓMICOS A MEJORAR CON LAS POLÍTICAS DE MOVILIDAD
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Destrucción de la capa de ozono</li> <li>• Cambio climático por emisión de gases de efecto invernadero</li> <li>• Disminución de la biodiversidad</li> <li>• Lluvias ácidas</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Equidad en distribución de los recursos y los residuos, tanto intrageneracional como intergeneracional</li> <li>• Evitar que el gasto y la inversión en movilidad sea en detrimento de otras necesidades sociales</li> <li>• Escasez o agotamiento de materiales y energía</li> </ul>

Estos objetivos finales o genéricos de la movilidad sostenible han de ser expresados en objetivos más directos a los que contribuir desde la planificación urbanística, y en particular en los siguientes:

OBJETIVOS DE LA PLANIFICACIÓN URBANÍSTICA PARA LA MOVILIDAD SOSTENIBLE PARA EL DESARROLLO DEL SECTOR PEGO-GOLF
<b>CREAR PROXIMIDAD</b>
Establecer las condiciones urbanísticas que permitan la satisfacción de las necesidades básicas sin tener que recurrir al transporte motorizado. Los equipamientos, la actividad económica, las viviendas etc., en el radio de acción de la marcha a pie y la bicicleta.
<b>HACER ATRACTIVOS LOS MEDIOS DE TRANSPORTE MÁS SOSTENIBLES</b>
Configurar las redes y el espacio público desde la perspectiva de las personas que caminan, pedalean o emplean el transporte colectivo. Comodidad, atractivo ambiental y social y seguridad para toda la población en sus recorridos no motorizados y en el acceso al transporte colectivo.
<b>EVITAR LA DEPENDENCIA DEL AUTOMÓVIL</b>
Eludir estructuras urbanísticas dependientes del automóvil, es decir, espacios cuya movilidad sólo queda satisfecha adecuadamente mediante el uso del coche.
<b>CREAR ESPACIO PÚBLICO VIVO</b>
El espacio público no es sólo para circular sino también para habitar, para conversar, para jugar, para estar. La riqueza social y ambiental estimula la movilidad peatonal y ciclista.
<b>ADECUAR LAS VELOCIDADES AL TEJIDO URBANO</b>
Las velocidades de circulación repercuten en la calidad y seguridad del espacio público y en la generación de condiciones apropiadas o no apropiadas para los diferentes modos de movilidad.
<b>EVITAR LA SOBREPOTECCIÓN DEL AUTOMÓVIL</b>
Eludir estructuras urbanas que primen la motorización y hagan menos atractivos y útiles los modos de transporte más sostenibles.
<b>GARANTIZAR LA ACCESIBILIDAD UNIVERSAL EN EL VIARIO Y LOS MEDIOS DE TRANSPORTE</b>
Aplicar criterios de diseño accesible para todos en el espacio público y en los medios de transporte.
<b>FOMENTAR EL TRANSPORTE SALUDABLE Y ECOLÓGICO</b>
En el desarrollo del sector PEGO GOLF se apuesta por el fomento del transporte saludable y respetuoso con el medio ambiente. Se fomentará la creación de itinerarios peatonales e infraestructura ciclable. De igual modo se fomentará el empleo del vehículo eléctrico, generándose infraestructura para dicho tipo de vehículo (estaciones de carga)

Estos objetivos, como se puede observar, encajan perfectamente con los descritos en el Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Pego (PMSU) y, derivadamente, con los mencionados en el presente PLAN DE MOVILIDAD SECTOR PEGO GOLF:

- **Reducir la dependencia respecto al automóvil**, invirtiendo el peso del automóvil en el reparto modal.
- **Fomento de vehículos de bajas emisiones y sobre todo del vehículo eléctrico.**
- Incrementar las oportunidades de los **medios de transporte alternativos**, potenciando las condiciones que permitan a los ciudadanos poder **caminar, pedalear o utilizar el transporte colectivo** en condiciones adecuadas de comodidad y seguridad.
- **Reducir los impactos de los desplazamientos motorizados**, reduciendo sus consumos y emisiones locales y globales, conviviendo con los demás usuarios de las calles en condiciones de seguridad aceptables.
- **Evitar la expansión de los espacios dependientes del automóvil**, frenando la expansión del urbanismo dependiente de éste.
- Reconstruir **la proximidad como valor urbano**, recreando las condiciones para realizar la vida cotidiana sin desplazamientos de larga distancia.
- **Recuperar el espacio público como lugar donde poder convivir**. De lugar de paso y espacio del transporte, las calles han de pasar a ser también lugar de encuentro y espacio de convivencia multiforme.
- **Aumentar la autonomía de los grupos sociales sin acceso al automóvil**: niños y niñas, jóvenes, mujeres, personas con discapacidad, personas de baja renta, personas mayores y personas que simplemente no desean depender del automóvil o de los vehículos motorizados.

#### 2.4.- CRITERIOS DE MOVILIDAD SOSTENIBLE EN EL PLANEAMIENTO URBANÍSTICO

Para que la población de Pego pueda alcanzar el conjunto de objetivos indicados en el apartado anterior, existen tres grandes campos de articulación entre planificación urbanística y territorial y movilidad sostenible:

- Conceptos de fondo

- Elementos estructurales
- Regulaciones y normativas

Estos tres campos de articulación se relacionan además con el marco o modelo de movilidad existente o tendencial, en este caso, de la ciudad de Pego y entorno del sector PEGO GOLF.

El Plan de Movilidad Urbana Sostenible de la ciudad es, en ese sentido, junto con el Plan General de Ordenación Urbana, los documentos que expresan de una manera más explícita el modelo de movilidad en el que se inscribe el sector PEGO GOLF como pieza del territorio.

### **Conceptos de fondo:**

De los conceptos de fondo que se ponen en juego cuando se quiere pensar un urbanismo que ayude a la movilidad sostenible, destacan los de escala-localización, densidad y mezcla de usos.

Escala-localización, por cuanto el tamaño y el lugar de la actuación importa a efectos de los diferentes modos de transporte: más allá por ejemplo de una determinada dimensión, la escala humana marcada por los desplazamientos a pie o en bicicleta deja de ser la referencia principal, requiriéndose el uso más intensivo de medios de transporte motorizados.

Densidad, en la medida en que se trata de un factor clave para las oportunidades del acceso en modos sostenibles: la marcha a pie, la bicicleta o el transporte colectivo pierden su potencial en densidades muy bajas.

Mezcla de usos, ya que el urbanismo de proximidad, rasgo clave de la aproximación a la movilidad sostenible, es contradictorio con las formulaciones más extremas de la ordenación mono funcional del espacio.

### **Elementos estructurales**

De los elementos estructurales que establece el planeamiento urbanístico y territorial destacan los que tienen que ver con la concepción de las infraestructuras, tanto las de circulación como las de aparcamiento. El modo de comprender cuáles son los tipos de tráfico previstos en un viario, las alternativas existentes para los modos sostenibles (redes peatonal, ciclista o de transporte colectivo) o la concepción del sistema de aparcamientos para cada uno de los modos de locomoción, son determinantes del uso futuro de cada uno de ellos.

A la hora de la redacción y ejecución de los proyectos de urbanización, también se pueden aplicar con mayor o menor acierto una serie de criterios de sostenibilidad, tales como:

- Dimensionado estricto de calles
- Dimensionado estricto de firmes
- Integración de alcorques en bandas de aparcamiento
- Integración de tendidos y elementos urbanos en edificación
- Compensación y reutilización de tierras
- Reducción del abuso de productos cementosos
- Reducción del abuso de productos bituminosos
- Utilización de áridos marginales
- Recuperación de técnicas tradicionales

#### **Regulaciones y normativas**

Cabe resaltar la importancia que en el planeamiento tienen los aspectos normativos, esencia de la ordenación urbanística y territorial y, en particular, las regulaciones relacionadas con los usos de las edificaciones, las tipologías edificatorias, los estándares de aparcamiento y las normas de diseño del espacio público.

Es evidente que los usos permitidos de las edificaciones son la herramienta de la monofuncionalidad o de la mezcla de usos, mientras que las tipologías edificatorias contribuyen no sólo a la mayor o menor densidad, sino también a la configuración de un espacio público más o menos atractivo para los modos sostenibles de desplazamiento. Igualmente, los estándares de aparcamiento de vehículos motorizados se muestran como un instrumento esencial de incentivación o disuasión del uso del automóvil.

### 3.- APLICACIÓN GENERAL DEL CONCEPTO DE MOVILIDAD SOSTENIBLE EN EL SECTOR PEGO GOLF

La lista de comprobación que se ofrece a continuación tiene como propósito ayudar a la reflexión sobre el modo en que se puede incorporar la movilidad sostenible a la planificación urbanística en el ámbito del sector PEGO GOLF. Se trata de una plantilla sistemática pensada para una evaluación preliminar de los planes urbanísticos y territoriales bajo el marco de la movilidad sostenible. No es, por tanto, ni una referencia normativa ni un proceso de certificación.

Con vistas a su mejor comprensión se ha optado por agrupar los elementos de esta lista de comprobación en cuatro categorías (modelo de movilidad, relaciones espaciales, elementos estructurales y normativa), aunque obviamente existen solapamientos e interrelaciones entre todos ellos.

El sentido de la lista no es alcanzar un número determinado de respuestas favorables, sino facilitar el contraste entre los objetivos expresados en el planeamiento sobre movilidad sostenible y los criterios manejados en la definición de sus elementos clave.

MODELO DE MOVILIDAD			
CUESTIONES A DILUCIDAR SOBRE LOS NUEVOS DESARROLLOS URBANOS	SI /NO/ DISCUTIBLE (D)	OBSERVACIONES QUE AYUDAN A VALORAR CADA RESPUESTA	COMENTARIOS
¿Se explicita el modelo de movilidad que se deriva del modelo urbanístico seleccionado?	SI	Modelo de movilidad previsto, tanto en desplazamientos externos, reparto modal	El modelo de movilidad en el que se inscribe el desarrollo del sector PEGO GOLF se define claramente en el Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Pego (PMUS)
¿Se ha estudiado y evaluado la movilidad generada?	SI	Análisis de los desplazamientos sobre las infraestructuras viarias existentes en Pego y el análisis del sistema de transporte colectivo.	Se ha estudiado y evaluado la movilidad generada en el Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Pego (PMUS). El presente documento trata de complementar dicho análisis desde el punto de vista de la movilidad
¿Se han planteado medidas para cumplir determinadas exigencias en los servicios de transporte colectivo?	SI	Análisis del transporte colectivo y necesidad de mejora	Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Pego (PMUS) analiza la situación de transporte colectivo. En el presente Plan de Movilidad se plantean medidas a implantar en el entorno e PEGO GOLF para cumplir las exigencias de transporte colectivo
¿Se ha planteado algún criterio de ordenación desde la perspectiva de los modos activos o no motorizados?	SI	Localización de los diferentes usos del suelo con respecto al tejido urbano existente. Idoneidad de la topografía. Atractivo ambiental (ruido y contaminación)	Las zonas residenciales del sector se ordenarán en torno a la zona de campos de golf a desarrollar. Se generarán infraestructuras no motorizadas de forma que se posibilite la realización de itinerarios sin necesidad de recurrir al uso del automóvil y se fomenten los modos de transporte ecológicos

RELACIONES ESPACIALES			
CUESTIONES A DILUCIDAR SOBRE LOS NUEVOS DESARROLLOS URBANOS	SI /NO/ DISCUTIBLE (D)	OBSERVACIONES QUE AYUDAN A VALORAR CADA RESPUESTA	COMENTARIOS
<b>LOCALIZACIÓN</b>			
¿Se aprovechan espacios previamente urbanizados o tejidos urbanos o industriales obsoletos?	No		Aunque existe alguna edificación aislada, con carácter general se trata de terrenos sin urbanizar. Por otro lado, se afirma que el sector se desarrollará adaptándose a las infraestructuras viarias existentes
¿Existe continuidad con el tejido urbano existente?	SI	-	El sector PEGO GOLF a desarrollar pretende dar continuidad al tejido urbano existente. Pretende conectar la población de Pego, y generar conexión entre dicha población y las urbanizaciones Monte Pego
¿Se aprovechan espacios intersticiales del tejido urbano existente?	NO		El sector Pego Golf se desarrolla en espacio fuera del tejido urbano existente
¿Se coloniza superficie agraria o natural?	SI		Se trata de terrenos naturales sin edificar en los que existen plantaciones arbóreas de bajo porte
¿Se encuentra a distancias peatonales (menos de 2 km) o ciclistas (menos de 6-7 km) de los espacios urbanos que lo complementan?	SI	Los espacios urbanos que "complementan" o "completan" los nuevos desarrollos urbanísticos son aquellos que aportan las funciones, actividades y equipamientos que no están disponibles en la propuesta de ordenación	Si. El punto medio del sector PEGO GOLF se encuentra a escasos 1.200 m del polígono industrial situado al este de Pego y a escasos 2.400 m del centro de la población de Pego. De igual modo, el punto medio del sector se encuentra a escasos 3.800 m de las urbanizaciones Monte Pego situadas al este del mismo
<b>DENSIDAD</b>			
¿Prevé actividades económicas suficientes para la población activa residente prevista?	SI	Número de empleos por hectárea en las diferentes actividades: servicios, comercios, industrias, etc.	El desarrollo del sector PEGO GOLF supondrán actividades económicas suficientes para la población de Pego. Se generarán nuevos puestos de trabajos en la zona
<b>MEZCLA DE USOS</b>			
¿Establece compatibilidad entre usos diversos?	SI	Modalidades compatibles	Hay una compatibilidad teórica entre diferentes usos

ELEMENTOS ESTRUCTURALES			
CUESTIONES A DILUCIDAR SOBRE LOS NUEVOS DESARROLLOS URBANOS	SI /NO/ DISCUTIBLE (D)	OBSERVACIONES QUE AYUDAN A VALORAR CADA RESPUESTA	COMENTARIOS
<b>INFRAESTRUCTURA VIARIA DE CONEXIÓN</b>			
¿Existe infraestructura viaria de conexión con las áreas de actividad y los municipios limítrofes?	SI		Si existe infraestructura viaria de conexión con las áreas y actividad del los municipios limítrofes
¿Está prevista o planificada dicha conexión viaria o su ampliación?	SI	-	El sector PEGO GOLF a desarrollar conectará con la carretera CV-700 en más de un punto de conexión. En el Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Pego se analiza el nivel de servicio de dicha infraestructura. La conexión con el nuevo sector no generará aspectos negativos para dicha infraestructura

INFRAESTRUCTURA Y SERVICIO PARA EL TRANSPORTE COLECTIVO			
¿Está vinculado el desarrollo urbanístico a alguna oferta existente o prevista de transporte colectivo?	SI		Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Pego (PMUS) establece principios para fomentar el transporte público, intermodal. El desarrollo del Sector PEGO GOLF pretende fomentar la mejora del transporte colectivo en la zona
¿Está diseñado el viario interior y las conexiones externas para favorecer al transporte colectivo?	SI	Accesibilidad a las paradas del transporte colectivo (barreras, distancias, atractivo)	El viario interior del sector PEGO GOLF se desarrollará favoreciendo en todo momento el transporte colectivo
¿Existe uno o varios espacios de centralidad pensado para implantar estaciones o paradas de transporte colectivo y transporte ecológico útil para el desarrollo previsto?	SI		En el desarrollo del sector PEGO GOLF se contempla la instalación aparcamientos para bicicletas en el espacio público así como puntos de recarga de vehículos eléctrico. Además se realizarán paradas para fomentar el transporte colectivo tanto por el interior del sector como con la conexión con Pego y las urbanizaciones cercanas
INFRAESTRUCTURA PARA LOS MODOS AUTÓNOMOS (VIANDANTES Y CICLISTAS)			
¿Existen las infraestructuras de conexión del barrio con las áreas colindantes y los núcleos urbanos del entorno para los viandantes y ciclistas?	D		La ciclo ruta CR-700 es una infraestructura ciclables que partiendo de Pego se dirige al término municipal de El Vergel. Su trazado se desarrolla paralela a la carretera CV-700, lindando por el norte con el sector PEGO GOLF
¿Está el viario interior pensado para la comodidad y la seguridad de viandantes y ciclistas?	SI		El viario interior a desarrollar en el sector PEGO GOLF se desarrollará pensando en la comodidad y seguridad de los viandantes y ciclistas
¿Hay conexiones directas para viandantes y ciclistas entre los principales usos?	SI		No obstante, el sector se desarrollará incluyendo conexiones directas para los viandantes y ciclistas entre los principales usos
¿Está pensado el espacio público para el aparcamiento de las bicicletas?	SI		En el desarrollo del sector PEGO GOLF se instalarán aparcamientos para bicicletas en el espacio público
LOCALIZACIÓN DE LOS APARCAMIENTOS DE VEHÍCULOS MOTORIZADOS			
¿Estimulan el uso indiscriminado del automóvil haciendo muy cómodo e inmediato el acceso desde los diferentes usos?	NO		El sector a desarrollar promoverá el empleo del automóvil haciendo cómodo e inmediato el acceso desde los diferentes usos, pero lo compatibilizará con el empleo de infraestructuras ciclables e itinerarios peatonales. Fomentará también el empleo del automóvil eléctrico
¿Están localizados de modo que no perturban el espacio público?	SI		Los aparcamientos de vehículos motorizados que se incluyan en el sector se diseñarán de modo que no perturben el espacio público
¿Están concentrados en determinados espacios o edificaciones o se encuentran dispersos acompañando el viario?	D		Se desarrollarán tanto concentrados en determinados espacios o edificaciones como dispersos acompañando el viario



REGULACIÓN			
CUESTIONES A DILUCIDAR SOBRE LOS NUEVOS DESARROLLOS URBANOS	SI /NO/ DISCUTIBLE (D)	OBSERVACIONES QUE AYUDAN A VALORAR CADA RESPUESTA	COMENTARIOS
<b>DIMENSIÓN DE LOS APARCAMIENTOS. ESTÁNDARES DE APARCAMIENTO</b>			
¿Se plantean opciones para flexibilizar la construcción de plazas de aparcamiento en cuanto a localización, número y plazo de ejecución?	SI	-	El sector contará con una oferta amplia de plazas de aparcamientos, distribuidas de forma homogénea. Estos se integrarán en las secciones viarias y en aparcamientos de superficie
Se reservan plazas de aparcamiento para vehículos eléctricos	SI	-	El sector PEGO GOLF fomenta el empleo de vehículos eléctricos. Se generarán espacios para la carga de dichos vehículos
<b>USOS DE LAS EDIFICACIONES</b>			
¿Existe flexibilidad a la hora de mezclar usos en las edificaciones o en los vecindarios?	SI	Proporciones aceptadas de cada uso en la edificación	Existe flexibilidad a la hora de mezclar usos de edificaciones en los vecindarios. Se define pormenorizadamente en el Plan Parcial
<b>TIPOLOGÍA DE LAS EDIFICACIONES</b>			
¿Están planteadas las tipologías edificatorias de modo que se garantice el atractivo del espacio público y los usos peatonales del mismo?	SI	Proporción de las diferentes tipologías edificatorias: bloque, unifamiliar, adosados, comunidades cerradas, etc.	Todos los aspectos referentes a la tipología de edificación de Pego Golf se desarrollará pormenorizadamente en el Plan Parcial por el que se desarrolla el sector. Las tipologías edificatorias se plantearán de modo que se garantice el atractivo del espacio público y los usos peatonales, existirán diferentes modelos de espacio públicos en función de la tipología edificatoria.
¿Hay un modelo de espacio público para cada tipología edificatoria?	SI	Modo en que se resuelve en cada tipología edificatoria y área la creación de espacio público atractivo	
¿Se ha realizado un esfuerzo de relación entre las tipologías edificatorias previstas y las del tejido urbano próximo existente o previsto?	SI	Criterios para la relación entre las tipologías edificatorias previstas y las del tejido urbano próximo existente o previsto	
<b>DISEÑO DE LA VÍA PÚBLICA</b>			
¿Hay un modelo de diseño de la vía pública definido con atención a todos los aspectos, usos y usuarios?	SI	Criterios de diseño de la vía pública, con atención a los rasgos no sólo circulatorios sino también estanciales	El sector se desarrollará teniendo en cuenta todos los aspectos, usos y usuarios. Teniendo en cuenta las necesidades de los usuarios de ciclos así como de los itinerarios peatonales
¿El modelo de diseño de la vía pública favorece el uso de los medios de transporte no motorizado o del transporte colectivo?	SI	-	El sector se desarrollará sin favorecer el uso de ningún medio. Se generarán zonas para transporte no motorizado y de transporte colectivo y promoviendo el empleo de vehículos ecológicos fomentando el empleo de vehículo eléctrico, tal y como se indica en el Plan de Movilidad Urbana de Pego
¿El modelo de diseño de la vía pública favorece las velocidades de los vehículos por encima de los 30 km/h?	D	-	El diseño de la vía pública del sector se desarrollarán diversas zonas, unas para vehículos con velocidades superiores a 30 km/h y otras menores en las cuales se podrán integrar desplazamientos de ciclos
¿Existen vías con prioridad peatonal y velocidades máximas de circulación de 10 ó 20 km/h?	SI	-	En el sector se realizarán vías y zonas con prioridad peatonal y de ciclos

#### 4.- RASGOS DE LA MOVILIDAD EN EL SECTOR PEGO GOLF

El reparto de los desplazamientos entre los diferentes medios de transporte en la zona a desarrollar del sector PEGO GOLF es bastante equiparable al existente en la ciudad de Pego pues el sector se encuentra al este de la ciudad. No obstante, debido a la actividad turística que se pretende desarrollar en él, se espera que los desplazamientos saludables sean superiores a los existentes en la ciudad de Pego, esperando por tanto un mayor empleo de los desplazamientos a pie y el uso de la bicicleta, patinete etc.

Como se indicó anteriormente, la red viaria existente en el municipio de Pego se puede clasificar en dos tipos:

- Una red interurbana, que conecta Pego con otros municipios.
- Una red urbana, que presta servicio para los movimientos internos de la ciudad y constituye el trazado viario del interior del municipio. Dentro de la red urbana, destaca la existencia de vías distribuidoras y viales colectores.

Se ha analizado la configuración actual del tejido viario del municipio. El punto medio del sector PEGO GOLF a desarrollar, se encuentra a escasos siete kilómetros al oeste de la autovía AP-7, considerada la autovía más cercana al sector.

##### RED INTERURBANA:

Las principales infraestructuras viarias interurbanas que conectan Pego con otros municipios son las carreteras:

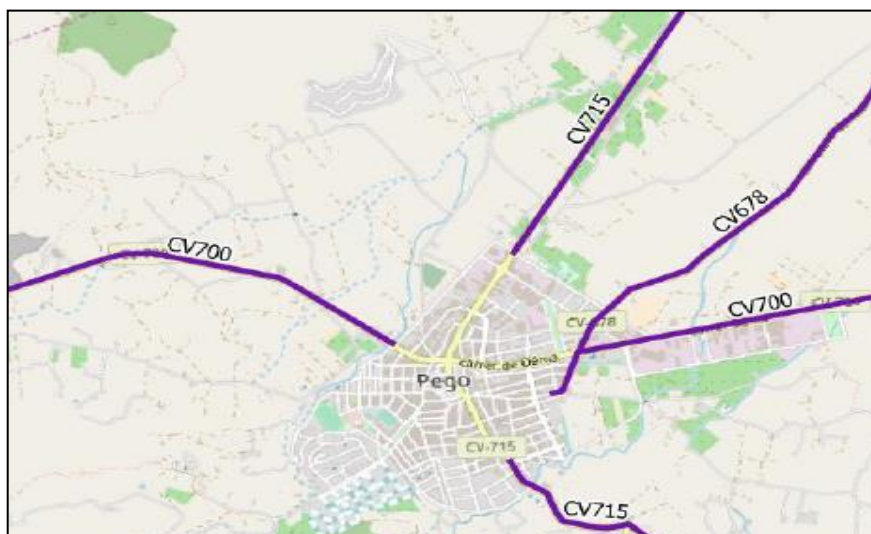


Imagen N°23.- Carreteras de conexión con Pego

- Carretera CV-700 (Desde l'Alzúbia, desde Verguer, desde el enlace N-332 y desde la urbanización Monte Pego y Polígono industrial)
- Carretera CV-678 (desde la N-332)
- Carretera CV-715 (desde Oliva y desde Orba)
- Carretera CV-712 (desde Vall d' Ebo)

Por otro lado, existen otras carreteras que conectan estas infraestructuras con otras poblaciones y urbanizaciones, como es el caso de la CV-728, CV-727 o la CV-729.

#### RED URBANA:

La red vial interna de Pego sigue parte de la estructura marcada por la red vial de acceso, y su antiguo trazado que actualmente ha quedado integrado en la trama urbana del municipio. Actualmente, se observa una correspondencia entre las carreteras autonómicas de acceso y las calles de Pego. Refleja una continuación lógica de la evolución de la trama urbana del municipio entorno a los ejes de comunicación principales.

Por otro lado, se encuentra un casco antiguo muy compacto sobre el que no hay viales de importancia. En otras zonas urbanas más recientes, así como en los nuevos sectores desarrollados, sí que se presentan viales de mayor relevancia.

El municipio de Pego está prácticamente circunvalado por calles de cierta importancia que van enlazando unas con otras para construir una ronda y que a su vez permiten la penetración del tráfico hacia el interior del casco urbano, y aunque estas calles cubren la práctica totalidad del perímetro del municipio, a excepción de 500 metros aproximadamente en la zona este. No obstante, se ha observado que siguen existiendo numerosos vehículos que realizan recorridos de medio o largo alcance por las carreteras CV-700 o CV-715, provenientes de la AP-7 y de otras poblaciones o destinos, que atraviesan el casco urbano de Pego generando afecciones al mismo.

Las principales vías distribuidoras y arterias en dirección radial y que constituyen la red primaria por tamaño y frecuencia son:

- Avda. de Oliva (CV-715). Avenida de penetración en la trama urbana. Conecta el casco urbano con la CV-715 que conecta con la ciudad de Oliva. Al mismo tiempo, la avenida desemboca en una glorieta que da acceso a la Avda. Rei Joan Carles I, dando acceso a la

ronda de Pego.

- Carretera de Denia (CV-700), Avda. Valencia y Avda. de Alcoi. Trazado de la CV-700 por el interior del municipio de Pego. En algunos puntos constituye una barrera entre el casco antiguo y los nuevos desarrollos. Presentan el tráfico propio de viales de trama urbana como consecuencia directa de que los usuarios prefieren desviarse por las avenidas anteriormente citadas antes de circular por el interior del pueblo.
- Carretera del Mestre Berenguer y Avda. Jaume I. Vertebran el municipio hacia el sur. Constituyen el acceso al casco urbano desde el sur por la CV-715, proveniente de Orba-Ondara.

Del mismo modo, en el interior del casco urbano de Pego existen viales colectores. Estas infraestructuras canalizan el tráfico hacia las arterias de penetración principales. Los principales viales colectores son:

- Avda. Alcalde Aquilino Barrachina: Responsable de circunvalar en municipio en el sector sur oeste. Recoge a los vehículos que acceden a Pego desde la CV-700 desde l'Atzúbia.
- Avda. Alcalde Fernando Alemany: Esta calle pertenece a la estructura de avenidas que conforman la ronda de Pego. Encauza a los usuarios de la CV-700 desde l'Atzúbia en dirección sur hacia Oliva o el polígono industrial. Dicha avenida soporta bastante tráfico.
- Avda. Rei Joan Carles I: Esta vía continúa la ronda del municipio en la periferia. Sirve de enlace entre el polígono industrial y la CV-715 (conexión con Oliva). También sirve de enlace con la avenida del alcalde Fernando Alemany que conecta con la CV-700 de acceso a l'Atzúbia.
- Avda. Il·lustrat Joan Sala: Completa la ronda en el sector sur de la localidad. Actualmente, esta avenida presenta un nivel de servicio bajo por los desarrollos urbanos que quedan pendientes.

En la siguiente imagen se muestra la red primaria interurbana (en color morado), la red vial de penetración al casco urbano (en color verde) y los viales colectores (en color azul):



Imagen N°24.- Red primaria interurbana (en color morado), la red vial de penetración al casco urbano (en color verde) y red viales colectores (en color azul)

De forma paralela a la red urbana e interurbana indicada anteriormente, se desarrolla el tejido viario de la población de Pego. Corresponden a este grupo las calles que conforman el entramado viario de la población. Parte de la red primaria, en especial las calles que se encuentran en el casco urbano presentan mayoritariamente aceras estrechas. También los viales pueden resultar algo estrechos debido a la existencia de aparcamiento a ambos lados, cuya señalización horizontal está muy desgastada. El tráfico en la trama urbana es bastante calmado por el número de interrupciones que se producen como consecuencia de los pasos de peatones, aparcamiento, vados y calles con prioridad.

La morfología de las vías se caracteriza por calles con un único sentido y aceras estrechas. En algunas, los vehículos estacionan a un lado por el escaso espacio generando una conducción que puede resultar incómoda.

En los nuevos desarrollos de Pego aparecen calles más anchas, de doble dirección y con espacio para el estacionamiento y aceras que permiten una circulación peatonal más cómoda.

En el casco histórico, existen espacios semi peatonalizados en los que dadas las características de las calles se han eliminado aceras y aparcamientos habiendo un tráfico muy calmado y los bolardos tienen la finalidad de proteger a los peatones. En estas calles se producen estacionamientos incontrolados que invaden el espacio dedicado a los peatones. Por otro lado, se ha conseguido una coexistencia entre vehículos y peatón bastante pacífico.

### PROXIMIDAD DEL SECTOR A LA CARRETERA CV-700

Como se indicó anteriormente, la CV-700 es una de las principales infraestructuras de acceso a Pego. Atraviesa la población en sentido Este-Oeste y permite la conexión de esta con la AP-7 y la N-332. De igual modo permite la conexión de Pego con las Urbanizaciones: “URBANIZACIÓN ARBOLEDA”, “URBANIZACIÓN MONTE PEGO”, “URBANIZACIÓN MONTE PEGO II”, URBANIZACIÓN L` ALMUNIA.

La parte norte del sector PEGO GOLF linda con la carretera CV-700. Dicha carretera tiene una IMD superior a los 6.060 vehículos diarios con un porcentaje de vehículos pesados superior al 2,3% (aumentando considerablemente durante los meses de verano).

**CV-700 - 040 2a**  
**IMD: 6063 2,3%**

Esta carretera permite penetrar en el polígono industrial situado al este de la población, colindante a la zona del sector PEGO GOLF a desarrollar.

De acuerdo a la información extraída del “Plan de movilidad urbana sostenible de PEGO (PMUS)”, la sección transversal de la N-700 a la altura del polígono industrial anexo a Pego está compuesta por una cuneta de 3.00 m, un arcén de 1.10 m, una calzada con dos carriles y anchura total de 8.3 m, un arcén de 0.80 m, y cuneta de 0.80 m. Anexo a esta, existe un carril bici de 2.50 m que conecta con la población de Pego, una zona de aparcamiento de 2.00 m, una calzada perimetral del polígono industrial de 8.5 m y una acera de 1.50 m.



*Imagen Nº25.- Imagen de carretera N-700 en zona de polígono industrial anexo a Pego*

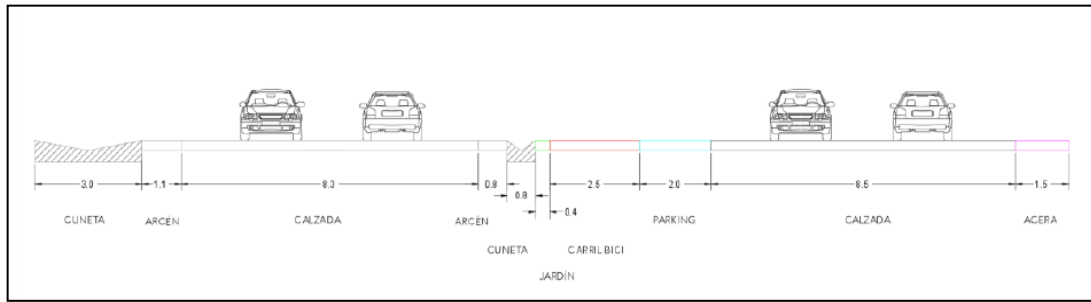


Imagen N°26.- Sección transversal carretera N-700 en zona polígono industrial anexo a Pego

La sección transversal de la N-700 en el tramo anexo a donde se desarrollará el sector PEGO GOLF, desde la rotonda este del polígono industrial anexo a Pego hasta la zona de la autovía AP-7, la sección transversal está compuesta por dos carriles de 4.0 m, arcén interior y exterior y cunetas para evacuación de agua. Además, cuenta con un carril bici paralelo a la carretera que permite la realización de itinerarios ciclables de largo recorrido, conectando entre otras funciones Pego con las urbanizaciones



Imagen N°27.- Imagen de carretera N-700 en zona de anexa al sector Pego Golf

#### 4.1.- Estimación del tráfico el sector pego golf

La mayor parte de los terrenos que se ocuparán durante el desarrollo del sector PEGO GOLF a desarrollar se encuentran actualmente en estado natural sin urbanizar. El emplazamiento del sector es ideal para garantizar el desarrollo de la zona pues se trata de desarrollar la zona existente al este de Pego, entre la urbanización Monte de Pego y la propia ciudad de Pego.

El sector se desarrollará fomentando los desplazamientos sostenibles y ecológicos. Se fomentarán los itinerarios peatonales así como las infraestructuras ciclables. De igual modo, de acuerdo a lo indicado en el Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Pego se fomentará la movilidad de vehículos eléctricos, generando infraestructuras para dicho tipo de vehículo.

Dado que el sector a desarrollar se trata de un entorno residencial de nueva creación, es difícil estimar el tráfico que se generará. A fin de obtener un orden de magnitud del mismo, se analizan a continuación los tráficos a partir de los resultados de los aforos realizados por el Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Pego, en el se observan las IMD medias de los aforos realizados de tráfico de de turismos, vehículos industriales, ciclomotores, bicicletas y peatones, obtenida en las diferentes estaciones de Pego.

IMD DE AFOROS REALIZADOS POR PMUS					
LOCALIZACIÓN	TURISMOS	INDUSTRIAL	CICLOMOTOR	BICICLETAS	PEATÓN
CV-700 (intersección calle Benirrama)	2725	1012	206	107	98
Avenida alcalde Fernando Alemany	3393	1214	120	44	172
Avenida Oliva	3155	1040	138	110	54
Avenida Rei Joan Carles I	4050	1260	111	132	56
Avenida València	2139	379	130	9	895
Calle Dénia	2114	444	273	19	664
CV-700 (Coopego)	5310	2489	221	203	131
CV-678 (intersección calle Metge Joaquín Pastor Alentado)	3237	1106	69	226	4
CV-678 (intersección avenida Rei Joan Carles I)	3090	1393	203	182	6
Avenida Il·lustrat Joan Sala	1418	496	71	32	94
Calle Mestre Berenguer (CV-715)	1409	412	71	221	106

Imagen N°28.- Resultados de aforos

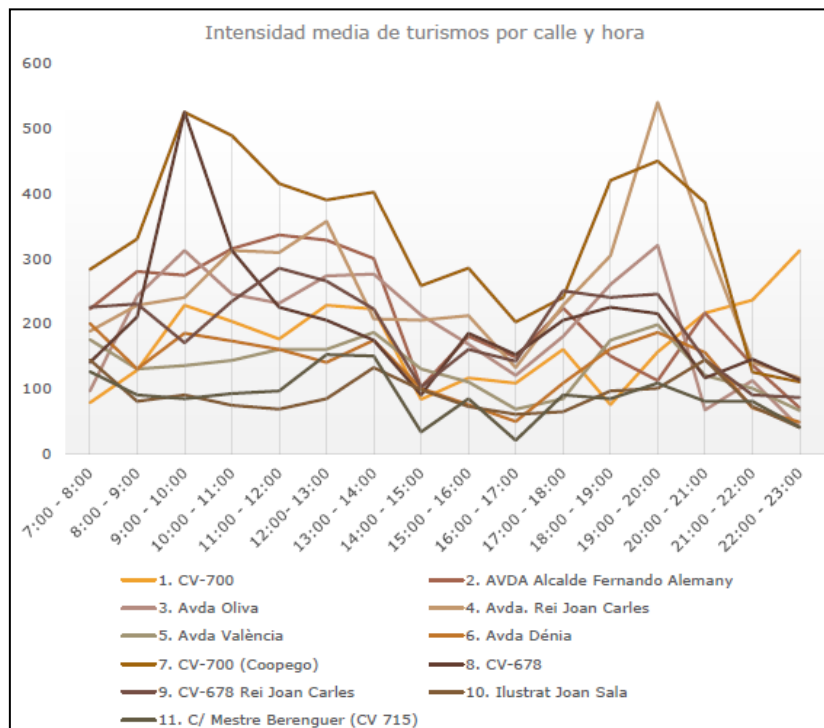


Imagen N°29.- Intensidad de turismos por Calle y Hora analizados en el Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Pego



#### 4.2.- Análisis de medios de transporte a utilizar en Pego

En las siguientes páginas se analizan las opciones de los medios de transportes que se ofrecen al ciudadano la población de Pego.

El desarrollo del sector PEGO GOLF llevará asociados cambios en el transporte de Pego. De igual modo, se fomentarán los desplazamientos peatonales e itinerarios ciclables del municipio, así como el empleo y uso de transporte público generándose nuevas rutas e itinerarios.

A continuación, se analiza la movilidad actual existente en Pego.

##### 4.2.1. Transporte en autobús

Pego cuenta con diversas líneas de autobús público que conectan a la localidad principalmente con Denia, Gandía y Alcoy, entre otros municipios más pequeños. Para ello, tres empresas diferentes son las encargadas de prestar el servicio de transporte a la población de Pego: Alsa, Jiménez Movilidad y la Alcoyana.

##### • PARADA DE AUTOBÚS DE PEGO

Pego no cuenta con una estación cerrada de autobuses. La parada de autobús principal en el casco urbano se encuentra en el Passeig Michel número 3. Está ubicada en la zona este de Pego, a unos dos mil metros al oeste del punto medio del sector PEGO GOLF A DESARROLLAR. Su acceso es fácil pues se encuentra en las proximidades de la carretera CV-700



*Imagen Nº30.- Ubicación de Parada de autobús en Pego*

Desde la Estación de Autobuses de Pego, llegan y salen autocares locales, que lo conectan con las poblaciones y municipios del entorno. Debido al reducido tamaño del municipio no existe

una red de autobuses interna de autobuses.

De forma paralela a la parada principal existente en el Passeig Michel número 3 indicada anteriormente, el servicio de autobús de la línea Pego-Oliva-Gandía de la empresa Jiménez Movilidad, efectúa otras cuatro paradas más en el municipio. La dirección de cada una de ellas es la siguiente:

- Calle Murla, 3.
- Calle San Joaquín, 1.
- Avenida Aquilino Barrachina, 6.
- Avenida Alcoi, 80.

Se muestra a continuación una tabla donde se observa las principales líneas existentes en Pego:

<b>SERVICIOS TRANSPORTE EN AUTOBUS EN PEGO</b>	<b>•LÍNEAS COMARCALES</b>	PEGO-DENIA
		PEGO-OLIVA-GANDÍA
		DENIA-PEGO-ALCOY

*Imagen N°31.- Líneas de autobús existentes en Pego*

A continuación se procede a la descripción de dichas líneas.

#### **• AUTOBÚS ALSA PEGO-DENIA**

La empresa Alsa es una de las encargadas de ofrecer conexión de transporte público en la comarca de la Marina Alta. Por este motivo también conecta a Pego con la capital de la comarca, Denia. En el trayecto, el transporte efectúa otras paradas, como en El Verger, Ondara y el Hospital de Dénia.

#### **HORARIOS**

Este servicio de autobús está disponible de lunes a viernes en días laborables. El trayecto completo es de aproximadamente 35 minutos, el tiempo que tarda en recorrer el camino desde la salida en Pego hasta la llegada en Dénia.

El transporte ofrece dos horarios de salida desde Pego. El más temprano sale de la localidad a las

06:30 h y llega a la capital comarcal a las 07:05 h. El siguiente comienza a media mañana, a las 11:25 h y llega a Dénia a las 11:45 h. Se muestra a continuación los dos horarios que ofrecen esta ruta:

○ 06:30 Salida → Pegó Alicante , España	○ 11:15 Salida → Pegó Alicante , España
○ 06:40 Parada de pasajeros Vergel Alicante , España	○ 11:25 Parada de pasajeros Vergel Alicante , España
○ 06:45 Parada de pasajeros Ondara Alicante , España	○ 11:30 Parada de pasajeros Ondara Alicante , España
○ 06:55 Parada de pasajeros Denia Hospital Alicante , España	○ 11:35 Parada de pasajeros Denia Hospital Alicante , España
○ 07:05 Llegada Denia Alicante , España	○ 11:45 Llegada Denia Alicante , España

Imagen N<sup>o</sup>32.- Horarios y ruta de autobús Alsa Pegó-Denia

Desde Dénia hacia Pegó, el transporte comienza a las 06:00 h y llega a la localidad a las 06:30 h. El segundo turno del trayecto sale del municipio costero a las 12:30 h y regresa a Pegó a las 13:05 h.

○ 06:00 Salida Denia Alicante , España	○ 12:30 Salida Denia Alicante , España
○ 06:15 Parada de pasajeros Ondara Alicante , España	○ 12:40 Parada de pasajeros Denia Hospital Alicante , España
○ 06:20 Parada de pasajeros Vergel Alicante , España	○ 12:50 Parada de pasajeros Ondara Alicante , España
○ 06:30 Llegada → Pegó Alicante , España	○ 12:55 Parada de pasajeros Vergel Alicante , España
	○ 13:05 Llegada → Pegó Alicante , España

*Imagen N°33.- Horarios y ruta de autobús Alsa Denia-Pego*

El precio total actual del recorrido entre Pego y Denia es de 2,25 euros. Para adquirir el billete del viaje es necesario acceder a la página web de Alsa para comprarlo de forma anticipada. Si no se precisa antes, se puede obtener en el propio autobús a través del conductor o llamando al teléfono 902422242.

**• AUTOBÚS PEGO-OLIVA-GANDIA**

El transporte encargado de conectar Pego con la comarca de la Safor es el que ofrece la empresa Jiménez Movilidad, más conocido como Autobuses La Amistad. Concretamente el autocar hace parada en las localidades de Oliva y Gandía, en la provincia de Valencia.

HORARIOS

El autobús desde Pego a Gandía está disponible entre semana. El transporte efectúa salidas desde el municipio Pego durante toda la mañana, empezando el servicio a las 07:50 h y terminándolo a las 16:35 h.

<b>PEGO - OLIVA - GANDIA</b>					
<b>DE LUNES A VIERNES</b>			<b>MONDAY TO FRIDAY</b>		
<b>PEGO- OLIVA- GANDIA</b>			<b>GANDIA- OLIVA- PEGO</b>		
7:50	8:15	8:50	7:15	7:40	7:55
10:40	11:05	11:35	10:00	10:30	10:45
15:40	16:05	16:35	14:50	15:30	15:45
					
<b>PRECIO / PRICE:</b>			<b>* Horas de paso aproximadas</b>		
PEGO-GANDIA: 1,80 €					

*Imagen N°34.- Horarios y ruta de autobús Pego-Oliva-Gandía*

Desde Gandía de vuelta a Pego el primer autobús sale a las 07:15 y el último a las 15:45 h. El precio del trayecto hasta Gandía es de 1,80 euros. Para recibir más información se puede consultar la página web de la empresa Jiménez Movilidad o llamar al 962874410.

**• AUTOBÚS AUTOBUS DÉNIA-PEGO-ALCOY**

El último de los servicios de autobús que llega hasta Pego es el que ofrece la empresa Automóviles la Alcoyana a través de Vectalia Movilidad. Se trata de una línea de transporte a la

demanda que conecta algunos municipios de la Marina Alta con Alcoy.

La línea de transporte a la demanda de la Alcoyana es un servicio pensado para zonas con poco requerimiento de pasajeros. Por este motivo, este servicio en concreto solamente ofrece una línea regular entre Banyeres de Mariola y Alcoy, pero puede alcanzar hasta Dénia. Para que llegue hasta los municipios de la comarca, como Pego, es necesario contactar con la empresa para reservar su recogida como mínimo 24 horas antes.

El contacto con la oficina que atiende la reserva de paradas del transporte a la demanda es el teléfono 965520562. Para concertar la recogida en los municipios de la línea es posible hacerlo entre las 09:15 h y las 13:00 h.

#### HORARIOS

El horario de autobús depende de la reserva previa de recogida por parte del usuario. En este caso, el autocar desde Denia comenzaría el servicio a las 07:00 h. Si la parada en Pego está solicitada con antelación, el autobús llega a Pego a las 07:30 h.

<b>DÉNIA-PEGO-VALL DE GALLINERA-MURO DE ALCOY-ALCOY</b>			
<b>LUNES A VIERNES / MONDAY TO FRIDAY</b>	<b>IDA / ONE WAY</b>	<b>VUELTA / RETURN</b>	
DÉNIA	07:00	16:50	
PEGO: Passeig Michel, 3	07:30	16:15	↑
L'ATZÚBIA: C/ Torres Orduña	07:35	16:05	
VALL DE GALLINERA: Alpatró	08:00	15:50	
MURO DE ALCOY	08:45	15:10	
ALCOY	10:00	13:50	

*Imagen N°35.- Horarios y ruta de autobús Denia-Pego-Vall de Gallinera-Muro de Alcoy-Alcoy*

Para volver, el autobús sale de Alcoy a las 13:50 h y llegaría a Pego a las 16:15. A continuación se encuentra el horario aproximado con todas las poblaciones de la Marina Alta donde puede llegar el autobús:

- Dénia
- Ondara
- El Verger
- Pego

- L'Atzúbia
- Benirrama
- Benialf
- Benissivà
- La Carroja
- Alpatró
- Benissili

El precio del recorrido completo, entre Alcoy y Dénia, es de 8,70 euros. Por otro lado, para consultar el precio de cada posible parada en la comarca es necesario llamar al 965520562. Para más información puedes visitar la página web de Vectalia Movilidad.

LÍNEA TRANSPORTE A LA DEMANDA



[www.movilidadvectalia.es](http://www.movilidadvectalia.es) | [clientes@vectalia.es](mailto:clientes@vectalia.es) | Teléfono: 965 52 06 62

Por el presente se comunica a los Sres. Abonados que, a partir del próximo Lunes, 12 de Septiembre del 2022, se modi- fican los horarios de la línea, quedando de la siguiente forma:


TAD MILLENA	Laborables	TAD DENIA	Laborables
Millena	5:30	Denia	7:00
Bolnes	5:35	Bolnes	7:05
Benimaclet	5:40	Vergel	7:10
Tallón	5:45	Pego	7:15
Fuencica	5:50	Albaida	7:20
Fuencica	5:55	Benirrama	7:25
Quatretondeta	6:00	Benialf	7:30
Ganga	6:05	Benissivà	7:35
Beniloba	6:10	La Carroja	7:40
Aixà	6:15	Patro	7:45
Benissa	6:20	Benissili	7:50
Alcoy	6:25	Margarida	7:55
Pesugalla	6:30	Catmerarch	8:00
Benalilla	6:35	Planes	8:05
Cocentaina	6:40	Benimaclet	8:10
Alcoy	6:45	Bermejo	8:15
Alcoy	6:50	Alcoy	8:20
Cocentaina	6:55	Alcornoque	8:25
Benalilla	7:00	Muro d'Alcoy	8:30
Pesugalla	7:05	Aguas	8:35
Alcoy	7:10	Albaida	8:40
Benissa	7:15	Alcornoque	8:45
Aixà	7:20	Banyeres de Mariola	8:50
Beniloba	7:25	Alcoy	8:55
Ganga	7:30	Alcoy	9:00
Quatretondeta	7:35	Banyeres de Mariola	9:05
Fuencica	7:40	Bolnes	9:10
Fuencica	7:45	Albaida	9:15
Tallón	7:50	Aguas	9:20
Benimaclet	7:55	Muro d'Alcoy	9:25
Bolnes	8:00	Alcornoque	9:30
Millena	8:05	Alcoy	9:35
		Bermejo	9:40
		Benimaclet	9:45
		Planes	9:50
		Catmerarch	9:55
		Margarida	10:00
		Patro	10:05
		La Carroja	10:10
		Benissivà	10:15
		Benialf	10:20
		Benirrama	10:25
		Albaida	10:30
		Pego	10:35
		Vergel	10:40
		Bolnes	10:45
		Denia	10:50

¿He sonreído al subir?


**UN GESTO QUE NO TIENE PRECIO**


INFO:



Pago con móvil con VectiShot. Descárgalo aquí



Para más información accede a la web:



Escanea el código QR y comunícalo con nosotros

Alcoy, a 01 de Septiembre del 2022

*Imagen N°36.- Horarios y ruta de autobús Denia- Alcoy con parada en Pego*

#### **4.2.2. Transporte de tren**

Las estaciones de tren más cercana a Pego son la estación de media y larga distancia de Gandía situada a 15,24 kilómetros al noroeste de Pego y la estación de Denia situada a 22 km al este de Pego.

Como se ha indicado anteriormente, Pego tiene buena comunicación con ambas ciudades mediante líneas de autobús.

#### **4.2.3. Transporte en taxis**

La empresa Taxi Pego ofrece soluciones para las necesidades de transporte en el área de Pego.

Garantiza un servicio puntual, de calidad y eficiente, operando 24 horas al día y 7 días a la semana. Se pueden contratar los servicios de dicha empresa llamando al teléfono +34 636 494 502.

#### **4.2.4. Transporte de barco**

Los puertos más cercanos a la ciudad de Pego son los puertos de Gandía y Denia. Debido a la cercanía con las Islas Baleares, ambos puertos son puntos de conexión entre la Península y las Islas Baleares.

La estación marítima está situada en Gandía, desde donde opera principalmente la compañía Trasmediterránea permite la conexión con San Antonio, Mallorca, Menorca, Formentera e Ibiza.

La estación marítima está situada en el muelle norte de Denia, desde donde opera principalmente la compañía Balearia permite la conexión con San Antonio, Formentera, Palma de Mallorca e Ibiza.

#### **4.2.5. Transporte aéreo**

Pego no cuenta con aeropuerto, los aeropuertos más cercanos son el de Alicante-Elche y el aeropuerto de Valencia-Manises.

#### 4.3.- Condicionantes de la movilidad en el área del sector Pego Golf

Los principales factores que condicionan específicamente la movilidad de del ámbito del SECTOR PEGO GOLF son las distancias, la conectividad y/o barreras con las zonas limítrofes y la topografía o pendientes del terreno.

- Distancias

Desde el centro geográfico del sector PEGO GOLF se puede llegar andando a prácticamente cualquier destino del núcleo urbano de Pego así como a las urbanizaciones: "URBANIZACIÓN ARBOLEDA", "URBANIZACIÓN MONTE PEGO", "URBANIZACIÓN MONTE PEGO II", URBANIZACIÓN L' ALMUNIA existentes al este del sector PEGO GOLF.

En la siguiente imagen se muestra un plano con las distancias al punto medio del sector, del cual se desprende la potencialidad de los desplazamientos activos en la zona:

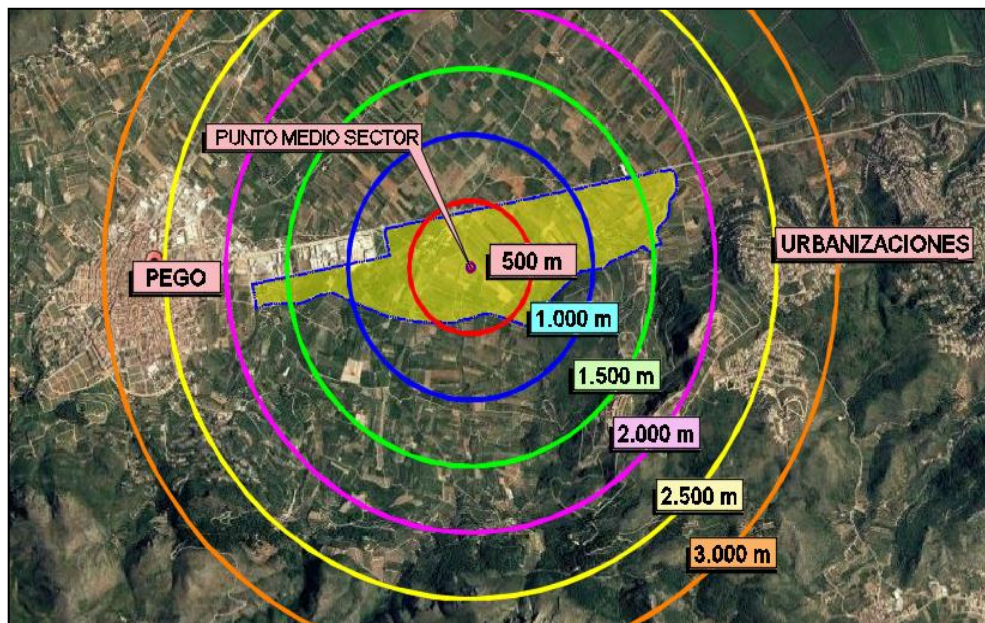


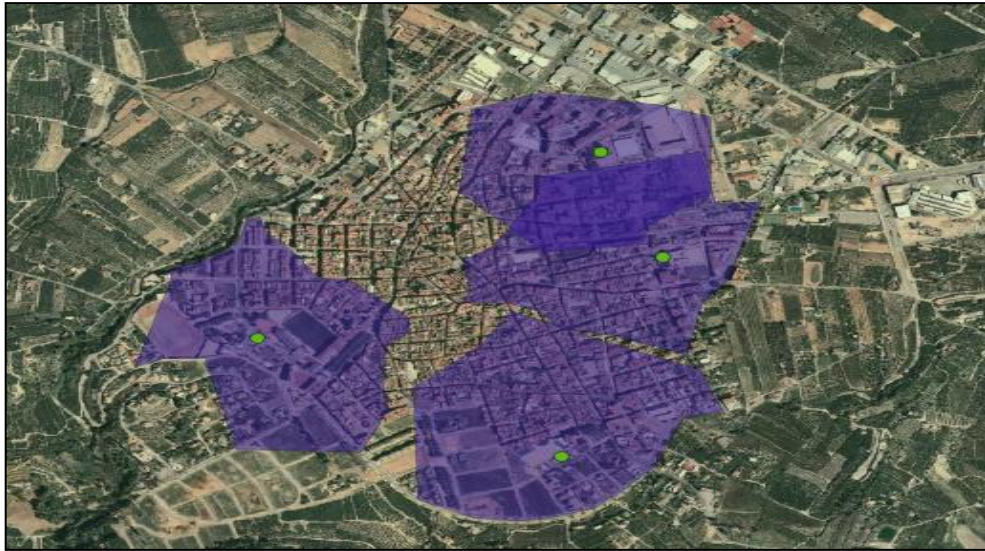
Imagen N°37.- Mapa con distancias al sector PEGO GOLF.

En cuanto a las distancias existentes dentro de la ciudad de Pego, también son reducidas pues los puntos más alejados entre ambas zonas de la ciudad se encuentran a menos de dos mil metros.

Se adjuntan a continuación una serie de imágenes extraídas del Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Pego (PMSU) donde se muestran por un lado un croquis de isócronas de las



distancias de 5 minutos a pie de los centros educativos con respecto a la ciudad de Pego y un croquis de isócronas de 5 y 10 minutos de las distancias al centro de salud a pie.



*Imagen N°38.- Croquis de isócronas de las distancias de 5 minutos a pie de los centros educativos con respecto a la ciudad de Pego extraído del PMSU de Pego*



*Imagen N°39.- Croquis de isócronas de 5 y 10 minutos de las distancias al centro de salud de Pego a pie, extraído del PMSU de Pego*

• **Conectividad/ barreras infraestructurales**

Las dos zonas más importantes localidad y término municipal de Pego y en las que se concentra la mayor cantidad de población son por un lado la propia ciudad de Pego y por otro lado la zona Monte de Pego, en la que existen diversas urbanizaciones.

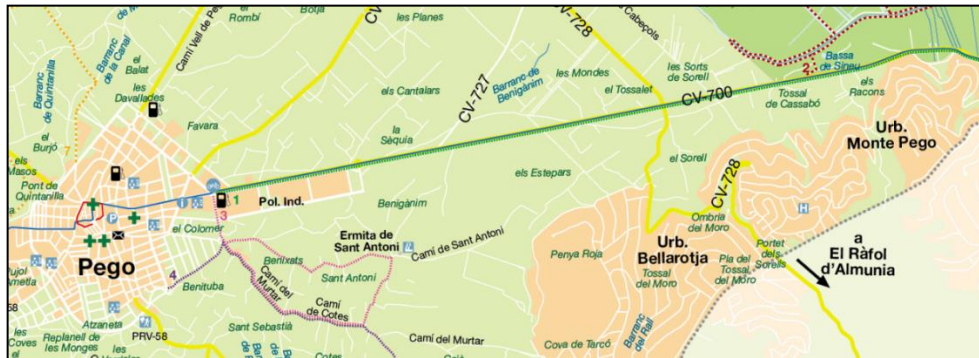


Imagen N°40.- El sector PEGO GOLF se situa entre la ciudad de Pego y la Urbanización Monte Pego

La cercanía entre la zona donde se desarrollará el sector Pego Golf con ambas zonas y **la ausencia de barreras infraestructurales**, hacen que la conectividad con las zonas desarrolladas en las inmediaciones del sector PEGO GOLF sea buena.

- **Pendientes del terreno**

Tras haberse recorrido el ámbito se afirma que el terreno sobre el que se desarrolla el SECTOR PEGO GOLF y en general el entorno del mismo es bastante llano, presentando condiciones favorables para el desarrollo de itinerarios peatonales y de ciclos.

En general, las pendientes existentes en los viarios de Pego y en la zona donde se desarrollará el sector PEGO GOLF son bastante suaves. No obstante, en Monte Pego y en las urbanizaciones de la zona existen pendientes medias y elevadas pues se trata de zona montañosa.

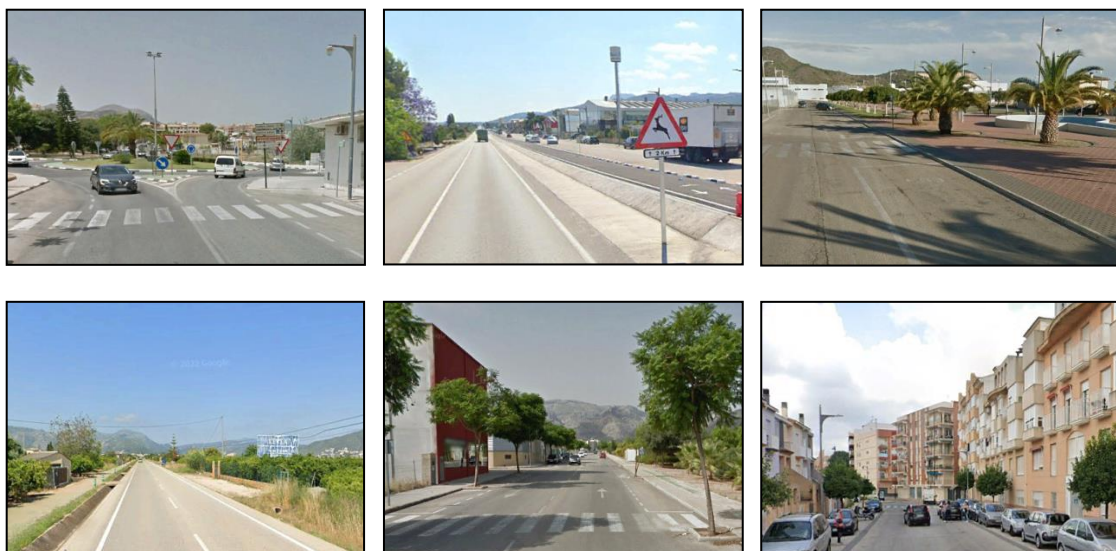




Imagen N°41.- Pendientes relativamente suaves en en la ciudad de Pegu y la zona cercana a donde se desarrollará el sector Pegu Golf



Imagen N°42.- Pendientes relativamente medias y elevadas en zona de Monte Pegu y urbanizaciones de la zona

Se muestra a continuación una serie de perfiles longitudinales del terreno en las zonas donde se desarrollará el sector PEGO GOLF y de las zonas de la ciudad de Pegu anexa al mismo.

• **Estudio de pendientes en zona donde se desarrollará el SECTOR PEGO GOLF**



Imagen N°43.- Itinerario N°1 Zona sector a desarrollar (Terreno natural)



Imagen N°44.- Perfil Long. Itinerario N°1 Zona sector a desarrollar (Terreno natural)



Imagen N°45.- Itinerario N°2 Zona sector a desarrollar (Terreno natural)

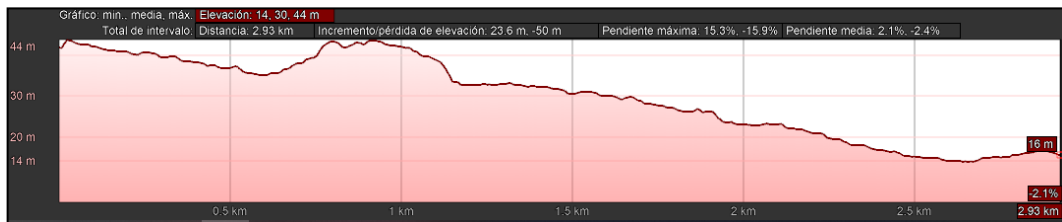


Imagen N°46.- Perfil Long. Itinerario N°2 Zona sector a desarrollar (Terreno natural)



Imagen N°47.- Itinerario N°3 Zona sector a desarrollar (Terreno natural)



Imagen N°48.- Perfil Long. Itinerario N°3 Zona sector a desarrollar (Terreno natural)



Imagen N°49.- Itinerario N°4 Zona sector a desarrollar (Terreno natural)



Imagen N°50.- Perfil Long. Itinerario N°4 Zona sector a desarrollar (Terreno natural)



Imagen N°51.- Itinerario N°5 Zona sector a desarrollar (Terreno natural)

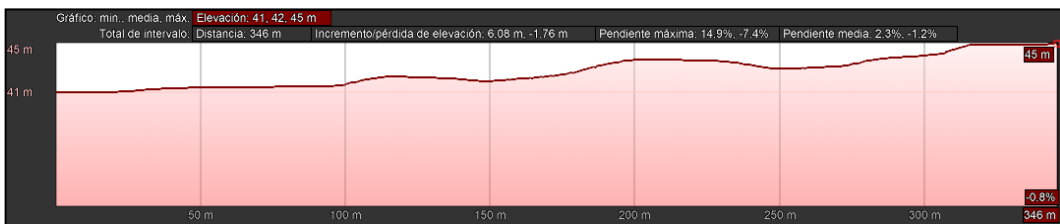


Imagen N°52.- Perfil Long. Itinerario N°5 Zona sector a desarrollar (Terreno natural)



Imagen N°53.- Itinerario N°6 Zona sector a desarrollar (Terreno natural)



Imagen N°54.- Perfil Long. Itinerario N°6 Zona sector a desarrollar (Terreno natural)



Imagen N°55.- Itinerario N°7 Zona sector a desarrollar (Terreno natural)



Imagen N°56.- Perfil Long. Itinerario N°7 Zona sector a desarrollar (Terreno natural)



Imagen N°57.- Itinerario N°8 Zona sector a desarrollar (Terreno natural)

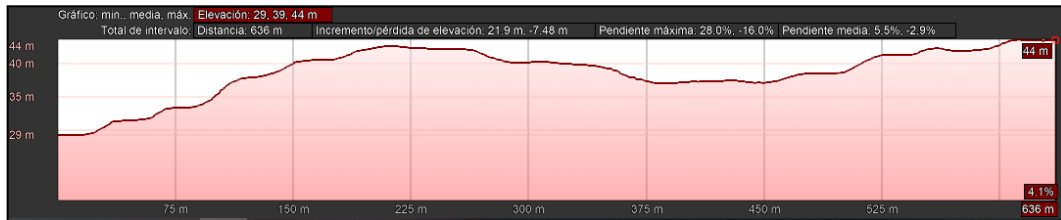


Imagen N°58.- Perfil Long. Itinerario N°8 Zona sector a desarrollar (Terreno natural)



Imagen N°59.- Itinerario N°9 Zona sector a desarrollar (Terreno natural)

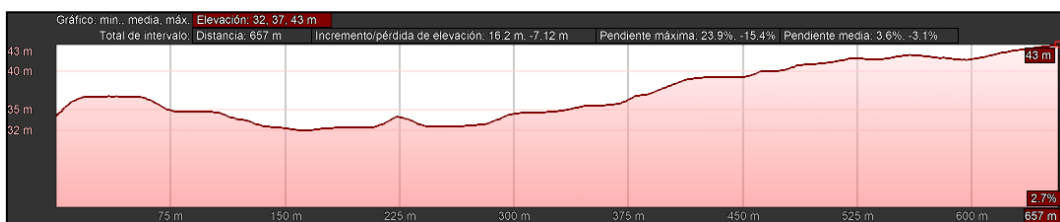


Imagen N°60.- Perfil Long. Itinerario N°9 Zona sector a desarrollar (Terreno natural)



Imagen N°61.- Itinerario N°10 Zona sector a desarrollar (Terreno natural)

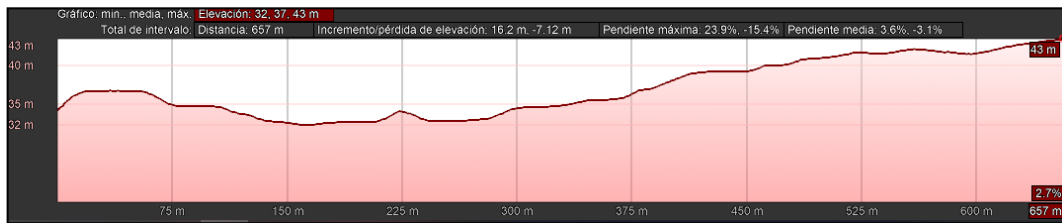


Imagen N°62.- Perfil Long. Itinerario N°10 Zona sector a desarrollar (Terreno natural)



Imagen N°63.- Itinerario N°11 Zona sector a desarrollar (Terreno natural)

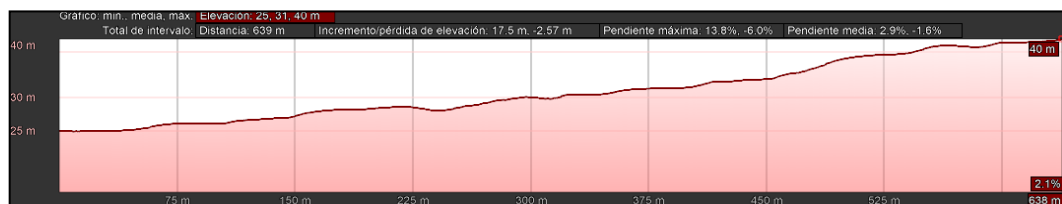


Imagen N°64.- Perfil Long. Itinerario N°11 Zona sector a desarrollar (Terreno natural)





Imagen N°65.- Itinerario N°12 Zona sector a desarrollar (Terreno natural)

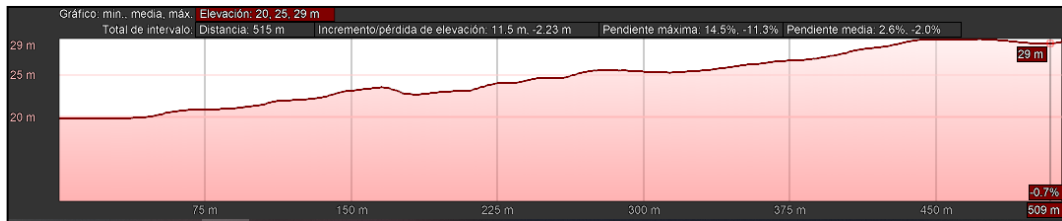


Imagen N°66.- Perfil Long. Itinerario N°12 Zona sector a desarrollar (Terreno natural)



Imagen N°67.- Itinerario N°13 Zona sector a desarrollar (Terreno natural)



Imagen N°68.- Perfil Long. Itinerario N°13 Zona sector a desarrollar (Terreno natural)



Imagen N°69.- Itinerario N°14 Zona sector a desarrollar (Terreno natural)

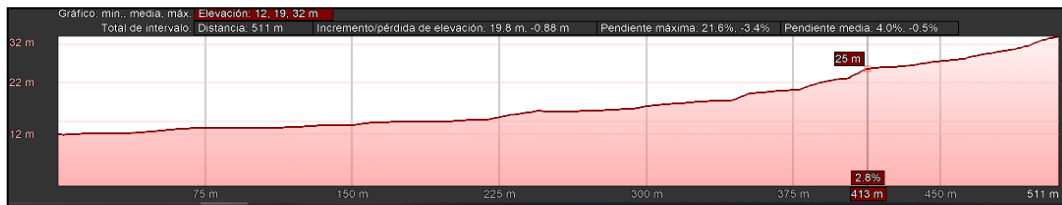


Imagen N°70.- Perfil Long. Itinerario N°14 Zona sector a desarrollar (Terreno natural)



Imagen N°71.- Itinerario N°15 Zona sector a desarrollar (Terreno natural)

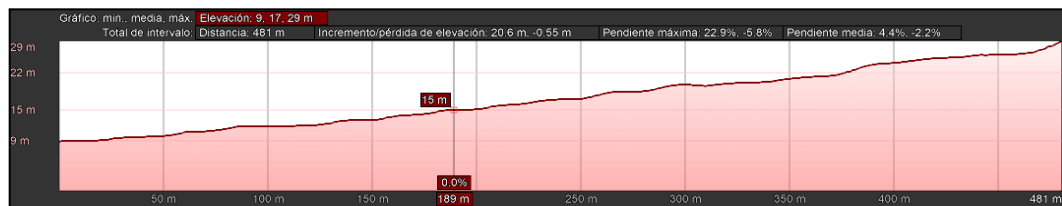


Imagen N°72.- Perfil Long. Itinerario N°15 Zona sector a desarrollar (Terreno natural)

• Estudio de pendientes en la ciudad de Pego y viales cercanos al sector a desarrollar



Imagen N°73.- Itinerario N°1 Zona ámbito del sector

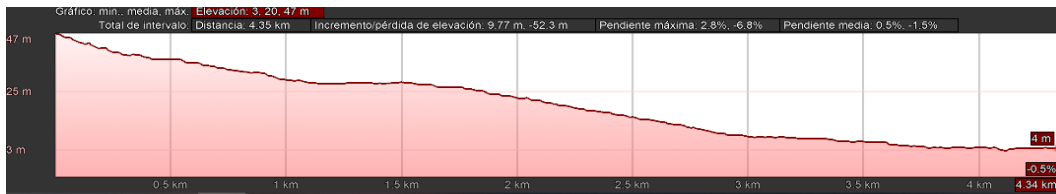


Imagen N°74.- Perfil Long. Itinerario N°1 Zona ámbito del sector



Imagen N°75.- Itinerario N°2 Zona ámbito del sector

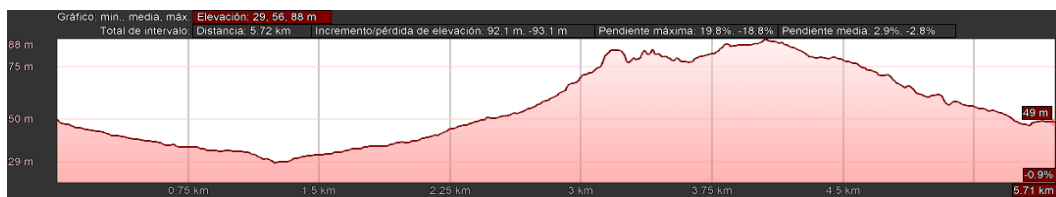


Imagen N°76.- Perfil Long. Itinerario N°2 Zona ámbito del sector



Imagen N°77.- Itinerario N°3 Zona ámbito del sector



Imagen N°78.- Perfil Long. Itinerario N°3 Zona ámbito del sector

Tras analizar las pendientes existentes en la zona donde se desarrollará el sector PEGO GOLF se concluye afirmando que este dispondrá de pendiente suaves con valores próximos al 2%. Por otro lado además, el viario del entorno y de la ciudad tienen pendientes suaves-medias. Por tanto, junto al clima mediterráneo existente en la zona donde se desarrollará el sector, el terreno presenta una orografía favorable para la creación de itinerarios peatonales e infraestructuras ciclables.

## 5.- Transporte sostenible

### 5.1.- El peatón

A fin de analizar el papel que desempeña el peatón en la ciudad de Pego y por tanto la influencia que tendrá en el sector PEGO GOLF se analiza en este sentido la dinámica actual del peatón, la movilidad peatonal y el transporte en bicicleta. Se trata por tanto de analizar los medios de transporte más sostenibles que se integrarán en el desarrollo del sector.

Aunque existe una distancia considerable entre los distintos núcleos de población que conforman las áreas residenciales y los centros de atracción del municipio de Pego, lo que dificulta la movilidad a pie de los residentes de estas zonas, al considerar los desplazamientos a pie para cada núcleo, la situación en términos generales resulta favorable. Se puede afirmar que el desplazamiento a pie sea el modo de transporte preferido tanto de los residentes como de los turistas. El sector PEGO GOLF a desarrollar, presenta buenas características para fomentar los desplazamientos a pie, principalmente con respecto a la población de Pego y las urbanizaciones: "URBANIZACIÓN ARBOLEDA", "URBANIZACIÓN MONTE PEGO", "URBANIZACIÓN MONTE PEGO II", URBANIZACIÓN L' ALMUNIA existentes al este del sector PEGO GOLF.

En general, las señales correspondientes a los nombres de las calles existentes en la población de Pego y urbanizaciones son claras y legibles, pero una gran proporción de calles no cuenta con la indicación de su nombre en lugares donde es necesario, de tal modo que la ausencia de la misma provoca confusiones en la elección del itinerario.

En el entorno de Pego existe iluminación, que consta de luminarias destinadas a la iluminación de la calzada, no al itinerario peatonal, con lo cual, a los espacios peatonales, les alcanza una iluminación indirecta, a veces insuficiente. Las aceras de la ciudad de Pego, principalmente de las zonas más antiguas presentan discontinuidades, lo cual hace que ciertos trayectos sean muy incómodos de realizar. También existen desequilibrios de dimensiones en longitud y entre márgenes e insuficiencias de anchos, sobre todo en las vías del centro histórico. Sin embargo, en general los cruces de peatones se encuentran adecuadamente implantados en el municipio.

#### 5.1.1. La dinámica actual

La política actual en la que gran parte de los ciudadanos residentes en la ciudad de Pego hacen uso del transporte privado para desplazarse recorriendo distancias a veces irrisorias o incluso

teniendo buenas combinaciones de transporte público para sus desplazamiento diarios (trabajo, colegio, ocio...), no puede mantenerse. Está demostrado que una reducción en el uso de vehículos privados disminuiría considerablemente la presencia de CO<sub>2</sub> y otros gases tóxicos en la atmósfera además de minimizar la contaminación acústica, los atascos, vibraciones, accidentes y atropellos e incluso mejoraría la calidad de vida de los ciudadanos.

Es por ello por lo que es necesario un cambio en este modelo de vida, y este cambio empieza por la incentivación del transporte público como alternativa al uso del vehículo privado que dotaría de mayor fluidez al tráfico.

En la población de Pego solo existen líneas de autobuses de medio recorrido, no existiendo, debido a las dimensiones reducidas de la ciudad, líneas urbanas de corto recorrido de transporte público. Es necesario hacer atractivo el uso del transporte público de medio recorrido, mejorando sus servicios, bajando tarifas y emitiendo bonos descuento a residentes, ampliando el número de rutas, la frecuencia de paso y la movilidad.

De igual modo, se afirma que el desarrollo del sector PEGO GOLF justificará la creación de una nueva línea de transporte que conecte la ciudad de Pego con la zona MONTE PEGO, realizando diversas paradas en la zona del sector a desarrollar PEGO GOLF.

Como se ha indicado anteriormente, dado que la ciudad de Pego concentra la mayor densidad de población en su casco histórico y en la zona Monte Pego, debido a las reducidas dimensiones de casco urbano histórico (escasos 2000 entre zonas extremas), no existen líneas de autobuses internos en la ciudad, tampoco existen líneas de metro y tranvía.

### **5.1.2. Movilidad peatonal**

La incentivación de los desplazamientos a pie es una de las claves de las políticas de movilidad sostenible en las ciudades y será uno de los parámetros fundamentales para promover el diseño del sector PEGO GOLF.

Se propone la recuperación del espacio para el peatón asociada a la movilidad no motorizada en general, favoreciendo sus desplazamientos con la “recualificación del paisaje urbano y la clarificación de los itinerarios”. Los objetivos generales que se persiguen en el diseño del sector PEGO GOLF son: Aumentar el número de viajes realizados andando, mejorar la calidad de los itinerarios peatonales existentes y establecer nuevas áreas estanciales con prioridad peatonal.

El Ayuntamiento de Pego ha realizado ya actuaciones que muestran una política favorable a la mejora del espacio público ciudadano. Hasta el momento, estas actuaciones se han centrado en el casco histórico del municipio.

Los programas propuestos a realizar en el desarrollo del sector PEGO GOLF **proponen áreas de prioridad peatonal y una red de itinerarios peatonales y ciclistas de primer orden que sirvan de base para la movilidad de los modos no motorizados**, así como la continuación de los programas que han permitido que el centro sea recuperado para el tránsito de los ciudadanos.

#### • **ÁREAS 30 Y DE PRIORIDAD PEATONAL**

En los últimos años, la evolución de las ciudades ha llevado a desarrollar actuaciones encaminadas a proporcionar la accesibilidad de los vehículos privados, generando situaciones sin ningún tipo de limitación que no sea la impuesta por las propias dimensiones del viario. Estos usos en cambio han desfavorecido la calidad ambiental y el tránsito peatonal, al constituir un obstáculo importante los vehículos en circulación o estacionados y las fronteras que marcan los ya de por sí insuficientes espacios peatonales.

Para recuperar la calidad ambiental de los residentes y de los visitantes a las actividades económicas se impone la necesidad de recuperación de espacios peatonales y "libres de coches", y es por eso por lo que en el desarrollo del sector PEGO GOLF se propondrá la creación de zonas de prioridad peatonal y el desarrollo de itinerarios peatonales.

El propósito consiste en redefinir el cambio de comportamiento de conductores en los ámbitos locales de movilidad como primer paso para ir introduciendo conductas responsables de movilidad en toda la ciudad, incluido el viario principal de la ciudad y distribuidor de tráfico en los barrios y sectores de actividad, para conseguir la disminución de la velocidad de circulación en el viario urbano en general.

El Ayuntamiento de Pego se apuesta por el peatón y en su Plan General plantea diferentes tratamientos que varían desde las áreas de coexistencia con plataforma continua de pavimentación y prioridad peatonal, hasta la ordenación de Zonas 30 con el apoyo de medidas puntuales que garanticen la seguridad de los "no motorizados" limitando de forma efectiva la velocidad de circulación de los vehículos.

En este sentido el Ayuntamiento de Pego propone la creación de áreas de prioridad peatonal formada por viarios de convivencia, y zonas 30.

El sector PEGO GOLF se desarrollará teniendo muy en cuenta la figura del peatón para lo cual se fomentará la creación de itinerarios peatonales y se perseguirá alcanzar los siguientes objetivos:

- Generar itinerarios que posibiliten conectar los principales equipamientos y servicios con las áreas residenciales. Generar itinerarios peatonales que conecten el nuevo sector a desarrollar con la ciudad de Pego y la zona de Monte de Pego y urbanizaciones.
- Extender los itinerarios actuales, resolviendo los puntos de conflicto con los modos motorizados, poniendo en relación las redes de espacios libres y de centros escolares educativos y deportivos.
- Conseguir un entorno más agradable y seguro para el peatón que invite a este a aumentar los desplazamientos a pie dentro de la ciudad.
- Dotar los itinerarios peatonales de sistemas señalización que favorezcan la movilidad peatonal, mobiliario urbano que facilite información sobre el itinerario peatonal, fases semafóricas favorables a los peatones, etc
- Dotar a los itinerarios peatonales de equipamiento ambiental, iluminación, etc. que hagan posible y agradable el desplazamiento para la generalidad de los usuarios y en todos los períodos del día y estacionales

## 5.2.- Transporte en bicicleta

### 5.2.1. La bicicleta como medio de transporte

El uso privado del automóvil, y en concreto, el mal uso generalizado de este medio de transporte en la ciudad, supone una fuerte agresión al medio ambiente urbano (ruidos, emisión de gases tóxicos, vibraciones) además de generar importantes problemas en cuanto a tráfico y seguridad vial.

El uso de la bicicleta para desplazarse por recorridos urbanos e interurbanos es una actividad ampliamente reconocida como sana, ecológica y económica. Además de tener efectos beneficiosos no solamente para quien la usa sino para la sociedad en general.

**El sector PEGO GOLF y en general la ciudad de Pego es una zona idónea para usar la bicicleta como medio de transporte; es relativamente pequeña, tiene un buen clima y topografía favorable.**

De esta manera se intenta que la función de la bicicleta ya no quede relegada únicamente al uso recreativo-deportivo y pase a convertirse en un modo de transporte autónomo sin que sea tratado como un fenómeno molesto que obstaculiza el terreno al automóvil en su propio



campo: la calzada.

Además, el fomento de la bicicleta en la población de Pego y en el sector PEGO GOLF a desarrollar no solo disminuiría la congestión en la circulación sino que en el aparcamiento de los vehículos se conseguirían ahorros de superficie muy importantes, pues donde aparca un automóvil caben hasta 10 bicicletas.



Imagen N°79.- Estacionamiento bicicletas. (Donde aparca un automóvil caben 10 bicicletas)

### 5.2.2. Tipologías de vías ciclistas

Existen diferentes tipologías de vías ciclistas o ciclables. **A fin de tener un conocimiento suficiente sobre el transporte en bicicleta y poder implantarlo en el desarrollo del SECTOR PEGO GOLF, las siguientes páginas se describen las tipologías más comunes**

#### • **Pistas-bici o ciclovía**

Vías para ciclos segregadas físicamente del resto de los medios de transporte motorizados y también de los peatones. Discurre sobre una plataforma especial, separada del tráfico motorizado y del flujo peatonal. No existe limitación de velocidad excepto la determinada por las normas del tráfico.

El nivel de riesgo inducido para los ciclistas es mínimo pues el carril está delimitado mediante balizas para uso exclusivo de los ciclistas. Presenta un coste de ejecución y mantenimiento medio pues implica reordenar espacios y donde sea necesario ubicar balizas, marcas viales y señales verticales. La superficie de rodadura no necesariamente ha de estar asfaltada.



Imagen N°80.- Pista bici o ciclovia.

• **Carriles bici**

Vías para ciclos, señalizadas al efecto, que forman parte de la calzada en vías urbanas. Discurren sobre la calzada y consisten en un carril delimitado por marcas viales para uso exclusivo de bicicletas. La velocidad máximas permitidas suele estar limitada máximo a cuarenta kilómetros por hora tanto para los ciclistas como para los vehículos motorizados que utilicen los carriles contiguos.

Su pavimento será de color rojo a lo largo del mismo, debiendo ser de color azul en las intersecciones con otras vías. El nivel de riesgo inducido para los ciclistas es medio. Dentro de la clasificación de carriles bici según el grado de protección que presenten frente a la invasión del carril por parte de los vehículos motorizados de cuatro ruedas se diferenciarán entre carril bici segregado en calzada y carril bici semi-protégido.



Imagen N°81.- Carril bici.

• **Carril bici segregado en calzada:**

Se denomina así si está trazado en la calzada pero separado de los carriles contiguos mediante un murete o bandas de relieve continuas y de espesor considerable que impidan la entrada de ningún otro vehículo al interior del carril.



Imagen N°82.- Carril bici segregado en calzada.

• **Carriles bici semi-protegido:**

Se denomina así al carril si está trazado en la calzada la delimitación con los carriles contiguos mediante pintura, diferente pavimento o bandas de relieve que puedan ser rebasadas por los vehículos usuarios de la vía continua.

Por tanto no impiden la entrada de otro vehículo al interior del carril, lo que incrementa el riesgo para el usuario del carril bici.

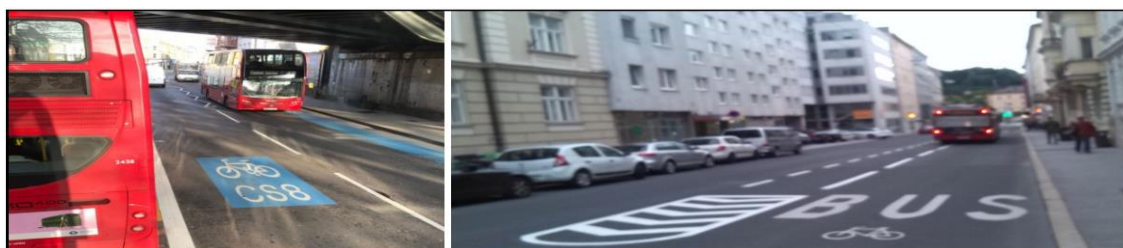


*Imagen N°83.- Carril bici semi-protegido*

• **Carril bus + bici o carril-bus-bici**

La modalidad de "carril-bus-bici" establece la circulación combinada de los autobuses y las bicicletas. Consiste en un carril que, discurriendo sobre la calzada, está delimitado por marcas viales para uso compartido exclusivamente entre servicios públicos motorizados (autobuses, taxis) y bicicletas.

Se recomienda limitar la velocidad máxima treinta kilómetros por hora. Se recomienda el uso a los ciclistas y se estima que el nivel de riesgo inducido para los ciclistas es medio. Presenta un coste medio de ejecución y mantenimiento. Implica reordenar espacios donde sea necesario e incluir nueva señalización vertical. Se recomienda además realizar campañas de comunicación y sensibilización entre los conductores de los transportes públicos.



*Imagen N°84.- Carril bici Bus-Bici*

• **Arcenes bici o carril bici en arcén:**

Se denomina así a las vías para ciclos que forman parte de la calzada en carreteras. Consiste en la habilitación del arcén de la carretera para poder ser utilizado por ciclos.



*Imagen N°85.- Arcén bici*

• **Aceras-bici:**

Reciben este nombre las vías para ciclos que están segregadas del tráfico motorizado e integradas en la acera o espacio peatonal y que presentan algún tipo de señalización y/o elemento físico o visual que las segrega del espacio propiamente peatonal. De este modo dentro de la acera, mediante pintura, adoquines u otros medios se establece una separación entre la zona destinada a ciclos y la zona destinada al resto de peatones.

Es recomendable limitar la velocidad a treinta kilómetros por hora. Se recomienda el uso a los ciclistas y se estima que el nivel de riesgo inducido para los ciclistas es medio-bajo. Se han de implantar las suficientes señales de advertencia para que los peatones se mantengan alerta y se deben realizar campañas de sensibilización comunicación e información para concienciar al ciudadano y que quede clara la preferencia de paso ciclista sobre dicho carril.

De igual modo, se ha de concienciar al usuario de la bicicleta de manera que aunque tiene preferencia de paso, ha de respetar la velocidad máxima que se establezca. Aunque la acera bici delimita claramente el espacio para peatones y para bicicleta, ambos usuarios han de estar concienciados del correcto uso de la misma y han de prever y actuar ante posibles irregularidades de uso de manera que no se produzcan atropellos.



*Imagen N°86.- Aceras Bici*

• **Acera "verde"**

Discurrir sobre plataforma y consiste en un carril no delimitado para uso compartido entre peatones y bicicletas.

Es recomendable limitar la velocidad a veinte kilómetros por hora. Se recomienda el uso a los ciclistas y se estima que el nivel de riesgo inducido para los ciclistas es medio-bajo. Presenta un mínimo coste de ejecución y mantenimiento. Implica incluir nueva señalización vertical

Se han de implantar las suficientes señales de advertencia para que los peatones se mantengan alerta y se deben realizar campañas de sensibilización comunicación e información para concienciar tanto al peatón como el usuario de la bicicleta y dejar clara la preferencia de uso la tiene el peatón en dicho carril. Para evitar posibles atropellos, se ha de concienciar al peatón de manera que aunque él tenga, ha de tener claro que está compartiendo un espacio con un usuario de una bicicleta y deberá estar atento en caso de un posible error del ciclista.



*Imagen N°87.- Arcén verde*

• **Sendas bici o ciclables**

Reciben esta denominación las vías para peatones y ciclos que discurren por espacios abiertos, parques, jardines o bosques con independencia del trazado de las vías motorizadas. Puede existir algún tipo de tratamiento físico, visual o señalización que segregue el espacio de los ciclistas del peatonal.



*Imagen N°88.- Senda ciclable*

• **Vías mixtas o compartidas**

Vías en las que el ciclista comparte el espacio con los vehículos motorizados, con presencia o no de peatones.

• **Calles de prioridad Compartida o Ciclocalles:**

De este modo se hace referencia a las calles en las que la calzada es utilizada de forma indistinta por ciclos y vehículos a motor. Se suelen dar en calles, residenciales, zonas de tráfico calmado y otras situaciones donde la velocidad sea muy reducidas. Estableciendo normalmente el límite de velocidad es de veinte o treinta kilómetros por hora.

No existe una prioridad de uso ni para los usuarios de la bicicleta ni para los usuarios del vehículo a motor. Ambos son usuarios de la vía y la comparten. Ha de existir señalización vertical y horizontal abundante de manera que quede clara que la vía es compartida entre ambos modos de transporte.

Dependiendo de la sección de la calzada, en secciones anchas, de cuatro o más metros por carril, el ciclista se integrará en la circulación y se permitirá la posibilidad de adelantamiento por parte de los usuarios con vehículos motorizados. En secciones estrechas o inferiores a los tres metros, resultará imposible adelantar garantizando la distancia de seguridad, por tanto quedará expresamente prohibido el adelantamiento. Esta situación contribuye a que el usuario motorizado se adaptará a la velocidad del usuario de la bicicleta y se producirá un "calmado del tráfico".

Las secciones intermedias, que no se puede considerar ni anchas ni estrechas (entre tres o cuatro metros) son las más difíciles de gestionar pues los usuarios de vehículos a motor se ven tentados a adelantar, poniendo en riesgo la seguridad para el usuario de la bicicleta pues, difícilmente el adelantamiento se realizará garantizando la distancia suficiente para que se realice en condiciones de seguridad.

• **Zona de convivencia de tráfico:**

En estas zonas conviven el tráfico entre peatones, bicicletas y vehículos.

Son calles o zonas en las que la prioridad es del peatón, no obstante este comparte uso de la

calle con vehículos motorizados y bicicletas. Esto es posible pues se trata normalmente de calles tranquilas, urbanizaciones residenciales y otras zonas en las que la velocidad de circulación generalmente es de 30 km/h o a 20 km/h, permitiendo así la interacción entre peatones, ciclistas y vehículos.



Imagen N°89.- Vías Mixta o compartidas

### 5.2.3. Criterios para el trazado de vías ciclistas

Son varios los criterios que se ha de seguir para elegir el trazado de una vía ciclista. Antes de definir una solución se suelen estudiar varias propuestas analizando las ventajas e inconvenientes que cada una presenta.

En este apartado, se analizan el papel de los distintos medios de transporte en la movilidad, el viario susceptible de acoger una vía ciclista y las dimensiones básicas del ciclista y de sus resguardos. El análisis de estos factores importante para la realización de un trazado adecuado de infraestructuras ciclables en el desarrollo del sector PEGO GOLF.

### EL PAPEL DE LA BICICLETA COMO MEDIOS DE TRANSPORTE EN LA MOVILIDAD

El empleo de la bicicleta como medio de transporte está relacionado generalmente con aspectos relativos a la calidad de vida y al modelo de movilidad global que se pretende desarrollar en un ámbito determinado.

El fomento del uso de la bicicleta en la ciudad de Pego y en el entorno del sector PEGO GOLF se ha de entender desde la perspectiva de un cambio en el modelo de movilidad de la ciudad, y así concienciar a la población para prevenir diversos futuros conflictos ambientales, sociales y

económicos que se dan hoy día en las grandes ciudades. Se trata de realizar una transformación en la que la bicicleta ha de jugar un papel significativo.

Ese enfoque general se traduce también en una consideración integral de la movilidad a la hora de establecer los criterios para el trazado y diseño de una red de vías ciclistas. Una red que, por lo general, no se superpone a un territorio virgen, sino a un tejido urbano con mayor o menor consolidación en el que coexisten numerosas infraestructuras.

Por tanto, se ha de analizar el papel que se pretende asignar a los diferentes modos de transporte y su jerarquía a la hora de proponer una determinada modalidad de vía ciclista y una redistribución del espacio disponible en el viario.

Los criterios más importantes que se han de tener en cuenta son los siguientes:

- Favorecer el uso racional del automóvil y la reducción de su número y velocidad allí donde se superen ciertos umbrales.
- Favorecer los modos de transporte no motorizados, con el protagonismo del peatón, y la recuperación de la calidad del espacio público.
- Propiciar la comodidad de los desplazamientos de mercancías (carga y descarga).
- Propiciar el funcionamiento eficaz del transporte colectivo.

Por todo lo anteriormente dicho, se ha de entender que el incluir una vía ciclista en la sección de una calle debe interpretarse no sólo como una oportunidad de mejorar la comodidad y la seguridad de los usuarios de la bicicleta, si no también, como una oportunidad para mejorar el espacio peatonal dotándolo de las dimensiones adecuadas y haciendo más seguros y cómodos sus cruces y proporcionándole el mobiliario urbano y el arbolado conveniente.

Además la incorporación de carril bici en las secciones de las calles sirve para mejorar la circulación del transporte público y el acceso a sus paradas y estaciones. Además se consigue adecuar la velocidad de circulación motorizada al entorno y características de las vías.

### **EL VIARIO SUSCEPTIBLE DE ACOGER UNA VÍA CICLISTA**

Se han de tener en cuenta una serie de factores antes de elegir el viario donde se pretenda incluir una vía ciclista. Entre los más importantes se estudiarán los siguientes:



- La velocidad de la vía.
- La capacidad de la vía.
- Los peatones.
- El aparcamiento.
- Las vías ciclistas en parques y zonas verdes.
- Las vías ciclistas en el centro histórico.

• **La velocidad de la vía:**

La legislación de seguridad vial fija una velocidad máxima en entornos urbanos de 50 km/h. No obstante en ocasiones se suele observar que esta velocidad es notoriamente superada en las vías de gran capacidad cuando no existe congestión. Se trata de una situación real que se ha de tener en cuenta a la hora de proyectar un carril bici.

Algunas recomendaciones para el diseño de carriles bici establecen unas velocidades de referencia para el diseño de la red viaria, la cual se clasifica en red viaria principal: metropolitana, urbana y distrital y red viaria secundaria: local colectora, local de acceso.

Cuando la inserción de la red de vías ciclistas se produzca sobre el viario secundario la velocidad de referencia será inferior a 50 km/h o a 30 km/h.

• **La capacidad de la vía:**

Este parámetro es fundamental para el funcionamiento de los flujos circulatorios en la ciudad, una correcta gestión de la capacidad de una infraestructura es imprescindible para su control y para su ampliación.

La presencia de bicicletas y sus infraestructuras tiene incidencia en la capacidad convencional o de flujo de vehículos motorizados y por tanto y en la capacidad ambiental de una vía.

En la actualidad existen métodos para estimar esos efectos sobre la capacidad convencional que viene definida por el número, la dimensión de los carriles, la velocidad, la composición y, también, por las características de las intersecciones. Actualmente existe una notable tendencia hacia políticas de movilidad sostenibles que entre sus principales valores, se incluye la apuesta por reducir la presión automovilística sobre las ciudades para lo cual se suelen aplicar medidas de control de la capacidad del viario, y de control del aparcamiento.

Se ha de tener una actitud conservadora y prudente a la hora de realizar infraestructuras para bicicletas de manera que estas no modifiquen negativamente la capacidad del viario en el que se pretenden implantar. En ese sentido se han de realizar estudios de viabilidad antes de la creación de una vía ciclista y analizar cómo afecta la solución propuesta a la capacidad de determinadas intersecciones conflictivas.

• **Los peatones:**

En una ciudad pequeña como Pego, que cuenta con un clima mediterráneo, una orografía muy regular y donde las distancias no son muy elevadas, se estima que actualmente se realizan a pie casi la mitad de los desplazamientos cotidianos. En este sentido la figura del peatón es muy importante.

Esa fuerte presencia del peatón, propia de las ciudades mediterráneas, no debe ocultar la existencia de numerosas lagunas, conflictos y dificultades en la infraestructura peatonal existente, en las aceras y en los cruces peatonales: anchuras insuficientes, falta de arbolado de sombra, carencias de mobiliario urbano, inexistencia de cruces en la prolongación del camino peatonal natural, escasez de tiempo de la fase verde peatonal de los semáforos, etc.

Por todo ello, la inserción de una vía ciclista nunca debe ser a costa de la calidad del espacio peatonal sino, por el contrario, convertirse en una oportunidad de contribuir a su mejora en términos de comodidad y seguridad. Las vías ciclistas deben contribuir, por ejemplo, a alejar el tráfico motorizado de la banda de circulación peatonal o a facilitar el cruce de los peatones.

La inserción de la vía ciclista en el viario debe tener en cuenta también los cambios en el uso del espacio público en función de las actividades colindantes o de otros factores horarios o estacionales como pueden ser terrazas, cubos de basura, estacionamiento excepcional de vehículos, etc.

• **El aparcamiento:**

Dentro de la política de movilidad de una ciudad y la gestión del espacio público municipal el estacionamiento de vehículos es un elemento crucial y crítico. En algunos tramos de las ciudades, en ocasiones a la hora de proyectar una vía ciclista, esta únicamente será viable en algunos tramos mediante la transformación de la banda de estacionamiento existente. En dichos casos se realizará previamente un análisis de la oferta-demanda de aparcamiento

analizándose diferentes factores y se establecerán soluciones para modificar la zona como puede ser el cambio de batería a línea, la supresión de algunas plazas, recolocación en otras partes de la ciudad o incluso la supresión de toda una banda si la situación lo requiriera.

- **Las vías ciclistas en parques y zonas verdes:**

Los parques y zonas verdes, al igual que el centro histórico de una ciudad constituyen espacios urbanos que por su singularidad exigen un enfoque diferente en la inserción de infraestructura ciclista.

Los parques y zonas verdes ofrecen generalmente unas condiciones atractivas para el uso de la bicicleta, pero el trazado de una vía ciclista en un parque o jardín no siempre es la solución adecuada pues no siempre es posible integrar la vía ciclista en el interior o en el borde del espacio verde sin interferir su función esencial estancial y recreativa o los desplazamientos peatonales internos. Por otro lado, tampoco es siempre la mejor opción para los ciclistas, en ocasiones les puede obligar a realizar desvíos y cruces en sus trayectorias más directas.

De todos modos, el incluir el trazado de una vía ciclista en parques y zonas verdes es una solución muy atractiva que aunque no siempre pueda ser viable se ha de tener en cuenta a la hora de realizar cualquier vía ciclista.

#### **5.2.4. Dimensiones básicas del ciclista y sus resguardos.**

Existen numerosas recomendaciones a cerca de las dimensiones básicas a la hora de diseñar una vía ciclista que se tendrán en cuenta en el diseño de las infraestructuras ciclables que se diseñen para desarrollar el sector PEGO GOLF.

A continuación se han definido una serie de dimensiones básicas que ocupará cada ciclista (tanto de frente como de perfil), unas dimensiones básicas que ha de presentar una vía unidireccional y una vía bidireccional así como unas dimensiones mínimas que un carril bici ha de presentar ante diferentes tipos de obstáculos.

Dichas dimensiones deben entenderse como referencia a tener en cuenta sobre todo para tejidos urbanos consolidados, pero deben ofrecerse dimensiones algo más generosas en nuevos espacios a urbanizar.

CICLISTA DE PERFIL: Un ciclista de perfil tipo presenta una longitud estimada entre 1.75 y 1.90 metros y una altura estimada entre 1.70 y 2.0 metros.

CICLISTA DE FRENTE: Un ciclista de frente tipo presenta una anchura estimada que oscila entre 0.75 y 1.0 metros

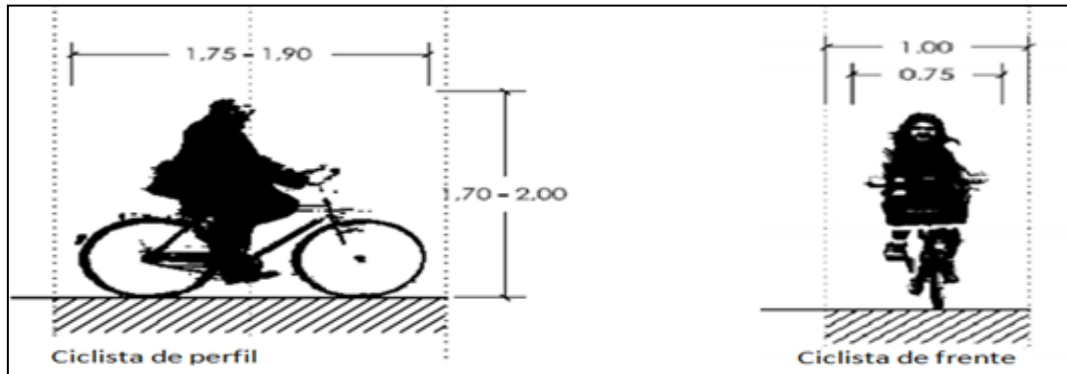


Imagen N°90.- Ciclista de Perfil y frente

• Vía unidireccional:

Es recomendable que una vía unidireccional presente una anchura superior a 1.50 metros, siendo la anchura mínima que deberá presentar de 1.20 metros.

• Vía bidireccional:

Es recomendable que una vía bidireccional presente una anchura superior a 2.50 metros siendo la anchura mínima que ha de presentar de 2.20 metros.

En cualquier caso, la anchura de cada de cada carril mínima que se ha de exigir ha de ser superior a 0.75 metros para cada carril y superior a 0.25 metros entre cada carril.

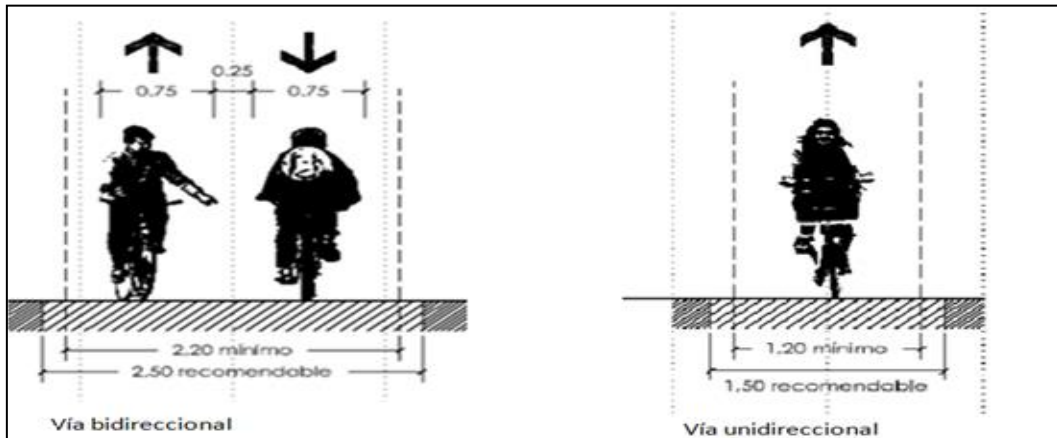


Imagen N°91.- Vía Unidireccional y Bidireccional

• Separación respecto a bordillos:

Si el carril bici presenta bordillos a ambos lados, han de existir mínimo 0.20 metros de distancia entre el margen del carril y el bordillo.



Imagen N°92.- Separación respecto a bordillos.

• Resguardo lateral de obstáculos discontinuos.

Se ha de presentar una distancia lateral a obstáculos discontinuos (farolas, arboles) superior a 0.30 metros.

• Resguardo lateral de obstáculos continuos.

Se ha de presentar una distancia lateral a obstáculos continuos (vallado metálico, arbolado tipo seto, etc) superior a 0.40 metros.

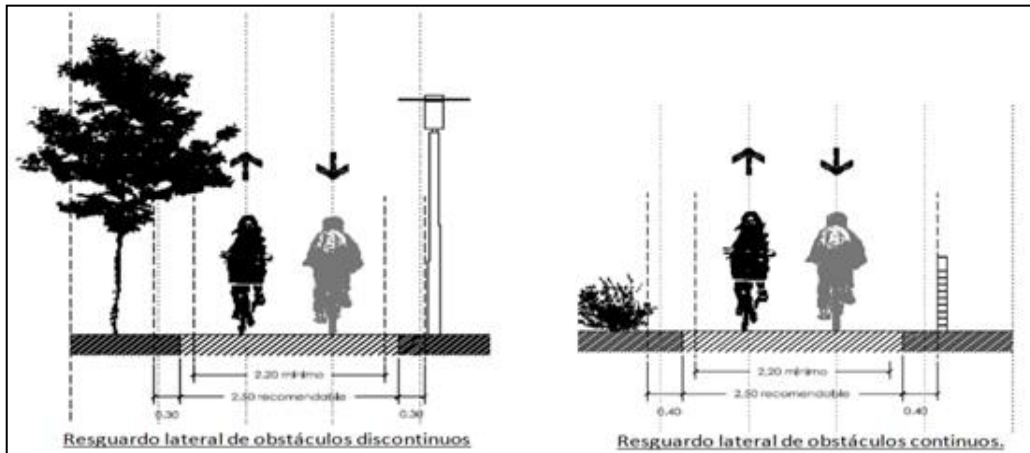


Imagen N°93.- Resguardo lateral de obstaculos continuos y discontinuos.

• Resguardo lateral aparcamiento en línea.

La distancia lateral que ha de presentar cualquier carril bici en tramos de aparcamiento en línea ha de ser superior a 0.80 metros (ha de tenerse en cuenta que la distancia de una puerta abierta y una persona entrando-saliendo del vehículo aparcado no puede suponer un obstáculo dentro del carril bici).

• Resguardo lateral carril de circulación.

La distancia lateral que ha de presentar cualquier carril bici en tramos con un carril de circulación paralelo al mismo ha de ser superior a 0.30 metros.

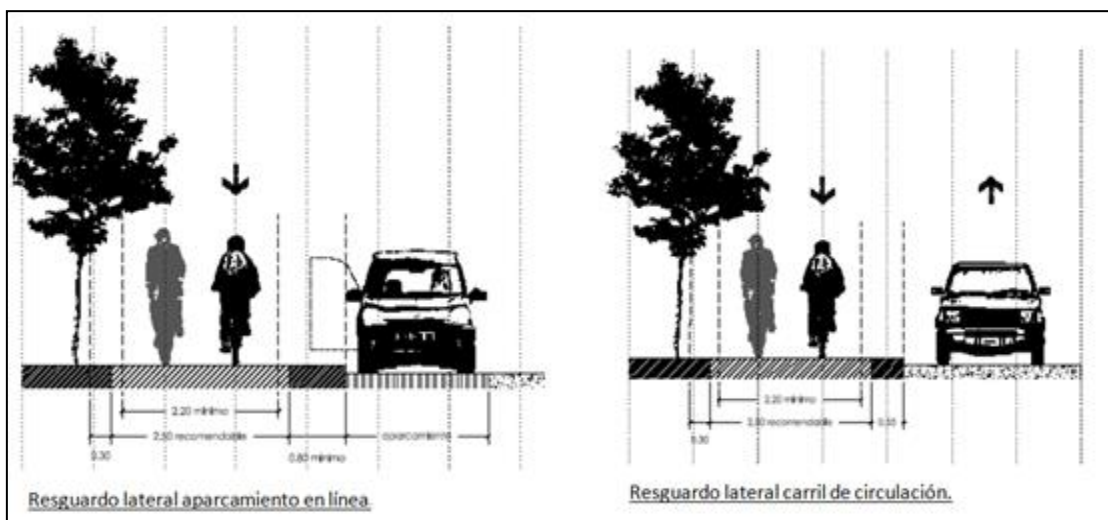


Imagen N°94.- Resguardo lateral de aparcamientos y carril de circulación

## 6.- Aspectos generales del plan de movilidad urbana sostenible de Pego (pmsu) a tener en cuenta en el diseño del sector "Pego Golf"

### 6.1.- OBJETIVOS A CONSEGUIR

Uno de los principales objetivos por los que se está trabajando durante años por parte del Ayuntamiento de Pego es el de fomentar el uso de vehículo eléctrico en la población, potenciar el empleo de bicicletas y la realización de recorridos a pie. En este sentido se ha apostado por la generación de itinerarios peatonales y ciclables saludables y respetuosos con el medio ambiente.

El Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Pego (PMSU) establece una serie de objetivos que se han tenido en cuenta en el diseño del sector PEGO GOLF y cuya misión será la de mejorar las condiciones de movilidad, fomentar rutinas saludables para la población y mejorar el compromiso medioambiental en el desarrollo del nuevo sector a desarrollar

Las principales líneas de trabajo que se han tenido en cuenta en el diseño del sector PEGO GOLF son:

- Promocionar los medios sostenibles para ir al trabajo.
- Mejora del transporte público.
- Mantenimiento y promoción de itinerarios peatonales.
- Campaña "A pie Al Cole".
- Fomentar el uso de la bicicleta.
- Generar infraestructuras de estacionamiento de bicicletas que fomenten el uso de este modo de transportes.
- Generar una línea de ayudas para la compra de bicicletas eléctricas y kits de conversión.
- Fomentar el vehículo eléctrico.
- Generar instalaciones de recarga que fomenten el empleo de vehículo eléctrico.
- Línea de ayudas para la instalación de estaciones de recarga.
- Realización de cursos de conducción eficiente.

Se procede a continuación a desarrollar dichos objetivos.

### **PROMOCIONAR LOS MEDIOS SOSTENIBLES PARA IR AL TRABAJO**

Uno de los objetivos principales a tener en cuenta en el desarrollo del sector PEGO GOLF es el respeto por el medio ambiente y el de disminuir las emisiones contaminantes procedentes de los desplazamientos desde los lugares de residencia hacia los puestos de trabajo, para lo cual se fomentará en todo momento el empleo de medios sostenibles.

La movilidad a la hora de ir al trabajo genera una serie de problemas como la concentración de horarios de entrada y salida, una altísima dependencia del vehículo privado, una nula oferta de transporte público hacia el polígono industrial y entornos con capacidad de mejora para la movilidad no motorizada.

Por eso, es primordial llevar a cabo iniciativas que favorezcan la movilidad sostenible y la reducción de las emisiones en dichos desplazamientos con la colaboración del tejido empresarial y los trabajadores. En este sentido se propone:

- Realizar actuaciones favorables a la movilidad ciclista
- Fomentar la instalación de aparca bicis en las instalaciones de las empresas de forma que se fomente el empleo de ciclos.
- Mejorar los itinerarios peatonales para que sean accesibles y seguros y se reduzca el empleo de vehículo motorizado
- Generar líneas de transporte público al polígono industrial y al centro de Pego con la creación de una línea urbana que conecte el núcleo urbano con el polígono industrial y el nuevo sector Pego Golf.
- Fomentar la posibilidad de compartir coche entre trabajadores de forma regular
- Fomentar y colaborar con los planes de movilidad de las empresas

### **MEJORA DEL TRANSPORTE PÚBLICO**

La ciudadanía de Pego no percibe que el transporte público de viajeros por carretera sea atractivo y eficaz por motivos de frecuencias, horarios y destinos.

Con la finalidad de mejorar la calidad ambiental de la población y entorno de Pego y disminuir las emisiones contaminantes procedentes de los desplazamientos motorizados es fundamental potenciar el transporte público, para lo cual es imprescindible la generación de líneas de transporte público que permitan la realización de itinerarios de corto recorrido en el ámbito de



Pego, conexión de la población con el polígono industrial, sector PEGO GOLF y urbanizaciones. Se afirma que la creación de líneas que conecten las zonas indicadas anteriormente contribuiría a la disminución del uso del automóvil privado y por tanto a mejorar el compromiso medioambiental.

Cabe destacar también la importancia del Tren de la Costa como una herramienta estratégica para la comarca que fomenta a la disminución del uso del vehículo privado.

En el desarrollo del sector PEGO GOLF se llevarán a cabo

- Actuaciones favorables para potenciar el transporte público entre el sector a desarrollar, la población de Pego y de las urbanizaciones cercanas.
- Actuaciones de coordinación con otros municipios de la comarca y con el propio ayuntamiento de Pego con la finalidad de mejorar el transporte público y ofrecer al usuario de vehículo motorizado alternativas más respetuosas con el medio ambiente.
- Colaboración con el ayuntamiento de Pego para la generación de una línea de transporte público que conecte el nuevo sector a desarrollar y el núcleo urbano de Pego con el polígono industrial.

### **MANTENIMIENTO Y PROMOCIÓN DE ITINERARIOS PEATONALES**

Tal y como se ha indicado en otros apartados del documento, la orografía y la distancia para recorrer los principales polos de atracción de Pego así como para conectar el nuevo sector PEGO GOLF a desarrollar con las urbanizaciones y población existente en la zona es perfectamente asumible para realizar los desplazamientos a pie.

Se pretende potenciar los desplazamientos andando a través de los parámetros de la calidad, la seguridad y el atractivo de los itinerarios.

El desarrollo del sector PEGO GOLF pretende generar infraestructuras que ayuden a impulsar los desplazamientos a pie frente a los desplazamientos en vehículo privado así como que mejoren la seguridad del peatón. El desarrollo del nuevo sector PEGO GOLF pretende ayudar a la disminución de las emisiones y mejorar la eficiencia energética en la zona.

Para conseguir dichos objetivos, a la hora de realizar el mantenimiento en la vía pública y el diseño del sector PEGO GOLF se tendrán en cuenta los siguientes condicionantes:

- Mejorar el estado de la vía pública
- Mejora de la accesibilidad del ámbito
- Incluir el mobiliario urbano adecuado para facilitar la movilidad peatonal
- Incluir la suficiente señalización horizontal y vertical de forma que se señalicen de forma clara los desplazamientos peatonales.
- Instalar cartelería con la señalización del tiempo a pie entre diferentes puntos de atracción.
- Aumento de la vigilancia policial que corrija infracciones por parte de los vehículos
- Instalación de cámaras-radar

### CAMPAÑA "A PIE AL COLE"

A fin de fomentar el empleo de itinerarios peatonales, el compromiso medioambiental y los buenos hábitos entre la población, el Ayuntamiento de Pego considera que es fundamental implantar pautas de movilidad sostenible en las generaciones futuras. Por eso, es primordial concienciar a la población de la importancia del desplazamiento a pie para ir al colegio y llevar a la práctica una serie de políticas públicas basadas en la seguridad del peatón y la pacificación del tráfico en las zonas próximas a los centros escolares.

Los caminos escolares seguros tienen como objetivo que los niños y niñas puedan desplazarse de manera autónoma hacia su centro educativo. El sector PEGO GOLF a desarrollar generará itinerarios peatonales adecuados de forma que se potencie la posibilidad de realizar itinerarios a los centros educativos más cercanos. Se potenciará que los desplazamientos a los centros educativos sean a pie, se incrementará la seguridad en los entornos de los centros educativos y se concienciará a la población más joven a través de la seguridad vial y la movilidad sostenible

Para la mejora de los entornos en las zonas donde transitan niños y así aumentar la seguridad y protección más joven, se deberán:

- Instalar señalización adecuada del entorno escolar.
- Evaluar la posibilidad de ampliar el acerado de las calles del entorno escolar.
- Instalación de vallas protectoras, setos u otros en el acceso a los centros educativos.
- Coordinación horarios Policía Local y entrada-salida de los centros educativos.
- Ampliación de los programas de educación vial.
- Colocación de señales de tráfico relacionados con el camino escolar.

- Instalación de aparcas bicicletas de la red municipal.
- Colaboración con comercios friendly.

### **FOMENTAR EL USO DE LA BICICLETA**

Uno de los principales objetivos a tener en cuenta en el desarrollo del sector PEGO GOLF es el fomento de la bicicleta, pues el uso de este medio de transporte genera beneficios muy positivos tanto para la población como para el medio ambiente.

Actualmente, en Pego, el uso de la bicicleta tiene una clara vocación deportiva y de ocio. Hoy en día, es mínimo el uso de la bicicleta como medio de transporte para llevar a cabo los desplazamientos interiores habituales.

El diseño del sector PEGO GOLF pretende revertir la situación para realizar una apuesta seria por la utilización de la bicicleta como medio de transporte en los desplazamientos internos cotidianos. Pretende impulsar la bicicleta como medio de transporte en los desplazamientos internos cotidianos, reducir las emisiones y mejora de la eficiencia energética, aumentar el conocimiento sobre la bicicleta y generar espacios de convivencia bicicleta-coche.

Para conseguir dicho objetivo se han de llevar a la práctica diferentes iniciativas centradas en la potenciación de la bicicleta como medio de transporte seguro, saludable y respetuoso con el medio ambiente. Se pretende que el desarrollo del sector PEGO GOLF lleve asociado el desarrollo de proyectos similares a los siguientes:

- Campañas de sensibilización y concienciación sobre su uso a todos los niveles (institucional, escolar, entidades y ciudadanía en general).
- Repercusiones positivas locales ser un destino ciclo turista para el uso de la bicicleta en los desplazamientos cotidianos de la población de Pego.
- Fomentar la bicicleta para acudir a los centros de trabajo en el nuevo sector a desarrollar, núcleo urbano de Pego, polígono industrial y urbanizaciones cercanas.
- Campañas para aportar seguridad al ciclista en la vía pública

### **GENERAR INFRAESTRUCTURAS DE ESTACIONAMIENTO DE BICICLETAS**

El fomento del empleo de la bicicleta va asociado a la generación de una infraestructura que incentiven al ciudadano al empleo de esta.

En este sentido, a fin de motivar a los ciudadanos al empleo de ciclos, de forma paralela a dotar al municipio y al sector PEGO GOLF de buenas infraestructuras ciclables, generándose itinerarios ciclables que proporcionen seguridad al usuario, se pretende dotar a dichas infraestructuras de instalaciones adecuadas para el aparcamiento de las bicicletas.

La existencia de un aparcamiento para bicicletas seguro y cómodo en el destino de los desplazamientos es esencial para el fomento del uso de la bicicleta. Actualmente, Pego cuenta con una red municipal de aparca bicicletas. Para impulsar la movilidad ciclista en el municipio y en el nuevo sector PEGO GOLF a desarrollar es conveniente ampliar dicha red de aparca bicicletas.

El tipo de soporte de aparcamiento para bicicletas recomendado para Pego y para el nuevo sector PEGO GOLF es de U-invertida debido a sus condiciones de seguridad y comodidad. Además, permite ser ampliado indefinidamente en función del nivel de uso que requiera. Este tipo de soporte permite candar la bicicleta con dos antirrobo, fijando el cuadro y las dos ruedas al soporte. Por otra parte, el soporte de rueda sí que es adecuado para zonas cerradas como los centros escolares.



*Imagen N°95.- Aparcamientos para bicicletas a instalar en la población de Pego y en el sector PEGO GOLF.*

El Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Pego (PMSU) propone la implantación de un total de siete emplazamientos para la instalación de aparcamientos de bicicletas en Pego. En cada emplazamiento propone instalar tres aparca bicicletas de U invertida para ocho plazas. En los centros educativos propone instalar conjuntos de aparcamiento de ruedas para dieciséis bicicletas.

En el nuevo sector PEGO GOLF, de forma paralela a la generación de nuevas infraestructuras ciclistas que permitan la realización de itinerarios saludables y el fomento de la bicicleta como medio de transporte se diseñarán puntos para el estacionamiento de bicicletas de forma que se dote a la red ciclable de puntos seguros para el estacionamiento de las bicicletas.

### **GENERAR UNA LÍNEA DE AYUDAS PARA LA COMPRA DE BICICLETAS ELÉCTRICAS Y KITS DE CONVERSIÓN**

Como se ha indicado en varios apartados del presente documento, el Ayuntamiento de Pego ha apostado por el fomento del vehículo eléctrico, tanto de coches como de bicicletas eléctricas.

Teniendo en cuenta los objetivos de impulsar la bicicleta como medio de transporte en los desplazamientos internos cotidianos, promover e impulsar la movilidad eléctrica y reducir las emisiones y mejora de la eficiencia energética, el Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Pego (PMSU) prevé convocar una serie de ayudas para la compra de bicicletas urbanas, eléctricas y kits de conversión. De esta manera se pretende incrementar el uso de la bicicleta para los desplazamientos habituales de la ciudadanía en su día a día.

El presente PLAN DE MOVILIDAD PEGO GOLF considera que esta iniciativa sería interesante para fomentar el empleo de la bicicleta eléctrica en el nuevo sector PEGO GOLF, de forma que se permita al usuario la adquisición de una bicicleta eléctrica o la ayuda para la conversión de una bicicleta convencional a eléctrica.

### **FOMENTAR EL VEHÍCULO ELÉCTRICO**

De acuerdo a lo reflejado en el plan de movilidad urbana sostenible (PMUS) de Pego, el ayuntamiento de Pego ha apostado por el fomento del automóvil eléctrico.

El Ayuntamiento tiene una flota de vehículos que es utilizada para la actividad diaria del propio consistorio. La incorporación paulatina de vehículos eléctricos a la flota municipal tiene un claro objetivo ejemplarizante para incentivar su uso entre los habitantes de Pego y reducir las emisiones de CO2 del municipio.

Se pretende concienciar al ciudadano de la importancia medioambiental del empleo de este tipo de vehículos, teniendo como principal objetivos el promover e impulsar la movilidad eléctrica, contribuir a reducir las emisiones y mejora de la eficiencia energética y actuar de forma ejemplarizante como institución más próxima a la ciudadanía.

### **GENERAR INSTALACIONES DE RECARGA QUE FOMENTEN EL EMPLEO DE VEHÍCULO ELÉCTRICO**

Uno de los principales objetivos del PEGO GOLF a desarrollar es generar un entorno respetuoso con el medio ambiente, en el que aparte de integrarse desplazamientos peatonales y ciclables en sus calles, se promueva el fomento del vehículo eléctrico entre sus vecinos. Para conseguir dicho objetivo, en el diseño del sector PEGO GOLF se considera muy importante el dotar varios puntos con instalaciones de recarga eléctrica para vehículos.

Estas instalaciones tienen como objetivos promover e impulsar la movilidad eléctrica, reducir de las emisiones y mejora de la eficiencia energética y actuar de forma ejemplarizante como institución más próxima a la ciudadanía.

La inversión en infraestructura de recarga eléctrica incentiva un mayor crecimiento de número de vehículos eléctricos. Con el impulso del vehículo eléctrico en el sector PEGO GOLF y en la zona de la ciudad de Pego se conseguiría una importante reducción de las emisiones contaminantes emitidas por los diferentes medios de transporte.

Según el Plan de Impulso del Vehículo Eléctrico de la Comunitat Valenciana del IVACE, atendiendo al criterio de potencia entregada y tiempo de recarga las estaciones se clasifican en ultrarrápida, rápida, semirrápida, lenta y superlenta. Estos criterios son una adaptación de los cuatro modos de carga definidos en la norma EN 61851 – 1:2012 (Ministerio de Industria, 2012), diferenciándolos por los valores de tensión e intensidad a los que se lleva a cabo la recarga. Los cuatro modos de recarga definidos por la norma EN 61851 – 1:2012 son los siguientes:

- MODO 1: Este modo de recarga comprende intensidades de recarga de hasta 16 A y sus conectores no utilizan pines de control.
- MODO 2: Como en el primer modo, no se utilizan pines de control, y el límite de intensidad de recarga está fijado en 32 A de corriente alterna (tanto monofásica como trifásica).
- MODO 3: Este modo de recarga comprende dos sub-modos diferenciados. Uno en el que el límite de intensidad de recarga queda fijado en 32 A de corriente alterna, diferenciándose del modo 2 en que este modo utiliza cuatro pines de control. Y el otro sub-modo de recarga está limitado a corrientes de hasta 250 A de corriente alterna.
- MODO 4: El cuarto modo de recarga es aquel que se lleva a cabo a una corriente máxima de 400 A de corriente continua.

Partiendo de estos cuatro modos de recarga se ha extendido coloquialmente la siguiente clasificación que, como se ha mencionado antes, hace referencia al tiempo en el que se lleva a cabo la recarga del vehículo eléctrico.

- Los equipos de recarga ultra-rápida son considerados experimentales y su uso no es muy común, debido a la alta potencia que deben entregar pueden llegar a cargar las baterías en unos cinco o diez minutos. Estos tiempos de recarga se obtienen gracias a altos valores de potencia, por lo que este tipo de recarga está desarrollada para el uso de autobuses y camiones eléctricos.
- Los equipos de recarga rápida deben entregar entre 44 y 50 kW, en este caso, debido a la alta potencia que desarrollan estos equipos la recarga hasta el 80% se puede realizar en tiempos de media hora.
- La recarga semirrápida se hace a una potencia de 22kW y hace que se lleve a cabo la recarga, para una batería de unos 24kWh, en un tiempo de recarga al 100% que va desde la hora a la hora y cuarto.
- La recarga lenta se realiza a una intensidad máxima de 16 A, lo que hace que la estación entregue una potencia máxima de 3,6 kW aproximadamente. Para este tipo de cargadores el tiempo de recarga completa alcanza valores entre seis y ocho horas.

Respecto a las comunicaciones o al criterio del flujo de información, la clasificación que atiende a los modos de carga hace referencia al nivel de comunicación existente entre el vehículo y la estación de recarga, y por consiguiente el control que se tiene del proceso. Esto implica acciones tales como programar la recarga, iniciar o reiniciarla. Dependiendo del nivel de comunicación, la norma UNE EN 61851 – 1:2011 define cuatro modos de recarga. Dichos modos son:

- Modo 1. En este modo la comunicación entre el vehículo y la red eléctrica es inexistente. Un claro ejemplo de este modo sería el de recarga de vehículo mediante una toma de corriente convencional con un conector tipo Schuko. Para el modo 1, la carga se realiza en corriente alterna.
- Modo 2. En este caso el grado de comunicación es bajo. La comunicación consiste en verificar la correcta conexión del vehículo con la red, todo ello gracias a un dispositivo

intermedio que se encuentra en el cable. Este tipo de control es posible de realizar incluso con los conectores tipo Schuko. Para el modo 2, la carga se realiza en corriente alterna.

- Modo 3. Esta modalidad implica un elevado grado de comunicación entre el vehículo y la red eléctrica. Para ello se cuenta con dispositivos de control y protecciones, todo ello integrado en la estación de recarga. Por otra parte, el cable cuenta con hilo piloto de comunicación. Los conectores SAE J1772, Mennekes, Combinado o Scame cuentan con este tipo de tecnología. Para el modo 3, la carga se realiza en corriente alterna.

- Modo 4. Este último modo también implica un grado elevado de comunicación con la red eléctrica. Este tipo sólo se aplica en recarga rápida y cuenta con un convertor de corriente continua. Un ejemplo de conector que integre esta tecnología es el CHAdeMO. Para el modo 4, la carga se realiza en corriente continua.

El Ayuntamiento de Pego propone instalar instalaciones de carga para vehículos eléctrico en los centros de atracción del municipio como Centro de Salud, IES Enric Valor, Avenida Joan Carles I, Campo de Fútbol y la Plaza del Mercado. El presente Plan de Movilidad PEGO GOLF pretende instalar al menos dos puntos diferenciados de carga para vehículos eléctricos en el sector.

### **LÍNEA DE AYUDAS PARA LA INSTALACIÓN DE ESTACIONES DE RECARGA**

De forma paralela a la medida anteriormente citada, para ofrecer un mayor apoyo a la aparición de vehículos eléctricos en Pego, más allá de las estaciones de recarga eléctrica instaladas en la vía pública del municipio indicadas anteriormente, es fundamental una colaboración público-privada para la instalación de estaciones de recarga eléctrica en recintos privados como garajes de viviendas, parkings de empresas o las propias empresas.

De este modo el Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Pego (PMUS) establece que con la finalidad de aumentar el número de estaciones de recarga eléctrica, hacer partícipe al sector privado del impulso al vehículo eléctrico, reducir las emisiones y mejora de la eficiencia energética y promover e impulsar la movilidad eléctrica es imprescindible el generar una línea de ayudas para la instalación de estaciones de recargas eléctricas en recintos privados como garajes de viviendas, parkings de empresas o las propias empresas.



Esta iniciativa se considera muy interesante para los vehículos de los usuarios residentes en el SECTOR PEGO GOLF pues de esta forma se daría más facilidad al ciudadano para decidirse por adquirir un vehículo eléctrico, respetuoso con el medio ambiente.

### REALIZACIÓN DE CURSOS DE CONDUCCIÓN EFICIENTE

Puesto que no todos los usuarios de la población se decidirán por el empleo de vehículos eléctrico, otra de las medidas indicadas en el Plan de Movilidad Urbana Sostenible de PEGO (PMSU) es la de realización de cursos de conducción eficiente, enfocados a conductores de vehículos motorizado y cuya finalidad es la de realizar un ahorro económico de combustible, reducción de la contaminación urbana y la disminución del estrés y la tensión.

A la hora de reducir las emisiones de los vehículos, un gran foco de ahorro se encuentra en la conducción eficiente de los vehículos a motor tradicionales que son los utilizados por la mayor parte de la ciudadanía. Por eso, la incorporación de unos hábitos de conducción eficiente permite unos ahorros más que considerables.

La conducción eficiente es un modo de conducir en el que se logra un bajo consumo de carburante, se reducen las emisiones y se obtiene un mayor confort.

Se proponen las siguientes acciones:

- Realización de campañas de concienciación continua en redes sociales. Para el PMUS propone diseñar publicaciones totalmente adaptadas a las redes sociales para ser publicadas durante todo el año mediante los perfiles institucionales del Ayuntamiento.

La campaña se basará en la publicación de píldoras educativas fácilmente viralizables para intentar alcanzar un público muy amplio, al mismo tiempo que los usuarios descubren nuevas pautas y comportamientos que le resultaran beneficiosos y se protegerá al medio ambiente

- Jornada formativa abierta a la ciudadanía para la concienciación sobre la conducción eficiente y el ahorro de combustible en la utilización del vehículo privado.

Se cree que esta iniciativa tendrá consecuencias positivas sobre los usuarios a los que va dirigida la campaña.

### 7.- Análisis de la ordenación y de la estructura del Plan Parcial del sector "Pego Golf"

Tras haberse analizado los aspectos generales del Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Pego (PMSU) a tener en cuenta en el diseño del sector PEGO GOLF, se muestran a continuación una imagen de la planta del sector a desarrollar.



Imagen N°97.- Plano del sector a desarrollar

Red Primaria - Suelo Dotacional Público	
PRV	Red Viaria
PQL	Zona Verde
PEQ2	Equipamiento Público Sanitario
PEQ3	Equipamiento Público Educativo
PEQ4	Equipamiento Público Sanitario
Red Secundaria - Suelo Dotacional Público	
SRV	Red Viaria
SRVP	Red Viaria - Zona Peatonal
SJL	Zona Verde
SJLA	Zona Verde - Arqueológica
SEQ1	Equipamiento Público Deportivo
SUELO USO PRIVADO	
Residencial	
RAE	Residencial Aislado Extensivo
RAI	Residencial Aislado
RAA	Residencial Adosado
Terciario	
THo	Terciario Hotelero
TCo	Terciario Comercial
TDG	Terciario Deportivo Golf
TDH	Terciario Deportivo Hípico
TD	Terciario Deportivo

Imagen N°98.- Leyenda de plano del sector a desarrollar

Las características urbanísticas y de ordenación del sector PEGO GOLF se reflejan minuciosamente en el PLAN PARCIAL PEGO GOLF, por medio del cual se desarrollará el sector.

## 8.- Análisis del diseño viario del sector "Pego Golf"

Aunque el desarrollo del diseño viario del SECTOR PEGO GOLF y sus características se llevan a cabo en el PLAN PARCIAL mediante el que se desarrolla el mismo, en este apartado se analizan las características básicas del viario que condicionarán la movilidad del sector.

Dentro del viario, se distinguen dos tipologías:

- **Viario principal, perimetral y de conexión con la infraestructura exterior del sector:** Su principal función es la de actuar como eje de distribuidor en el interior del sector. Será el viario principal del mismo que posibilite la circulación interior por el sector PEGO GOLF, así como la conexión con el polígono industrial y el viario exterior, principalmente la carretera CV-700.
- **Viario interior:** Su función será la de posibilitar la movilidad en el interior del sector así como la de conectar con el viario principal existente en el mismo.
- **Viario peatonal y de ciclos:** Se generarán un viario peatonal y para ciclos de forma que se promoverá el transporte sostenible de peatones y ciclos. Las características de dichas infraestructuras se detallarán en el plan parcial, pudiendo estar integradas en las secciones viarias o siendo independiente de estas.

Se analizan a continuación una serie de elementos con respecto al viario del sector:

ELEMENTOS A ANALIZAR CON RESPECTO AL DISEÑO VIARIO
<ul style="list-style-type: none"><li>• Pendientes</li><li>• Secciones viarias propuestas</li><li>• sentidos circulatorios</li><li>• Intersecciones</li><li>• Atractivo para los modos sostenibles</li><li>• Aparcamiento</li></ul>

### 8.1.- Pendientes

Debido a la orografía de la zona, se afirma que tanto el viario principal, viario interior o el viario peatonal y de ciclos a desarrollar en el sector PEGO GOLF tienen pendientes longitudinales suaves.

En vista de la topografía de la zona y de las pendientes que se generarán se deja constancia que el sector tiene características favorable para fomentar los desplazamientos sostenibles, creando itinerarios peatonales así como infraestructuras ciclables.

### 8.2.- Secciones viarias propuestas

Aunque las características de la secciones de los viarios del sector PEGO GOLF se desarrollan en el plan parcial del mismo, a continuación se afirma que:

- La sección transversal del viario principal y viario interior del sector se diseñan teniendo en cuenta las condiciones de movilidad sostenibles indicadas en el presente plan de movilidad, destinando una zona a la realización de infraestructuras sostenibles.

La sección transversal cuenta con un carril bici, así como una zona destinada a la movilidad peatonal, generándose aceras que permitan realizar itinerarios peatonales.

De igual modo, se integran plantaciones arbóreas tanto en la mediana central como a ambos lados de los carriles que configuran el viario.

A continuación se muestran secciones transversales tipo. Estas secciones se definen en detalle en el plan parcial del sector, indicando los viales donde se implantará cada tipo de sección.

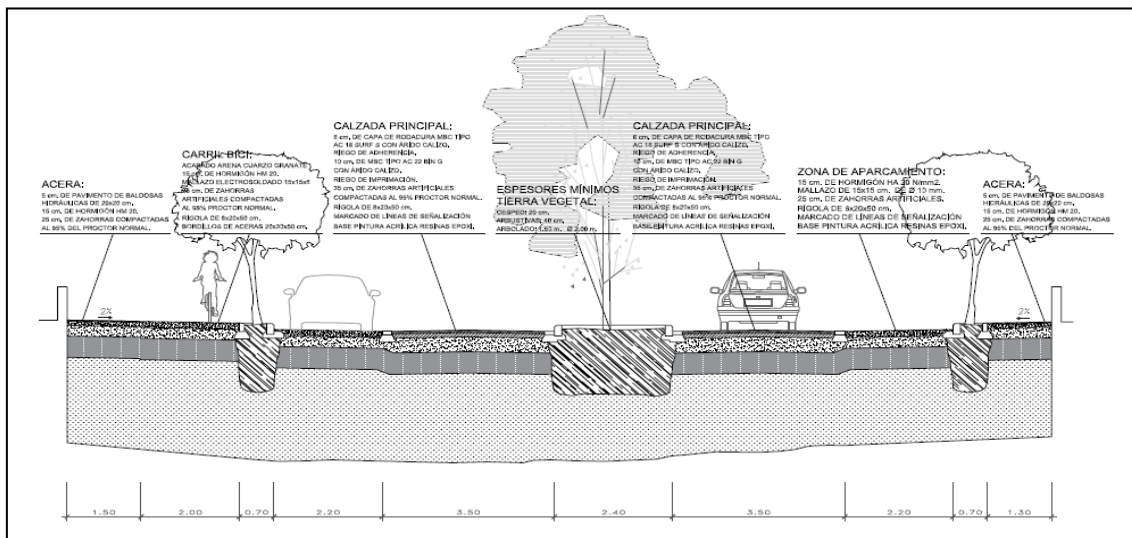


Imagen N°99.- Sección transversal viario principal interior del sector Pego Golf.

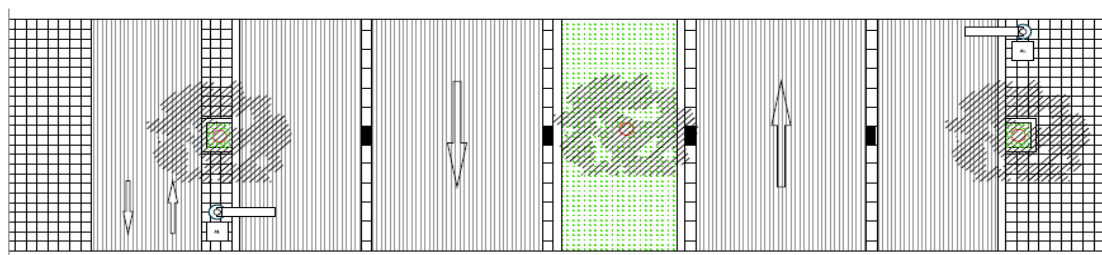


Imagen N°100.-Planta de viario principal interior del sector Pego Golf.

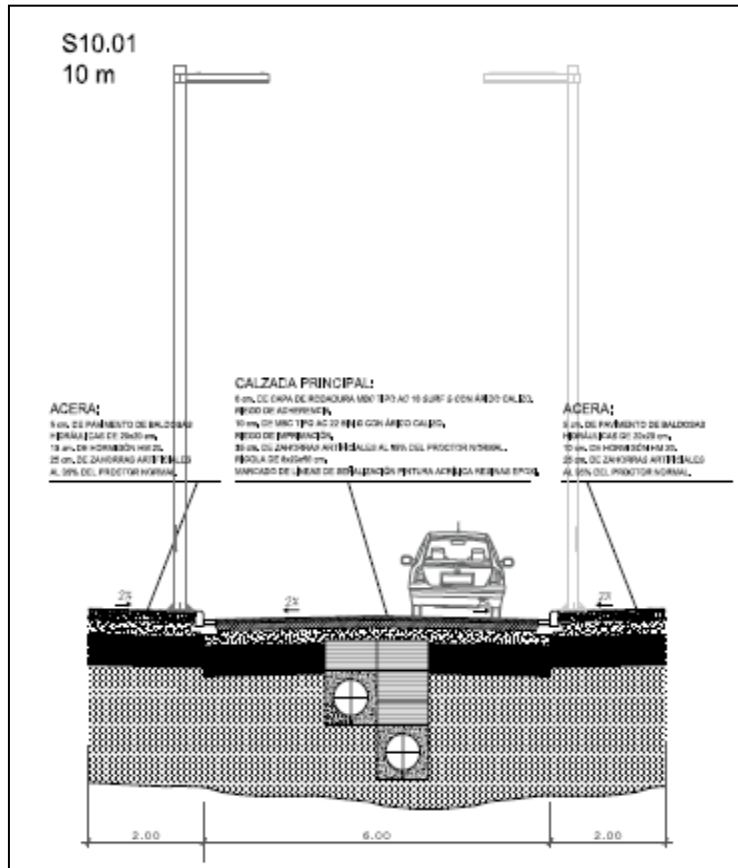


Imagen N°101.-Sección transversal secundaria de vial interior del sector Pego Golf.

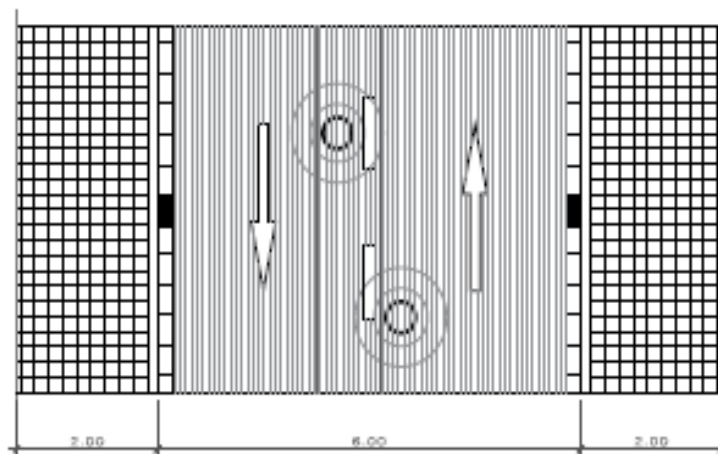


Imagen N°102.-Planta de vial interior del sector Pego Golf.

- Por otro lado, el plan de movilidad del sector establece zonas dedicadas exclusivamente al uso de ciclos y peatones. La sección transversal de los viarios destinados al uso peatonal y de ciclos se definen de forma pormenorizada. Generará itinerarios para la realización de desplazamientos

saludables mediante el uso de la bicicleta o a pie. En estas secciones se dará especial importancia a la incorporación de vegetación.

De igual modo, los viales cuentan con señalización suficiente para indicar los posibles itinerarios, así como con infraestructura para el descanso, marquesinas, y con elementos para el estacionamiento y cargas de bicicletas.

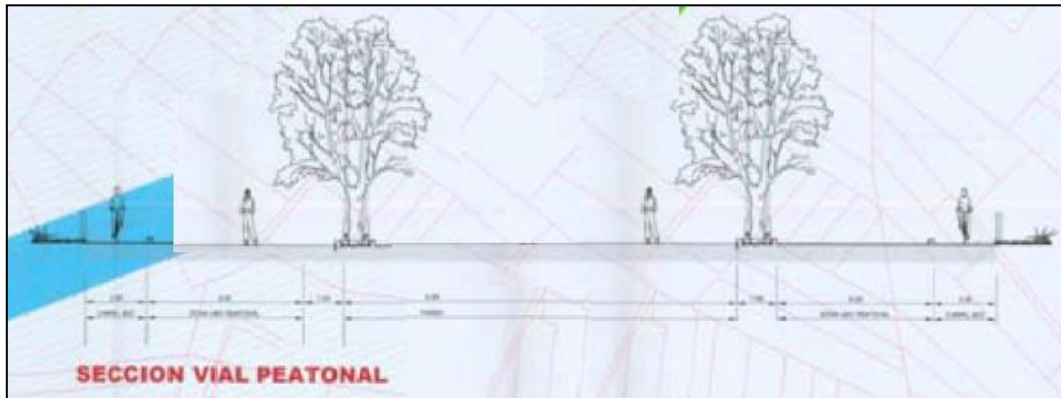


Imagen N°103.-Sección vial peatonal y de ciclos

### 8.3.- Sentidos circulatorios

De forma general, las infraestructuras viarias a desarrollar en el SECTOR PEGO GOLF serán son de doble sentido circulatorio. Aunque las características se desarrollan en el plan parcial del sector, el viario principal cuenta al menos con dos carriles por sentido. Los sentidos de circulación del viario interior del sector serán definidos en el plan parcial del mismo.

### 8.4.- Intersecciones

A fin de conseguir la mejor gestión del tráfico y, aunque no se espera que el tráfico interior del sector tenga una IMD elevada, las intersecciones internas del sector se materializan mediante el diseño de diversas glorietas, pudiendo realizarse intersecciones mediante la creación de cruces de calles ordinarios.

Las intersecciones con el viario exterior del sector se materializarán igualmente mediante la creación de glorietas y, a fin de no generar problemas en la circulación del mismo ni del vial CV-700, el sector PEGO GOLF tiene varios puntos de conexión con dicha infraestructura. De esta manera se estima conseguir un tráfico fluido y permitir dar continuidad al viario a desarrollar, integrándolo con el viario existente en el entorno.

Las características de las glorietas junto a las intersecciones que se generarán en las calles interiores del viario del sector PEGO GOLF, así como la señalización necesaria a implantar en las mismas se desarrollan en el PLAN PARCIAL PEGO GOLF.

#### 8.5.- Atractivo para los modos sostenibles

Tal y como se ha indicado en otros apartados del presente documento, las condiciones climatológicas existentes en la zona del SECTOR PEGO GOLF junto a la orografía favorable existente en el sector y en la mayor parte de la ciudad de Pego son factores favorables para el desarrollo de modos sostenibles de transporte.

En este sentido, el diseño de itinerarios peatonales así como infraestructuras ciclables adecuadas son factores atractivos para el desarrollo del sector pues contribuirán a la realización de desplazamientos ecológicos y a la disminución de desplazamientos en vehículo motorizado.

En el diseño de los modos de transporte sostenibles se ha tenido en cuenta el incorporar zonas de sombra o descanso, así como dotar los itinerarios generados de señalización suficientemente clara que ofrezca información útil a los usuarios. De igual modo se han estudiado las intersecciones entre los itinerarios sostenibles y las infraestructuras para tráfico rodado, de forma que se garantice suficiente seguridad para los peatones.

Además, se han diseñado lugares para el estacionamiento de bicicletas, así como promover las infraestructuras de alquiler de ciclos.

De igual modo se ha dotado al sector de itinerarios de transporte público (autobuses), estudiando los recorridos peatonales previos al diseño de las paradas y generando líneas de transporte público que conecten la población de Pego con el sector y con la zona de urbanizaciones MONTE PEGO, situadas al este.

Hablar que las buenas condiciones climatológicas, junto a las pendientes reducidas del sector son condiciones idóneas para el diseño de itinerarios sostenibles

Además, en el diseño del SECTOR PEGO GOLF se ha dado importancia a promover y fomentar el empleo del vehículo eléctrico, pues su uso supone un compromiso medioambiental elevado. Para ello se instalarán estaciones de carga tanto para automóviles como para bicicletas eléctricas.

#### 8.6.- APARCAMIENTO

El sector a desarrollar supondrá una mejora para el ámbito de Pego pues va a generar nuevas plazas de aparcamiento públicas, satisfaciendo la demanda existente en la zona. El sector contará con zonas de aparcamiento en superficies divididas entre zonas de aparcamiento en fila, paralela a algunos de los viales del sector y zonas destinadas al estacionamiento de vehículos. El diseño de las zonas de aparcamiento que se ofrecen en el sector se realiza en el proyecto de urbanización del mismo.

Valencia, febrero de 2023

Fdo.: Miguel Puerta López-Guzmán  
Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos  
TECNOMEDITERRÁNEA, SL