

# PLAN MUNICIPAL DE MOVILIDAD DE ALTEA

## FASE I – ANALISIS Y DIAGNOSTICO

AYTO. DE ALTEA



FECHA .- JUNIO 2019



OPTIMUN PROYECTOS Y  
ESTUDIOS, S.L.

649 24 70 95  
[fjcuencia@optimuningenieria.com](mailto:fjcuencia@optimuningenieria.com)

## INDICE:

0	<b>Introducción</b>	<b>4</b>
1	<b>Metodología</b>	<b>6</b>
1.1	Listado de fuentes de información	8
1.2	Descripción del plan de toma de datos	9
1.3	Zonificación. Criterios y descripción	17
2	<b>Análisis de la situación actual</b>	<b>19</b>
2.1	<b>Antecedentes del Plan</b>	<b>20</b>
2.2	Análisis territorial y socio-económico	25
2.2.1	Organización y estructura	26
2.2.2	Población. Evolución histórica y características	28
2.2.3	Caracterización demográfica	35
2.3	<b>Análisis de la movilidad</b>	<b>42</b>
2.3.1	Movilidad general y reparto modal de los viajes. Matrices origen/destino	46
2.3.2	Caracterización de los viajes	59
2.3.3	Áreas generadoras y atractoras	84
2.4	<b>Análisis del viario y tráfico</b>	<b>88</b>
2.4.1	Red viaria exterior y tráfico de acceso	89
2.4.2	Red viaria y tráfico interior. Seguridad vial	91
2.4.3	Red viaria y tráfico interior. Nivel de servicio	99

## INDICE:

2.5	<b>Análisis del estacionamiento y la carga/descarga</b>	<b>105</b>
2.5.1	Aparcamientos subterráneos y superficie	106
2.5.2	Oferta y demanda de aparcamiento en viario (libre y regulado)	110
2.5.3	Áreas de carga y descarga y utilización	116
2.6	<b>Análisis del transporte público</b>	<b>118</b>
2.6.1	Oferta y demanda de la red de transporte público	119
2.6.2	Cobertura de la red de transporte público	133
2.6.3	Transporte discrecional	134
2.7	<b>Itinerarios ciclistas</b>	<b>137</b>
2.8	<b>Movilidad Peatonal</b>	<b>143</b>
2.9	<b>Accesibilidad PMR</b>	<b>147</b>
2.10	<b>Participación institucional y ciudadana</b>	<b>152</b>
2.10.1	Mesa Política	153
2.10.2	Mesa Profesional	158
2.10.3	Mesa Social	161
2.10.4	Foro de participación on-line	165
3	<b>Síntesis del diagnóstico</b>	<b>167</b>
4	<b>Análisis estado de actuaciones PMUS</b>	<b>177</b>
5	<b>Diagnóstico principal. Estrategia previa</b>	<b>185</b>
ANEJO	Inventario de características de la red viaria principal	191



Ajuntament d'Altea

## 0.- Introducción

## 0.- INTRODUCCION

El **Ayuntamiento de Altea**, en busca de conocer cuál es la realidad actual de la movilidad en el municipio, solicitó a la empresa **OPTIMUN PROYECTOS Y ESTUDIOS, S.L.** la realización de un **PLAN MUNICIPAL DE MOVILIDAD DE ALTEA**, que analice la situación y necesidades de mejora o modificación en el municipio de todos los aspectos relacionados con la movilidad urbana: Ordenación del tráfico, Transporte público, Aparcamientos, zonas de Carga/Descarga, itinerarios ciclistas, movilidad peatonal y viario principal.

Este estudio ofrece una visión de la realidad del municipio mediante el análisis calle a calle de cuál es la situación, y teniendo además en cuenta la opinión y valoración de los residentes y población foránea que son los que a diario se topan de frente con los problemas e/o inconvenientes que puedan existir.

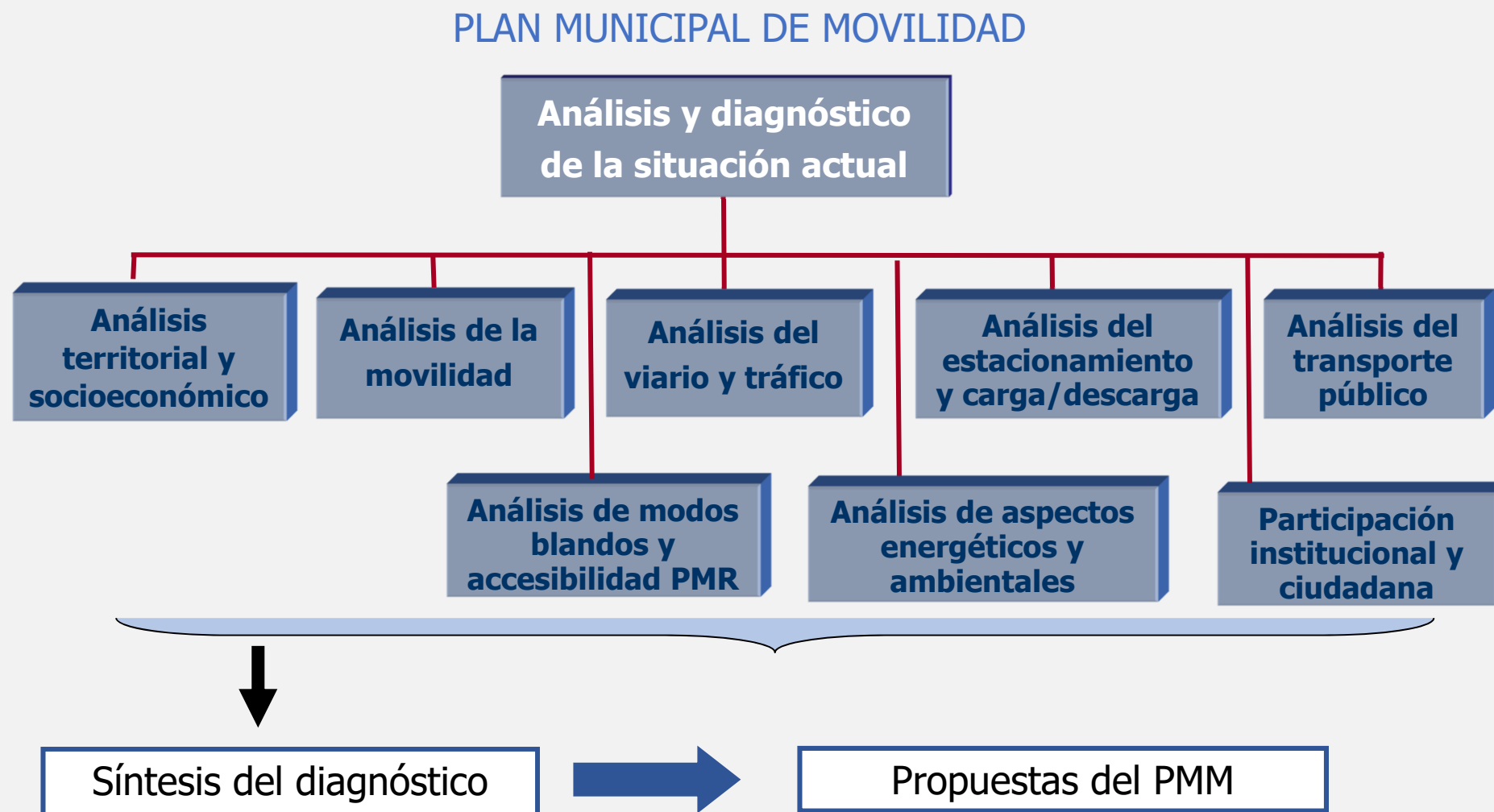
A continuación desarrollaremos los objetivos y metodología utilizados en la consecución de los resultados.



Ajuntament d'Altea

## I.- Metodología

## I.- METODOLOGÍA. ESQUEMA GENERAL DEL PMM



## I.1.- LISTADO DE FUENTES DE INFORMACION

### Fuentes secundarias

- Datos de población
- Estadísticas de vehículos
- Información sobre el Tráfico (Intensidad media diaria,...)
- Información sobre el Transporte Público (FGV, bus urbano-interurbano, taxi)
- Datos de accidente de tráfico, multas, etc.

### Observación

- Aforos de tráfico interiores y exteriores
- Censo de aparcamiento en el vial
- Inventario viario principal (tráfico molestado vs. calles peatonales)
- Control del uso zonas Carga/Descarga

### Fuentes directas

- Encuestas a residentes
- Encuestas Cordón- Pantalla a conductores acuden a Altea
- Participación ciudadana en web

### Mesa de Participación ciudadana

- Mesa Política
- Mesa Profesional
- Mesa Social



## I.2.- DESCRIPCIÓN DEL PLAN DE TOMA DE DATOS. ENCUESTAS A RESIDENTES

<b>Universo</b>	Residentes en el municipio de Altea, con edades comprendidas entre los 15 y los 74 años.
<b>Ámbito</b>	Municipio de Altea.
<b>Tamaño muestral</b>	272 encuestas.
<b>Sistema de muestreo</b>	Se han distribuido las entrevistas estableciendo cuotas fijas por el distrito y secciones del municipio. Además se ha distribuido la muestra por grupos de edades y sexo.
<b>Tipo de entrevista</b>	Entrevista telefónica. Cuestionario semi-estructurado, con preguntas abiertas y cerradas.
<b>Duración entrevista</b>	Duración media de 12 minutos
<b>Error muestral</b>	La muestra obtenida de 272 encuestas supone operar con un error global de $\pm 6,06\%$ considerado dentro de un intervalo de confianza del 95,5%, siendo $p=q$ .

## I.2.- DESCRIPCIÓN DEL PLAN DE TOMA DE DATOS. ENCUESTAS A RESIDENTES

### Ámbito

Municipio de Altea

### Lugar de realización

Se realizaron 5 aforos, cuatro de ellos en los accesos al casco urbano de Altea y un quinto aforo en el acceso al núcleo poblacional de Altea la Vella. La ubicación concreta de estos puntos fue la siguiente:

**Punto 1 y Punto 2:** entrada y salida al casco urbano por la N-332 (norte y sur)

**Punto 3:** rotonda de entrada y salida al casco procedente de La Nucia

**Punto 4:** vehículos procedentes del Paseo del Mediterráneo

**Punto 5:** Altea La Vella

### Sistema de toma de datos

Se han contado los vehículos entrados en el municipio diferenciando por: vehículos ligeros (turismos/motocicletas) y vehículos pesados (furgonetas/camiones).

### Tiempo de análisis

Jornada laboral completa de 12 horas (de 8:00 a 20:00), con recuento en intervalos de 15 minutos.

## I.2.- DESCRIPCIÓN DEL PLAN DE TOMA DE DATOS. AFOROS

### Ubicación geográfica de los puntos de aforo



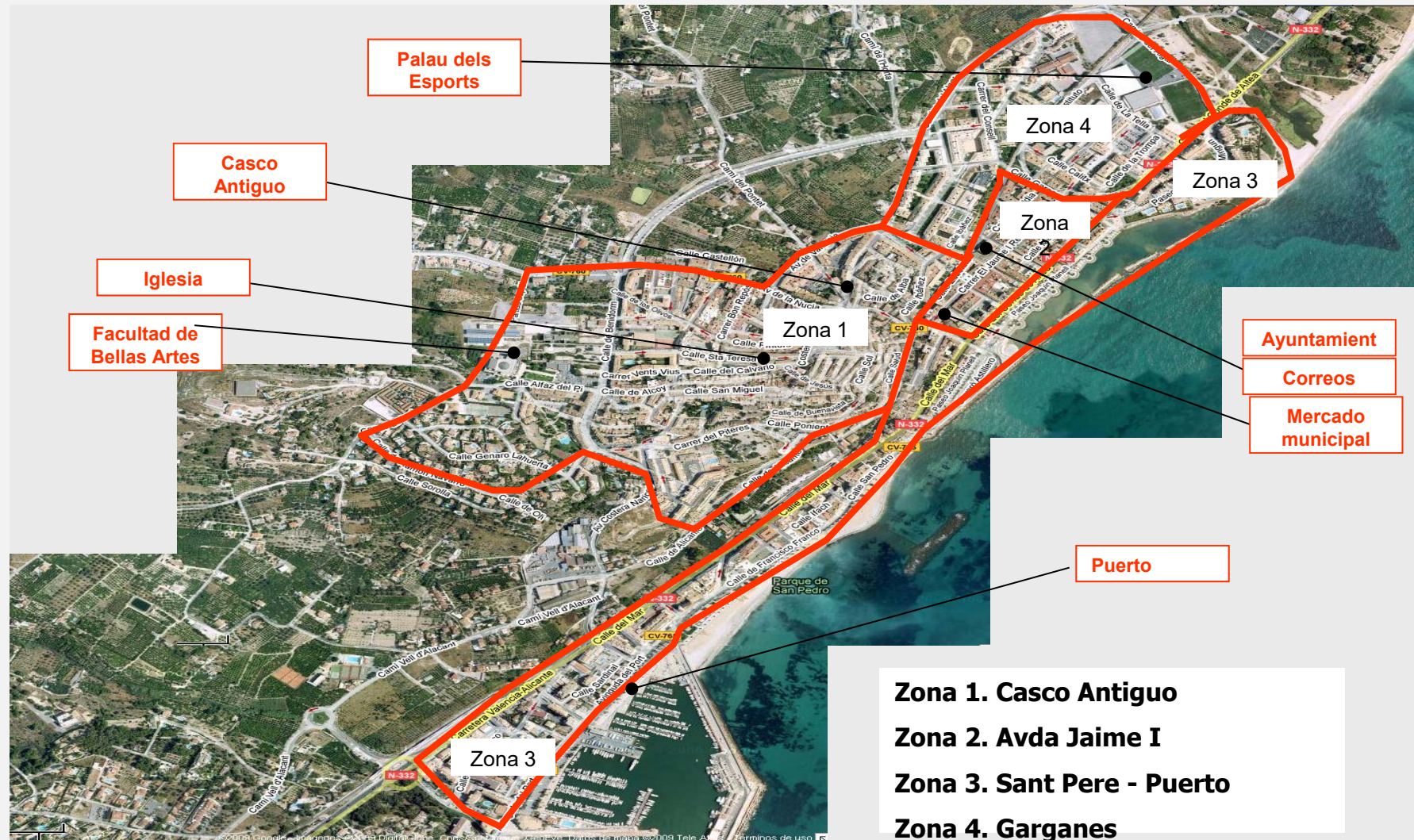
## I.2.- DESCRIPCIÓN DEL PLAN DE TOMA DE DATOS. ENCUESTAS CORDON-PANTALLA

Como complemento a los aforos de acceso al municipio de Altea y con el objetivo de conocer la movilidad de los visitantes, se realizaron encuestas a los conductores que accedían al casco urbano de Altea:

<b>Universo</b>	Conductores que aparkan en el municipio de Altea
<b>Ámbito</b>	Municipio de Altea
<b>Tamaño muestral</b>	<b>401 encuestas</b>
<b>Sistema de muestreo</b>	Se han distribuido las entrevistas estableciendo cuotas fijas por la zona de municipio. En la página siguiente se especifica la zonificación utilizada.
<b>Tipo de entrevista</b>	Entrevista personal. Cuestionario semi-estructurado, con preguntas cerradas.
<b>Duración entrevista</b>	Duración media de <b>2 minutos</b>
<b>Error muestral</b>	La muestra obtenida de 401 encuestas supone operar con un <b>error global de <math>\pm 4,99\%</math></b> considerado dentro de un intervalo de confianza del 95,5%, siendo $p=q$ .



## I.2.- DESCRIPCIÓN DEL PLAN DE TOMA DE DATOS. ENCUESTAS CORDON-PANTALLA



## I.2.- PUNTOS DE CONTROL SEMAFORICO

Como complemento a los aforos de acceso al municipio de Altea y con el objetivo de estimar el flujo de vehículos que van de paso o entran al municipio, se realizaron dos controles semafóricos en los accesos a Altea.

- ❖ **Lugar de realización:** en la entrada sur y norte de la N-332.
- ❖ **Sistema de toma de datos:** en los semáforos, y mientras el vehículo se detenía, se preguntaba si se dirigía al casco urbano del municipio o solo iba de paso.
- ❖ **Tiempo de análisis:** jornada laboral completa de 12 horas (de 8:00 a 20:00).



## I.2.- MAPA PUNTOS DE CONTROL SEMAFORICO



## I.2.- DESCRIPCIÓN DEL PLAN DE TOMA DE DATOS. OBSERVACIÓN IN SITU

La observación in situ tiene como finalidad obtener una visión realista de la situación actual del municipio.

Se han realizado 3 observaciones diferentes, donde se ha recogido la información por la calle, como se indica en la tabla siguiente:

CENSO DE CALLES	INVENTARIO VIARIO PRINCIPAL	CONTROL ZONAS CARGA/DESCARGA
<ul style="list-style-type: none"> <li>•Tipo de calle</li> <li>•Plazas de aparcamiento (libre, ora, subterráneo)</li> <li>•Zonas carga/descarga</li> <li>•Vehículos mal estacionados</li> <li>•% ocupación</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>•Aceras</li> <li>•Carril bici</li> <li>•Aparcamiento</li> <li>•Calzadas</li> <li>•Mediana</li> <li>•Nudo final</li> </ul>	Control del buen uso de estas zonas destinadas del transporte de mercancías (a la carga y descarga)



### I.3.- DEL ZONIFICACIÓN. CRITERIOS Y DESCRIPCIÓN

Para la distribución de la muestra en la encuesta a residentes, como para el desarrollo de los programas de actuación y propuestas, se ha zonificado el municipio de Altea en base a los Distritos y unidades poblacionales :

DISTRITO	UNIDAD POBLACIONAL	POBLACIÓN VARONES (2017)	POBLACIÓN MUJERES (2017)	POBLACIÓN TOTAL (2017)	PORCENTAJE	
DISTRITO 3	000101 ALHAMA	157	154	311	1,43	32,72
	000103 CAP BLANC	61	63	124	0,57	
	000104 CARRETERA DE L'ALBIR	80	65	145	0,66	
	000105 GALERAS ALTAS	123	115	238	1,09	
	000106 GALERAS BAJAS	311	305	616	2,82	
	000107 MONTAHUD	50	48	98	0,45	
	000108 EL PLANET	153	146	299	1,37	
	000109 SAN ROQUE	56	70	126	0,58	
	000110 SANTA CLARA	69	71	140	0,64	
	000111 SIERRA ALTEA	770	729	1.499	6,87	
	000199 "DISEMINADO"	876	826	1.702	7,80	
	000200 ALTEA LA VELLA	285	315	600	2,75	
	000300 L' OLLA	588	651	1.239	5,68	
DISTRITO 1 + DISTRITO 2	000102 ALTEA (NUCLEO URBANO)	7.123	7.553	1.4676	67,28	67,28
TOTAL POBLACIÓN		10.702	11.111	21.813	100,0	100

Fuente: PGE de Altea

### I.3.- DEL ZONIFICACIÓN. CRITERIOS Y DESCRIPCIÓN





## II.- Análisis de la situación actual



## II.- Análisis de la situación actual

### II.1.- Antecedentes del Plan

## II.1.- ANTECEDENTES DEL PLAN

Altea se encuentra actualmente en la revisión del Plan General Estructural, ya que el P.G.O.U. actual fue aprobado definitivamente por la Comisión Provincial de Urbanismo el 20 de septiembre de 1.982 y publicado en el B.O.P. el 23 de diciembre de 1.982.

Durante los años en los que se ha estado trabajando con esta herramienta no se habían puesto de manifiesto determinados problemas que surgen como consecuencia del fenómeno de la renovación de edificación en zonas puntuales del municipio.

El proceso que ahora se ha iniciado para revisar el P.G.E. de Altea es fundamental para el futuro del municipio. El término municipal ha sido expuesto a continuas agresiones a lo largo de los años que lleva en vigor el anterior P.G.O.U.. Esto ha permitido que los sucesivos gobiernos locales no hayan planificado el paisaje alterno con una visión de futuro sino a golpe de modificaciones puntuales sin un criterio unificado.

## II.1.- ANTECEDENTES DEL PLAN

El actual PLAN MUNICIPAL DE MOVILIDAD DE ALTEA se redacta como consecuencia de las medidas incluidas en el P.G.E. actualmente en tramitación con respecto a la movilidad del municipio.

**Se debe de reseñar la documentación previa y existente respecto a la movilidad desarrolladas por el Ayuntamiento de Altea tanto en documentos independientes como en documentos pertenecientes a tramites donde se engloban diferentes campos de actuación.**

Esta documentación se analiza y se valora de manera que tanto los datos incluidos en cada uno de ellos como las recomendaciones planteadas con respecto a la movilidad se toman en el actual PLAN MUNICIPAL DE MOVILIDAD DE ALTEA.

## II.1.- ANTECEDENTES DEL PLAN

Los documentos existentes y analizados son:

❖ **PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE (PMUS).**

*Año.-* Noviembre de 2009 / *Redactor.-* GfK Emer Ad-Hoc Research

❖ **ESTUDIO DE TRAFICO Y MOVILIDAD DEL PLAN GENERAL DE ORDENACION URBANA DE ALTEA.**

*Año.-* Junio de 2018 / *Redactor.-* D. Francisco Javier Cuenca Pérez

❖ **ESTUDIO DE TRAFICO DE MODIFICACION PUNTUAL DE ZONA DE ESTACIONAMIENTO EN FRENTE LITORAL EN ALTEA (ALICANTE).**

*Año.-* Julio de 2018 / *Redactor.-* D. Francisco Javier Cuenca Pérez

❖ **ESTUDIO DE TRÁFICO DE GLORIETA EN N-332 ACCESO SUR DE ALTEA EN ALTEA (ALICANTE).**

*Año.-* Octubre de 2018 / *Redactor.-* D. Francisco Javier Cuenca Pérez



## II.1.- ANTECEDENTES DEL PLAN

El anterior documento redactado:

### ❖ **PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE (PMUS).**

*Año.-* Noviembre de 2009 / *Redactor.-* GfK Emer Ad-Hoc Research

Se somete a una valoración de cumplimiento de objetivos y programaciones en el actual documento, de modo que se pueda evaluar la implantación da cada una de la medidas propuestas el en P.M.U.S. original del año 2.009.

El análisis se realizará a partir de los capítulos desarrollado es el documento original comparado con los datos del estado actúa la fecha del 2019.



## II.- Análisis de la situación actual

### II.2.- Análisis territorial y socio-económico

## II.2.1.- ORGANIZACION Y ESTRUCTURA

Altea es un municipio situado en el Norte oriental de la comarca de La Marina Baixa, limitando con la Marina Alta en el borde costero al Norte de la provincia de Alicante y enclavada en una Bahía que cierran la Punta Albir y el Morro del Toix se sitúa Altea. Dista 51 km. de Alicante y 10 km. de Benidorm.

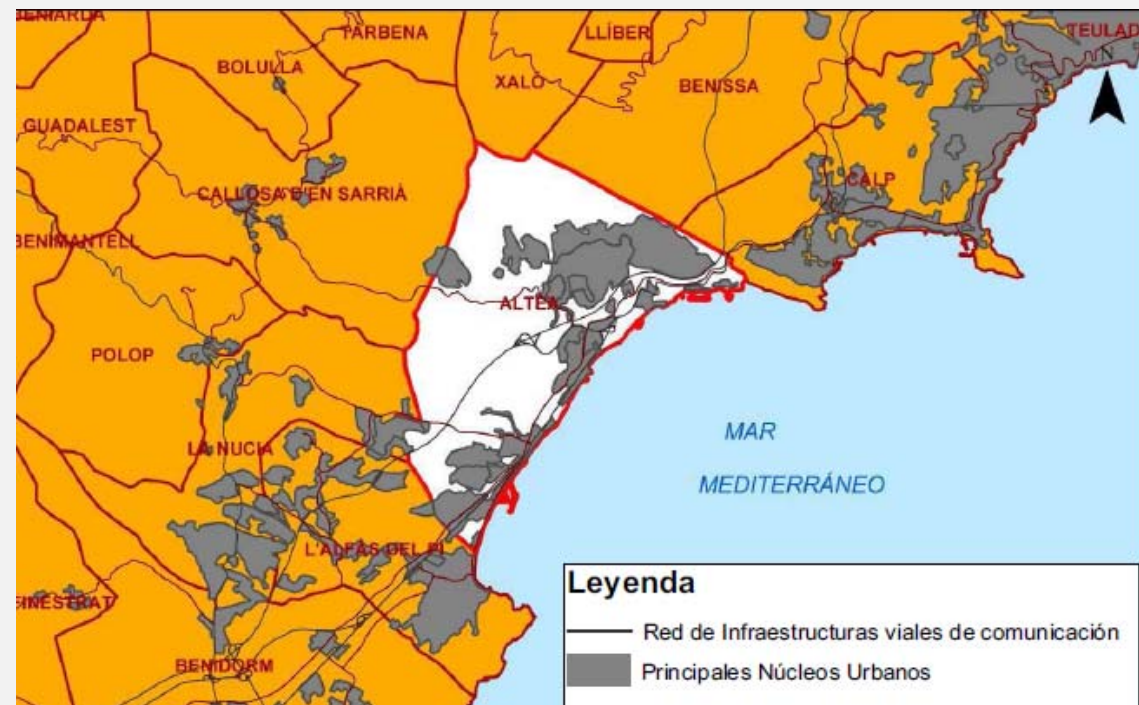
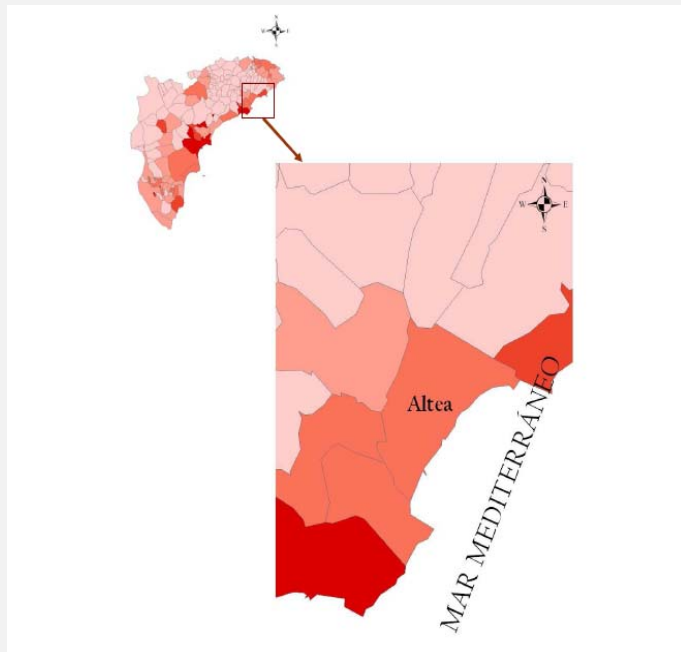
Esta comarca cuenta con una extensión de 578,8 Km<sup>2</sup>. Está compuesto por 18 municipios que aglutinan un total de 181.156 habitantes (datos INE de 1 de enero de 2016). El 11,68 % de los mismos residen en Altea. Su capital tradicional es Villajoyosa, aunque su mayor núcleo urbano y su capital económica es desde los años 60 la ciudad de Benidorm, municipio destacable por su marcada densidad de población donde residen un 35,8% de la población comarcal. Los municipios que forman parte de esta comarca, además de Altea, son: Benidorm, Villajoyosa, Alfaz de Pi, La Nucía, Callosa de Ensarriá, Finestrat, Polop, Relleu, Tárben, Orcheta, Sella, Benimantell, Bolulla, Confrides, Beniardá, Guadalest y Benifato.

Altea tiene una densidad poblacional actual de 631,4 hab/km<sup>2</sup>.

Su amplio Término Municipal de 34,43 Km<sup>2</sup>, lo conforman tres núcleos de población principales; estos son: Altea, Altea la Vella y Olla (L'), destacado entre ellos el de Altea. Además de estos núcleos principales, en la actualidad, hay 11 núcleos secundarios (Alhama, Sierra de Altea, Cap-Blanch, Carretera de L'Albir, Galeras Altas, Galeras Bajas, Montahud, Planet (El), San Roque, Santa Clara) y un diseminado, distribuidos a lo largo del cordón litoral y la zona de piedemonte de Sierra de Bernia.

En la siguiente figura se localiza el Término Municipal de Altea dentro del entorno provincial:

## II.2.1.- ORGANIZACION Y ESTRUCTURA



## II.2.2.- POBLACIÓN. EVOLUCIÓN HISTÓRICA Y CARACTERÍSTICAS

La evolución de la población en el Término Municipal de Altea es indicativa de los diferentes procesos socioeconómicos que se han originado a lo largo de su historia. En el cuadro que se muestra a continuación se recogen las fluctuaciones sufridas en el último siglo.

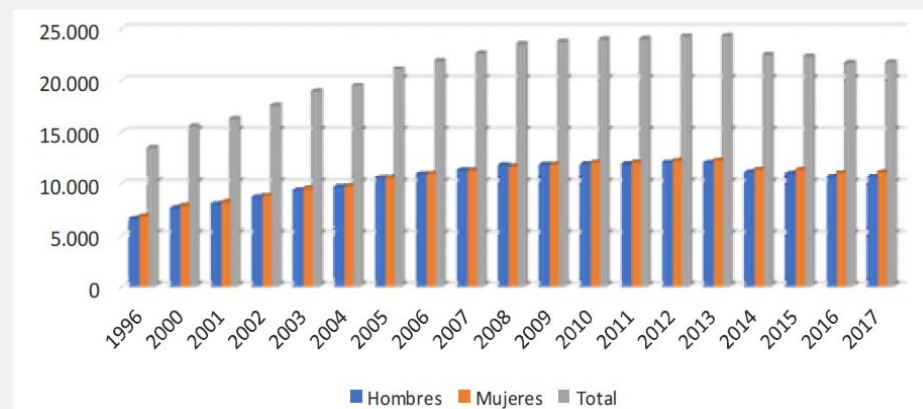
AÑO	1900	1910	1920	1930	1940	1950	1960	1970	1981	1991	2001	2008	2017
POBLACIÓN	5.977	5.694	4.865	5.580	5.829	5.738	5.620	8.804	11.108	12.829	16.294	23.532	21.813

Los datos procedentes de los diferentes censos oficiales que abarcan todo el siglo XX, desde 1900 hasta 2017, permite constatar un aumento de la población de Altea en un 365% de la población inicial estudiada, correspondiente al año 1900.

## II.2.2.- POBLACIÓN. EVOLUCIÓN HISTÓRICA Y CARACTERÍSTICAS

El crecimiento de la población durante el ultimo siglo NO se refleja con la evolución de los últimos 10 años, donde el municipio ha decrecido su población (periodo 2.013-2.017).

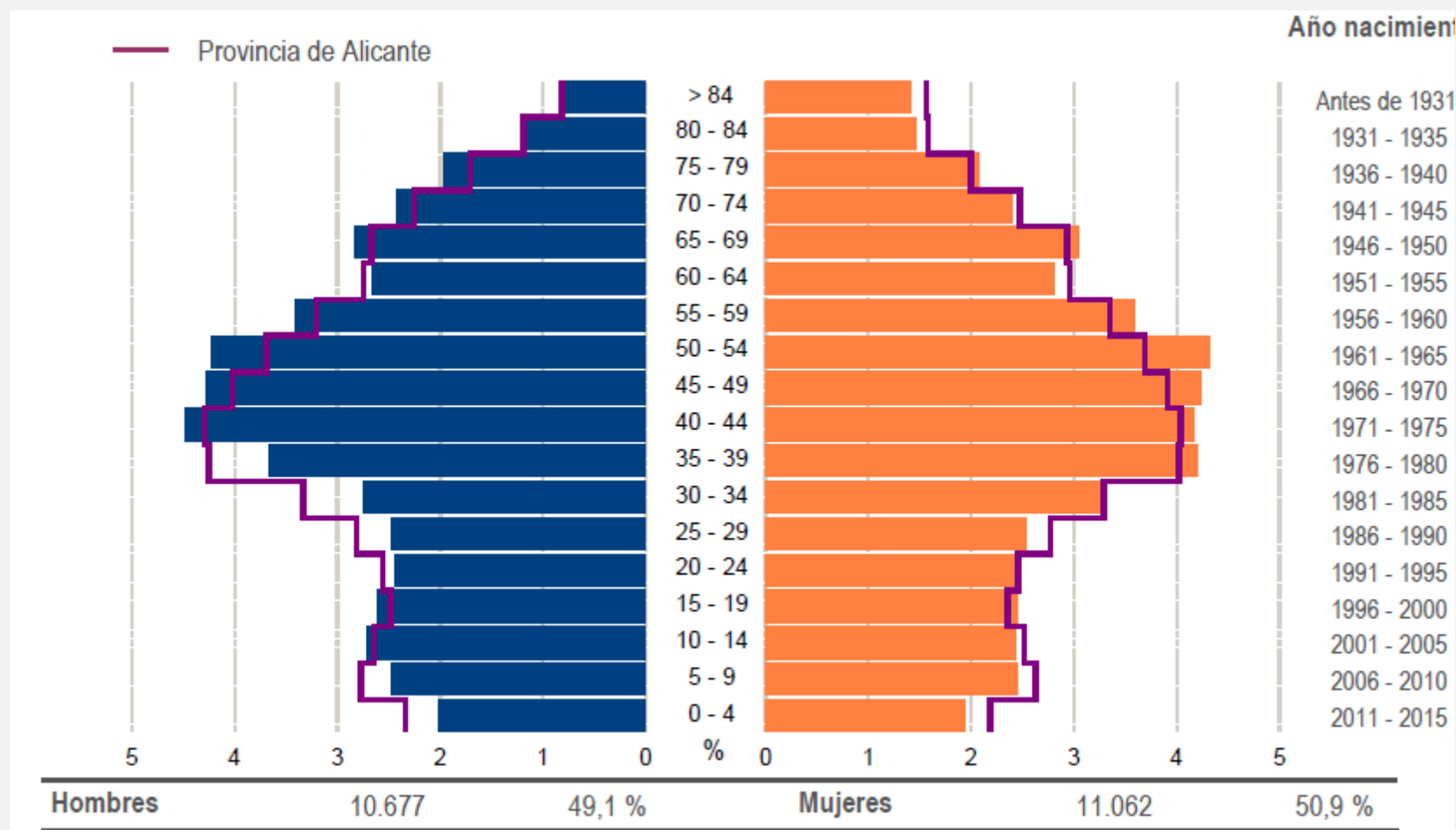
### EVOLUCION DE LA POBLACION / 1996-2017



	Hombres	Mujeres	Total	% Crecimiento
<b>1996</b>	6.630	6.889	13.519	
<b>2000</b>	7.661	7.918	15.579	21%
<b>2001</b>	8.043	8.251	16.294	5%
<b>2002</b>	8.736	8.872	17.608	8%
<b>2003</b>	9.408	9.568	18.976	8%
<b>2004</b>	9.716	9.798	19.514	3%
<b>2005</b>	10.563	10.591	21.154	8%
<b>2006</b>	10.942	10.956	21.898	4%
<b>2007</b>	11.334	11.314	22.648	3%
<b>2008</b>	11.823	11.709	23.532	4%
<b>2009</b>	11.884	11.896	23.780	1%
<b>2010</b>	11.939	12.067	24.006	1%
<b>2011</b>	11.934	12.122	24.056	0%
<b>2012</b>	12.065	12.233	24.298	1%
<b>2013</b>	12.046	12.287	24.333	0%
<b>2014</b>	11.117	11.401	22.518	-8%
<b>2015</b>	11.008	11.377	22.385	-1%
<b>2016</b>	10.677	11.062	21.739	-1%
<b>2017</b>	10.702	11.111	21.813	1%

## II.2.2.- POBLACIÓN. EVOLUCIÓN HISTÓRICA Y CARACTERÍSTICAS

### Pirámide poblacional de Altea:



## II.2.2.- POBLACIÓN. EVOLUCIÓN HISTÓRICA Y CARACTERÍSTICAS

### Población Flotante.-

El Instituto Nacional de Estadística arroja unos datos totales de 16.437 viviendas (censo INE de viviendas 2014).

TIPO DE VIVIENDA	Nº	%
Principales convencionales	9.085	55%
Secundarias	3.883	24%
Vacías	3.462	20%
Otro tipo	7	1%
<b>TOTAL</b>	<b>16.437</b>	<b>100</b>

Aplicando los datos de coeficientes de habitante/vivienda obtenida del INE 2014 en Altea que alcanzan los valores de 2,47 viv./hab. para viviendas principales y 1,4 viv./hab. para viviendas, el número en Altea habitarían un total de 32.733 habitantes (un 150% superior a la población de 2017).

Si a la población actual de Altea (21.813 habitantes) y aplicamos la previsión de habitantes, estaríamos hablando de una **población flotante de 13.657 habitantes** (41.025 habitantes totales en Altea con la máxima ocupación).

## II.2.2.- POBLACIÓN. EVOLUCIÓN HISTÓRICA Y CARACTERÍSTICAS

No sólo es interesante conocer el número de habitantes de un Municipio, sino también su distribución en el territorio. Este dato se obtiene a través de la densidad de población; que viene expresada en habitantes por kilómetro cuadrado ( $\text{hab/Km}^2$ ) y fluctúa con el transcurso de los años.

Tal como se puede observar en la siguiente tabla, la población de Altea, mantiene una densidad poblacional por encima de la media de la provincia de Alicante. A nivel comarcal, también Altea es una de las zonas más densas de población, por lo que el Municipio estaría junto con otros como Benidorm con una población de 66.831 y una densidad poblacional por habitante/ $\text{km}^2$  de 1.792, Villajoyosa con 33.969 habitantes y una densidad poblacional de 872,91 o Alfaz del Pi con 20.053 habitantes y una densidad poblacional de 955,04 por citar algunos ejemplos, dentro de la lista de zonas más densas de la comarca.

Los altos índices de población en estas ciudades dan lugar a un incremento considerable en la media de densidad poblacional en la Comarca de la Marina Baixa.



## II.2.2.- POBLACIÓN. EVOLUCIÓN HISTÓRICA Y CARACTERÍSTICAS

### Tabla de densidades.-

	ALTEA	COMARCA	PROVINCIA
<b>1996</b>	392,65	210,93	237,22
<b>1998</b>	405,93	215,41	238,79
<b>1999</b>	427,27	222,23	242,58
<b>2000</b>	452,48	230,77	248,46
<b>2001</b>	473,25	242,93	256,21
<b>2002</b>	511,41	258,52	267,85
<b>2003</b>	551,15	272,41	280,64
<b>2004</b>	566,77	268,70	284,89
<b>2005</b>	614,41	287,31	297,84
<b>2006</b>	620,34	297,02	306,64
<b>2007</b>	641,59	310,27	313,81
<b>2008</b>	683,51	332,20	325,19
<b>2016</b>	631,40	363,11	316,17

## II.2.2.- POBLACIÓN. EVOLUCIÓN HISTÓRICA Y CARACTERÍSTICAS

### Población y densidad Comarca Marina Baixa.-



Densidad de Población Baja: Menos de 500 hab/km<sup>2</sup>

Densidad de Población Media-Alta: Entre 501 y 1.000 hab/km<sup>2</sup>

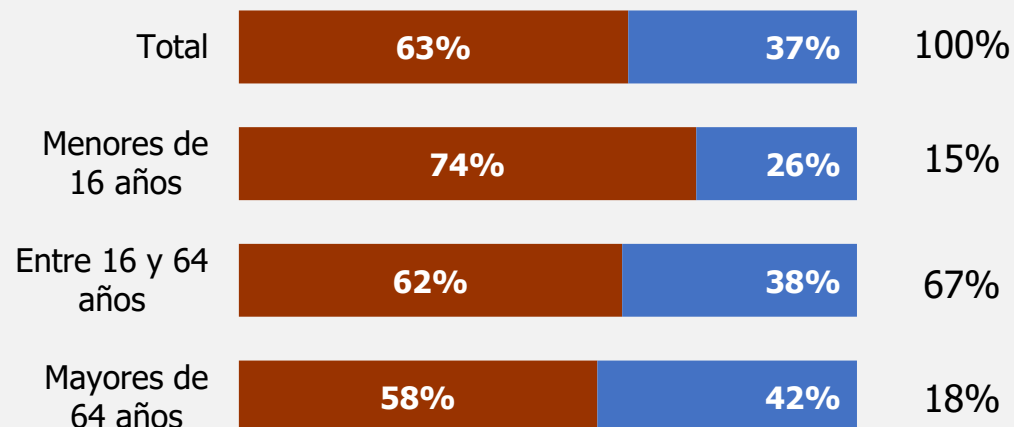
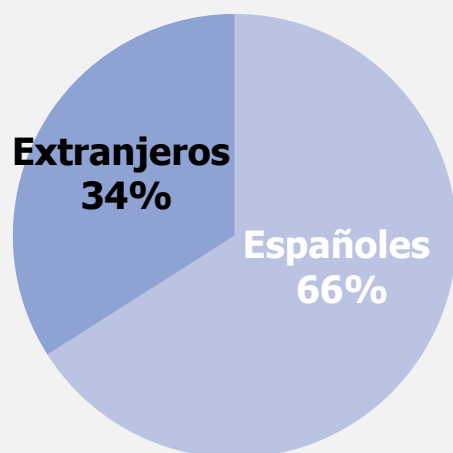
Densidad de Población Alta: Más de 1.000 hab/km<sup>2</sup>

MUNICIPIO	POBLACION	SUPERFICIE	DENSIDAD
<u>Benidorm</u>	66.642	38,51	1730,51
<u>Villajoyosa</u>	33.580	38,5	872,21
<u>Altea</u>	21.739	34,43	631,40
<u>Alfaz del Pi</u>	21.494	19,26	1115,99
<u>La Nucia</u>	19.967	21,36	934,78
<u>Callosa de Ensarriá</u>	7.146	34,66	206,17
<u>Finestrat</u>	6.090	42,25	144,14
<u>Polop de la Marina</u>	4.549	22,58	201,46
<u>Relleu</u>	1.258	76,87	16,37
<u>Orcheta</u>	778	24,06	32,34
<u>Tárben</u>	636	31,67	20,08
<u>Sella</u>	584	38,72	15,08
<u>Benimantell</u>	494	37,9	13'03
<u>Bolulla</u>	412	13'6	30'29
<u>Guadalest</u>	220	15'97	13'78
<u>Confrides</u>	207	40	5'18
<u>Beniardá</u>	202	15'74	12'83
<u>Benifato</u>	158	11,9	13,28
	<b>186.156</b>	<b>513</b>	<b>363,11</b>

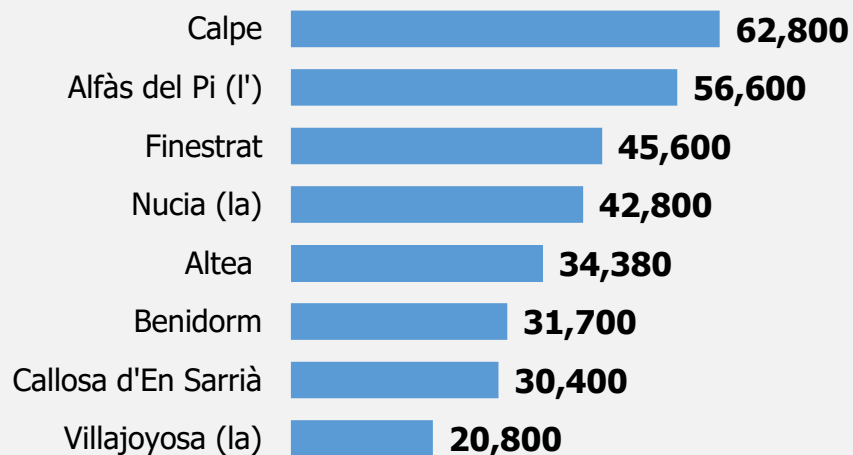
Fuente: Elaboración propia. (INE 2016)

## II.2.3.- CARACTERIZACION DEMOGRAFICA

### Nacionalidad.-



### Presencia de extranjeros en municipios limítrofes



Mayor edad la media  
de los extranjeros  
residentes

## II.2.3.- CARACTERIZACION DEMOGRAFICA

A continuación se muestra un cuadro donde se muestra la población de Altea por sexo y edad (grandes grupos).

	Población de Altea por sexo y edad		
	Total		
	< de 16 años	De 16 a 64 años	De 65 y más años
Total	3.002	14.514	4.297
Varones	1.825	8.048	1.950
Mujeres	1.714	7.833	2.162

## II.2.3.- CARACTERIZACION DEMOGRAFICA

Como inmigrante se considera a toda persona que reside en cualquier Municipio de España. Refiriéndose al caso de Altea en particular, se debe indicar que cuando los inmigrantes llegan a España por primera vez suelen dirigirse a las grandes capitales o provincias. Allí no suelen encontrar trabajo (salvo en el servicio del hogar para mujeres) ya que se trata de ciudades de servicios principalmente, donde la industria en ocasiones es casi inexistente. Esto se agrava por el elevado coste de la vivienda en alquiler. Este acontecimiento, traslada a las personas inmigrantes a Municipios de menor población y demandantes de mano de obra.

Los datos que se exponen en la siguiente tabla indican el número de inmigrantes empadronados en Altea en el periodo 2009-2018.

Nº de inmigrantes empadronados en Altea									
2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
9.359	9.566	9.679	9.924	9.955	8.080	7.352	6.884	6.884	7.005

Fuente: Elaboración propia

## II.2.3.- CARACTERIZACION DEMOGRAFICA

Crecimiento anual de la población 2009-2018										
	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Población Altea	23.780	24.006	24.056	24.298	24.333	22.518	22.385	21.739	21.813	21.995
% de crecimiento	---	0,95	0,21	1,01	0,14	-7,46	-0,59	-2,89	0,34	0,83
Población España (millones de hab)	40,24	46,47	46,67	46,82	46,73	46,51	46,45	46,44	46,53	46,66
% de crecimiento	---	15,48	0,43	0,32	-0,19	-0,47	-0,13	-0,02	0,19	0,28
Extranjeros en Altea	9.359	9.566	9.679	9.924	9.955	8.080	7.352	6.884	6.884	7.005
% de crecimiento	---	2,21	1,18	2,53	0,31	-18,83	-9,01	-6,37	0,00	1,76
Extranjeros en España (millones)	5,39	5,12	5,32	5,24	5,07	4,68	4,46	4,42	4,42	4,57
% de crecimiento	---	-5,01	3,91	-1,50	-3,24	-7,69	-4,70	-0,90	0,00	3,39

## II.2.3.- CARACTERIZACION DEMOGRAFICA

### Estimación del crecimiento poblacional en Altea.-

	AÑO 2018	AÑO 2038
<b>TECHO POBLACIONAL SEGÚN EL PGOU</b>	<b>27.350 habitantes</b>	
<b>PROYECCIÓN DE POBLACIÓN DEL INE <sup>(1)</sup></b>	<b>21.995</b>	<b>23.529</b>
<b>ESTIMACIÓN SEGÚN EL CRECIMIENTO MEDIO ANUAL <sup>(2)</sup></b>	<b>21.995</b>	<b>22.855</b>

(1) Crecimiento estimado por el INE. Calculado a partir de la proyección de población en la provincia de Alicante

(2) Estimación calculada aplicando el crecimiento medio anual de los últimos 10 años (0,83%)

Fuente: INE

## II.2.3.- CARACTERIZACION DEMOGRAFICA

### Motorización.-

ÍNDICES DE MOTORIZACIÓN				
	Total vehículos	Turismos	Otros	Índice de Motorización Total vehículos
España	32.343.452	21.760.224	10.583.228	0,70
Provincia Alicante	1.352.466	901.546	450.920	0,72
Comarca La Marina Baixa	157.601	103.472	54.129	0,84
Altea	20.614	12.381	8.233	<b>0,88</b>
Callosa d'En Sarrià	6.409	3.389	3.020	0,78
Benidorm	52.449	31.249	21.200	0,75
Alfàs del Pi (l')	15.472	10.475	4.997	0,74
Villajoyosa/Vila Joiosa (la)	22.069	13.567	8.502	0,68
Finestrat	3.851	2.218	1.633	0,66
Nucia (la)	10.537	6.884	3.653	0,62

Unidad: vehículos/habitante  
Fuente: PMUS

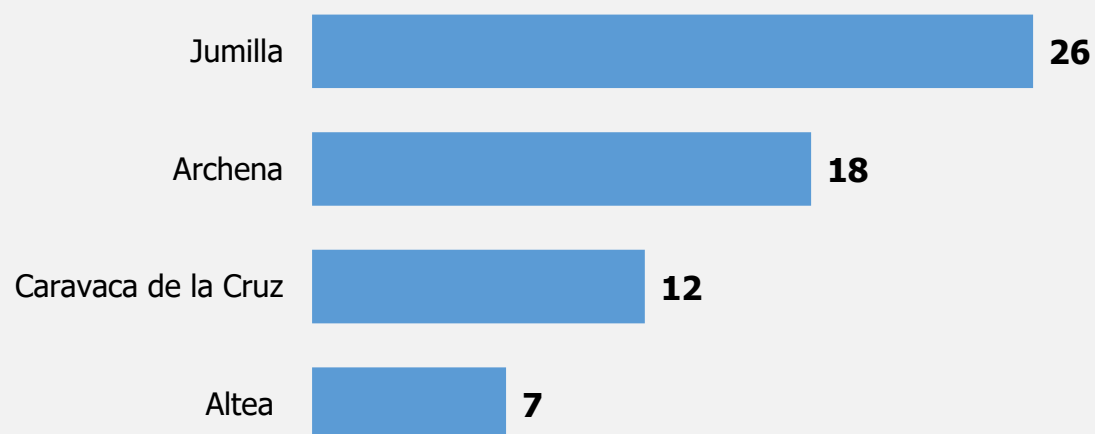
Elevado índice de motorización en Altea



## II.2.3.- CARACTERIZACION DEMOGRAFICA

### % HOGARES SIN COCHE + USO DEL ESPACIO.-

#### % de hogares sin coche



NOTA: Un turismo ocupa un área de 12 m<sup>2</sup>, pero si se incluye el espacio de maniobra el área alcanza los 15m<sup>2</sup>. ➔ 309.210 m<sup>2</sup> del espacio son ocupados por los vehículos

Fuente: PMUS



## II.- Análisis de la situación actual

### II.3.- Análisis de la movilidad

## II.3.- ANÁLISIS DE LA MOVILIDAD. MOVILIDAD GENERAL DE LA POBLACIÓN

El análisis directo de la movilidad del municipio de Altea se sitúa en el entorno temporal de alta ocupación (*temporada alta*). La toma de datos (encuestas, aforos, etc) se ha realizado entre los meses de agosto y septiembre.

Como se ha comentado en el apartado de metodología, se ha realizado una análisis a la población residente en el municipio de Altea mediante una encuesta telefónica. La muestra final obtenida fue de 272 individuos.

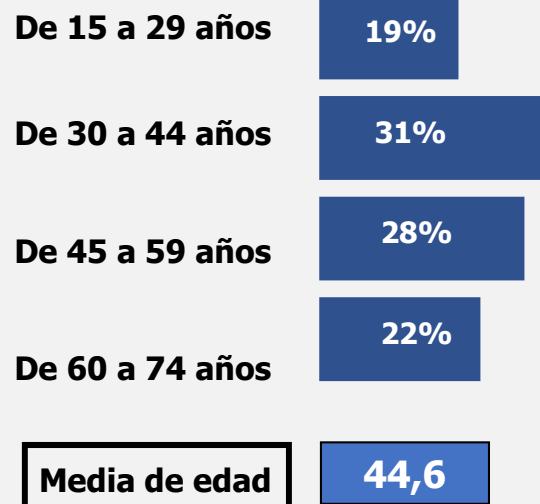
El desglose de esta encuesta nos ofrece resultados sobre la movilidad actual en el municipio, la cadena modal, los motivos de desplazamiento, la duración del mismo, etc.

Además, se detallan los resultados de las encuestas realizadas a la población de Altea, correspondientes a las características de movilidad en el día anterior, sobre un total de **800 desplazamientos realizados** donde se han obtenido datos sobre las siguientes variables:

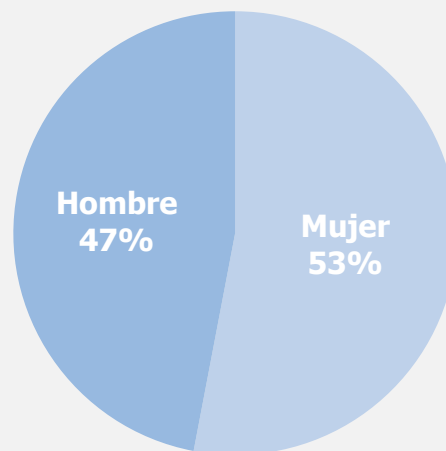
- Por qué no se desplazó en el día anterior
- Matriz Origen-Destino de los desplazamientos
- Franja horaria de los desplazamientos
- Motivo del Desplazamiento
- Etapas del viaje (modo de transporte)
- Duración del desplazamiento (en minutos)
- Tipo del desplazamiento: habitual u ocasional
- Coste del desplazamiento
- Aparcamiento en destino
- Motivos de no uso del: vehículo privado, transporte público y bicicleta

## II.3.- ANÁLISIS DE LA MOVILIDAD. CARACTERÍSTICAS DE LA MUESTRA POBLACIONAL

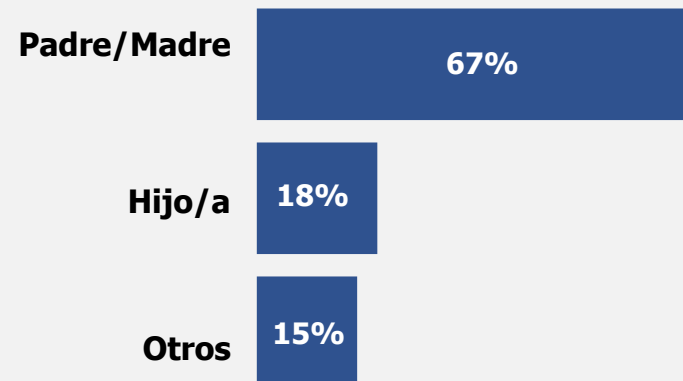
### Edad



### Sexo



### Posición en el Hogar



### Actividad

**Trabajador**  
**Ama de casa**  
**Jubilado/pensionista**  
**Estudiante**  
**Parado**

### Tamaño medio familiar



Unidad: % y media de edad

Base: Total encuestas a residentes (272)

## II.3.- ANÁLISIS DE LA MOVILIDAD. ALTEA POR SECCIONES

Para el análisis de la movilidad de los residentes, la muestra se ha distribuido entre edades comprendidas entre 15 y 74 años, representando un 85% sobre la población total (21.853 habitantes)

Población entre 15-74 años por sexo y sección				
DISTRITO	SECCIÓN	TOTAL	VARONES	MUJERES
DISTRITO 1	1	999	495	504
	2	749	387	362
	3	1.894	955	939
	4	1.058	540	518
	5	1.347	685	662
DISTRITO 2	1	1.246	604	642
	2	806	400	406
	3	1.365	697	668
	4	1.158	585	573
DISTRITO 3	1	1.460	783	677
	2	4.408	2.231	2.177
	3	699	360	339
	4	1.303	627	676
TOTAL		18.492	9.349	9.143

Fuente: PMUS + elaboración propia.

## II.3.1- MOVILIDAD GENERAL DE LA POBLACION

El 11% de la población no se desplazó el día anterior

**Distrito 1**

**84%**

**Distrito 2**

**90%**

**Distrito 3**

**91%**

**TOTAL**

**89%**

**HOMBRE**

**49%**

**MUJER**

**51%**

**EDAD MEDIA**

**43,7 años**

Mayor movilidad entre los residentes Distrito 2 y 3

Unidad: porcentaje

Base: Total encuestas (272). Total residentes efectúan algún desplazamiento (241)

P.A. ¿Realizó Ud. Algún desplazamiento en el día de ayer, ya sea andando o en algún medio de transporte?

## II.3.1- MOVILIDAD GENERAL DE LA POBLACION

### Motivos por los que no se desplazó el día anterior



Unidad: Porcentaje

Base: Residentes que no efectúan ningún desplazamiento (31)

P.B. ¿Por qué motivos no realizó Ud. Ningún desplazamiento en el día de ayer, ya sea andando o en algún medio de locomoción?



## II.3.1- MOVILIDAD GENERAL DE LA POBLACION. PORCENTAJE Y MEDIA DE DESPLAZAMIENTO



P.A. ¿Realizó Ud. Algún desplazamiento en el día de ayer?

Unidad: Porcentaje y media de desplazamiento

Base: Total individuos (272)

\* Fuente: PMUS

## II.3.1- MOVILIDAD GENERAL DE LA POBLACION. RASGOS DE LA MOVILIDAD PERSONAL

### NÚMERO MEDIO DE DESPLAZAMIENTOS DÍA -Comparación entre distintos municipios-



Unidad: Número medio de desplazamientos/día

Fuente: PMUS

## II.3.1- MOVILIDAD GENERAL DE LA POBLACION. CUANTIFICACIÓN DEL Nº TOTAL DE DESPLAZAMIENTOS DÍA

Para la cuantificación del número total de desplazamientos partimos de dos fuentes. Por un lado, la encuesta en hogares, que nos permite conocer los desplazamientos realizados por los residentes en Altea, y por otro lado, la encuesta a conductores, que nos permite obtener el número de desplazamientos realizados por población flotante.

- **ENCUESTA EN HOGARES**

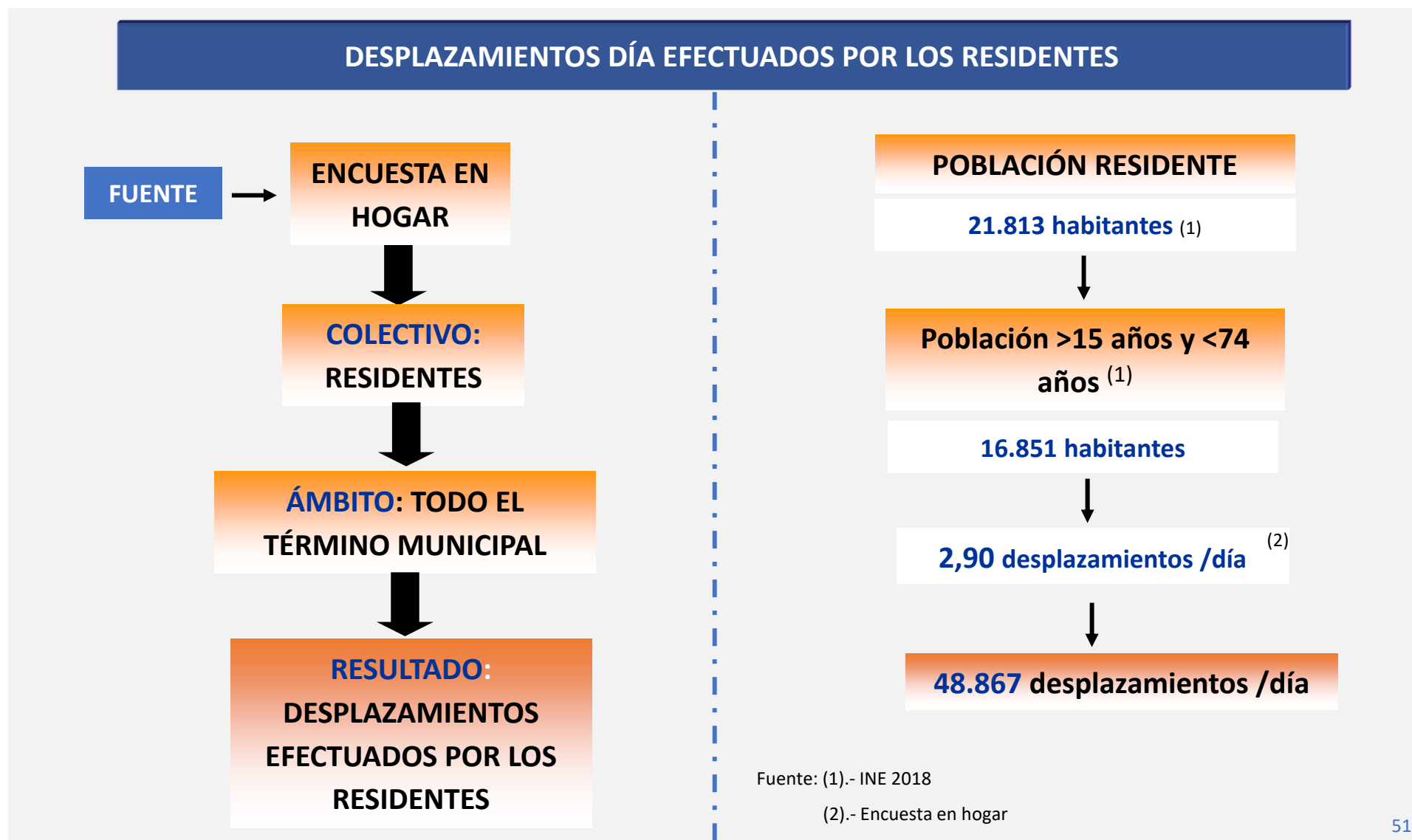
- ✓ Facilita información acerca del nº de **desplazamientos diarios pero tan solo efectuados por los residentes** en el término municipal de Altea.
- ✓ A nivel de Distritos proporciona información de los **viajes realizados exclusivamente por este colectivo en cualquier parte del término municipal**.

- **ENCUESTA A CONDUCTORES**

- ✓ Se han realizado en varios puntos del casco urbano de Altea.
- ✓ Se complementa con el aforo de vehículos realizado en los puntos de entrada a Altea
- ✓ Tan solo facilita información acerca del nº de **desplazamientos diarios efectuados en el casco urbano de Altea por la población foránea (no residentes e industria)**

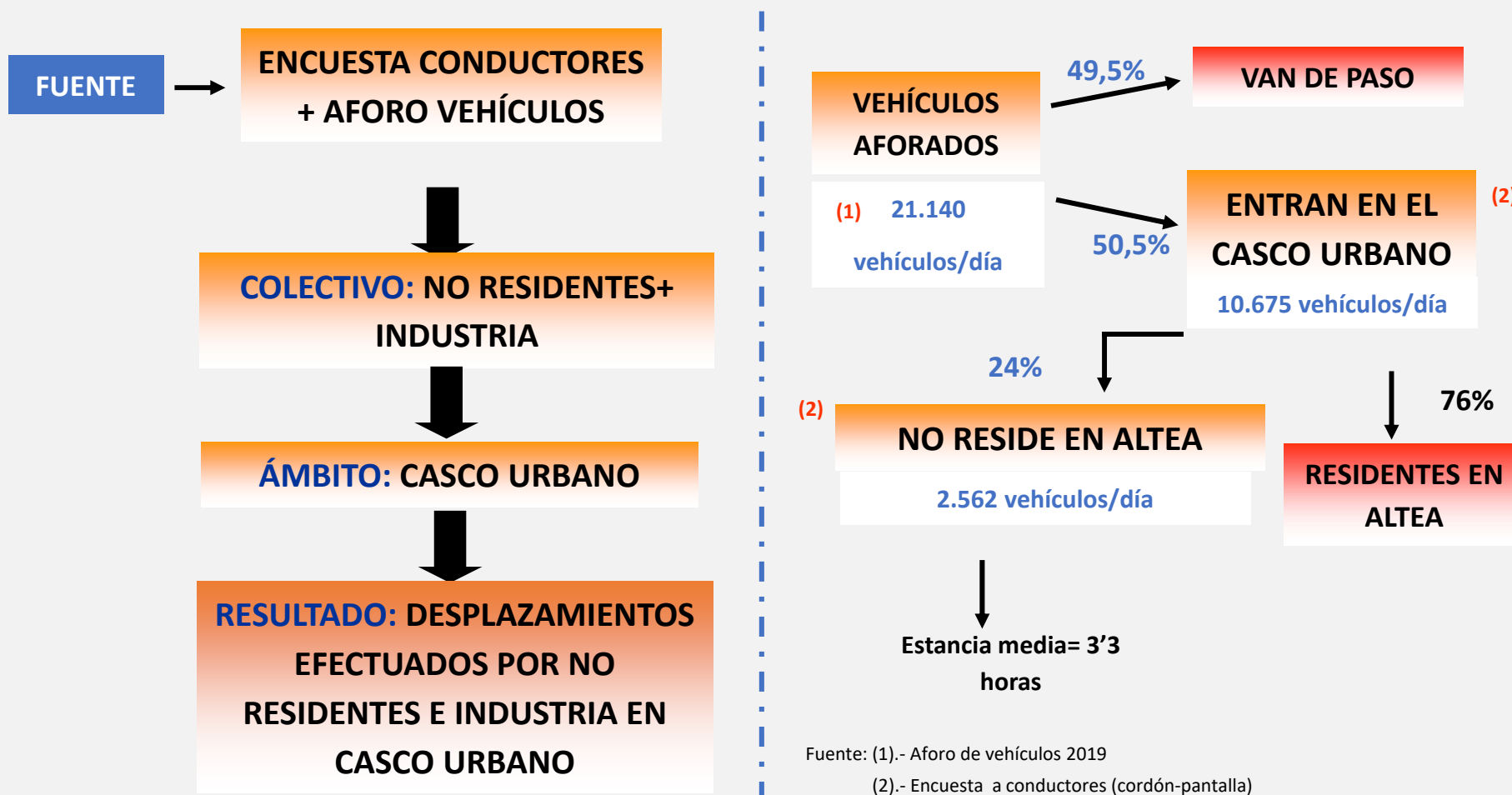
A continuación se presenta un esquema analítico en el que se detalla cual ha sido la metodología empleada para la obtención del número total de desplazamientos diarios en cada uno de los colectivos analizados (residentes y foráneos)

## II.3.1- MOVILIDAD GENERAL DE LA POBLACION. CUANTIFICACIÓN DEL Nº TOTAL DE DESPLAZAMIENTOS DÍA



## II.3.1- MOVILIDAD GENERAL DE LA POBLACION. CUANTIFICACIÓN DEL Nº TOTAL DE DESPLAZAMIENTOS DÍA

### DESPLAZAMIENTOS DÍA EFECTUADOS POR LA POBLACIÓN FORÁNEA



## II.3.1- MOVILIDAD GENERAL DE LA POBLACION. MATRIZ O/D DE LOS DESPLAZAMIENTOS POR DISTRITOS

DISTRITO ORIGEN	DISTRITO DESTINO				
	1	2	3	Fuera del municipio	TOTAL
1	7.056	3.900	4.271	3.342	<b>18.569</b>
2	3.706	1.537	2.802	994	<b>9.040</b>
3	5.860	2.254	4.508	2.404	<b>15.027</b>
Fuera del municipio	1.932	1.371	2.617	311	<b>6.231</b>
<b>TOTAL</b>	<b>18.555</b>	<b>9.061</b>	<b>14.198</b>	<b>7.053</b>	<b>48.867</b>

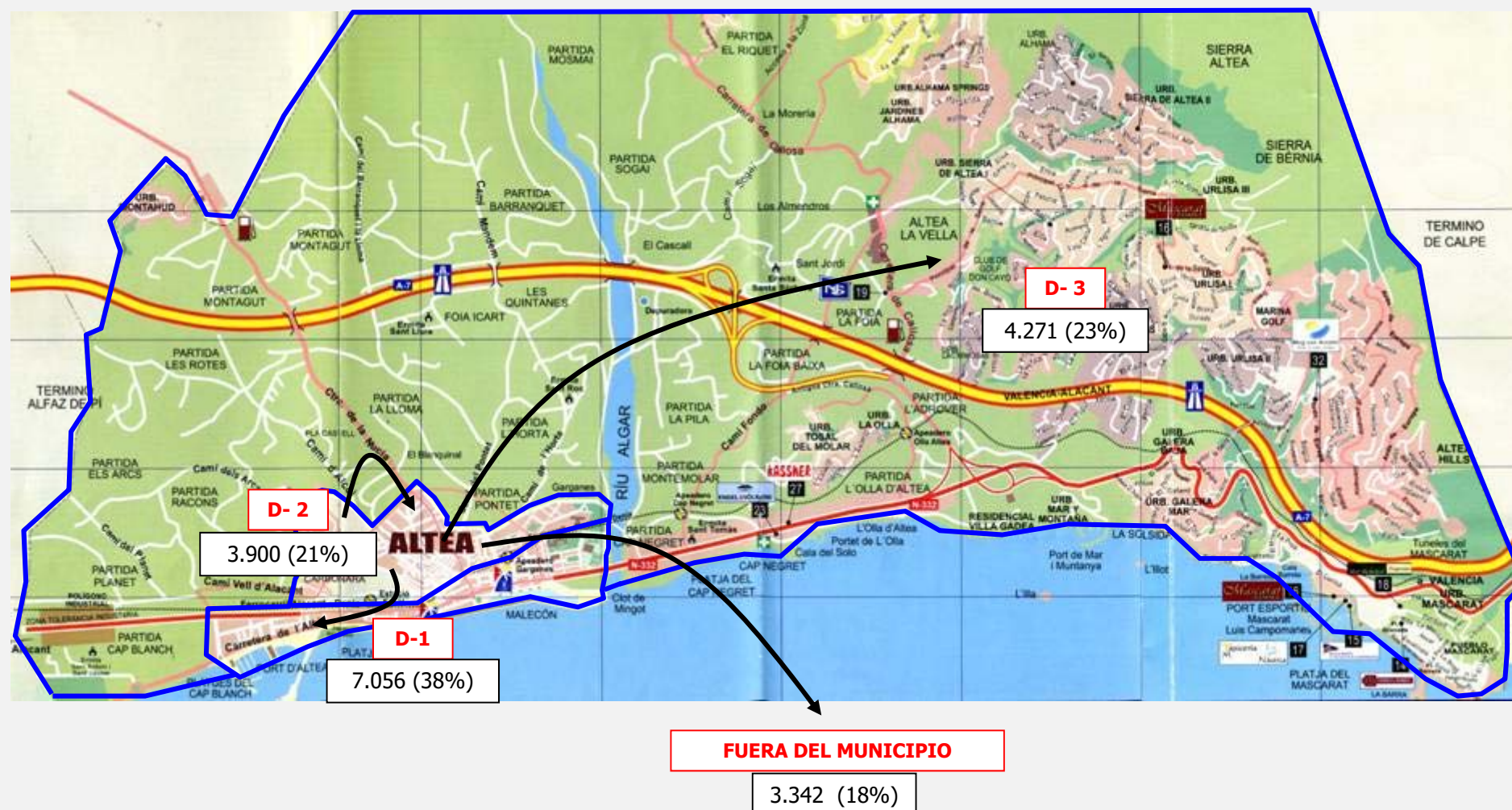
Unidad: desplazamientos efectuados por los residentes de Altea

P.1. Indique con exactitud la calle, número y municipio, o en su defecto algún edificio o característica de la zona lugar de ORIGEN del desplazamiento.

P.2. Indique con exactitud la calle, número y municipio, o en su defecto algún edificio o característica de la zona lugar de DESTINO del desplazamiento.

## II.3.1- MOVILIDAD GENERAL DE LA POBLACION. MATRIZ O/D DE LOS DESPLAZAMIENTOS POR DISTRITOS

Total desplazamientos con origen en Distrito 1 ➔ 18.569

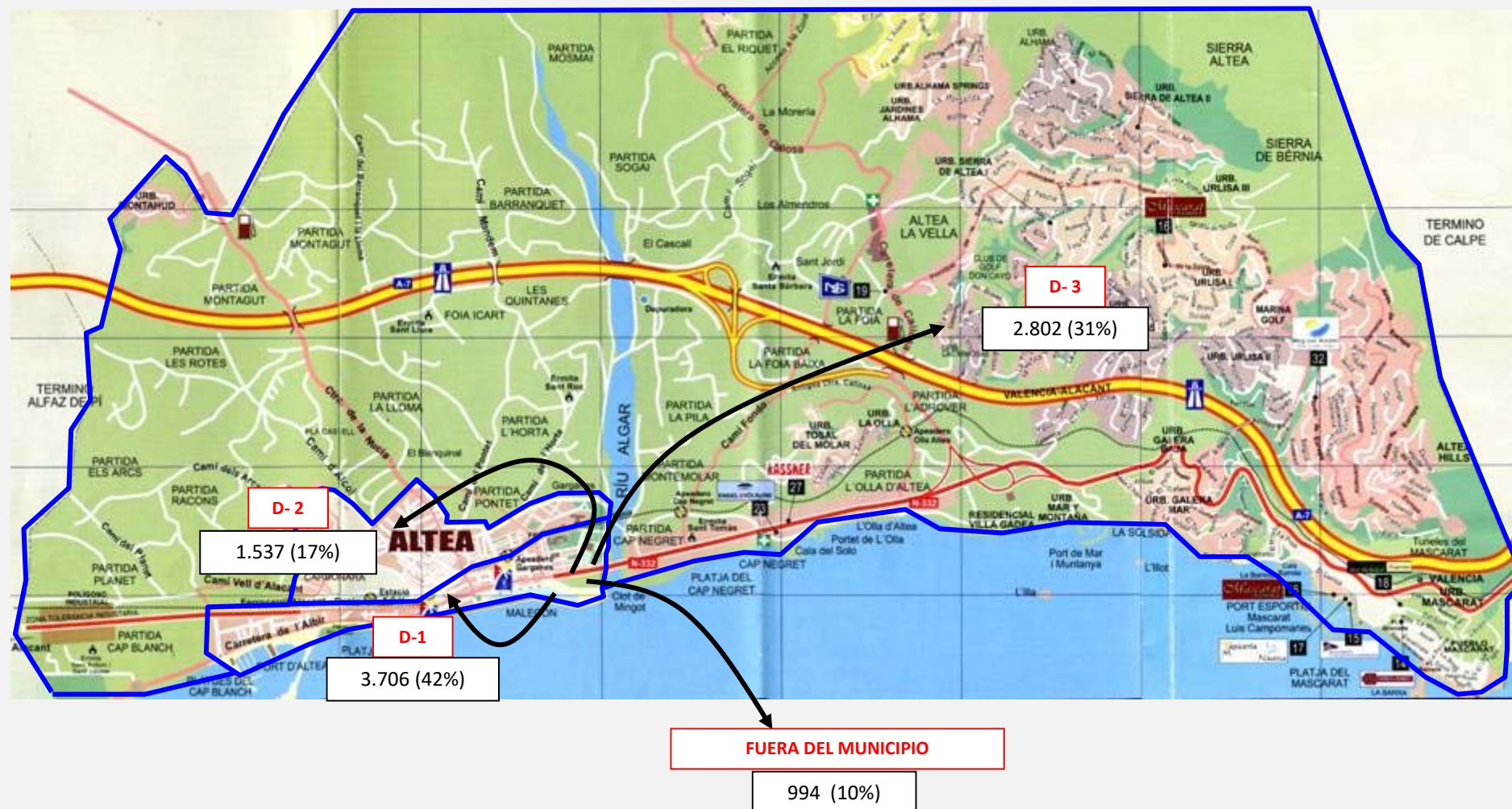


Unidad: desplazamientos efectuados por los residentes de Altea y porcentaje respecto al total de desplazamientos por distrito



## II.3.1- MOVILIDAD GENERAL DE LA POBLACION. MATRIZ O/D DE LOS DESPLAZAMIENTOS POR DISTRITOS

Total desplazamientos con origen en Distrito 2 ➔ 9.040

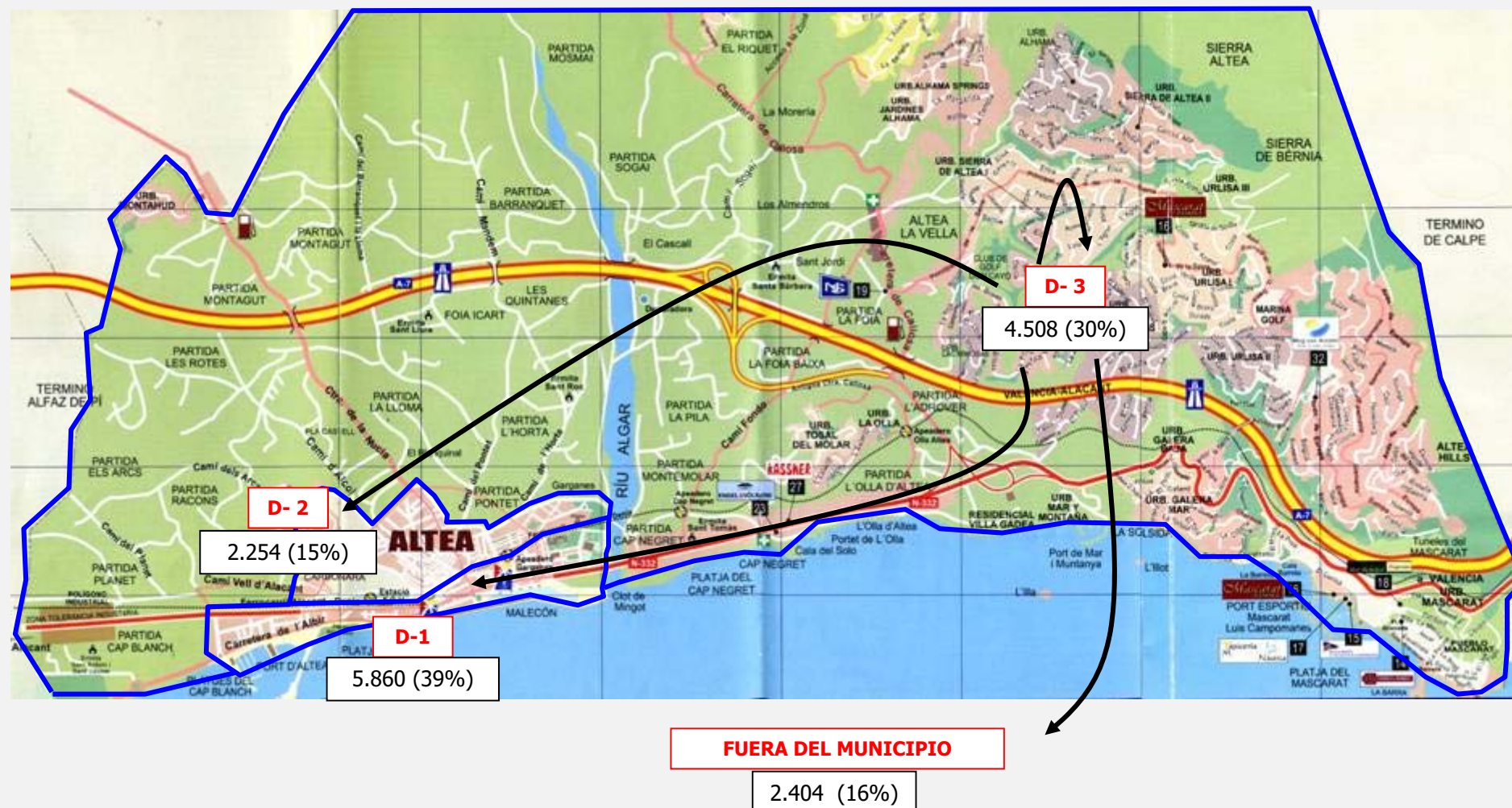


Unidad: desplazamientos efectuados por los residentes de Altea y porcentaje respecto al total de desplazamientos por distrito



## II.3.1- MOVILIDAD GENERAL DE LA POBLACION. MATRIZ O/D DE LOS DESPLAZAMIENTOS POR DISTRITOS

Total desplazamientos con origen en Distrito 3 ➔ 15.027

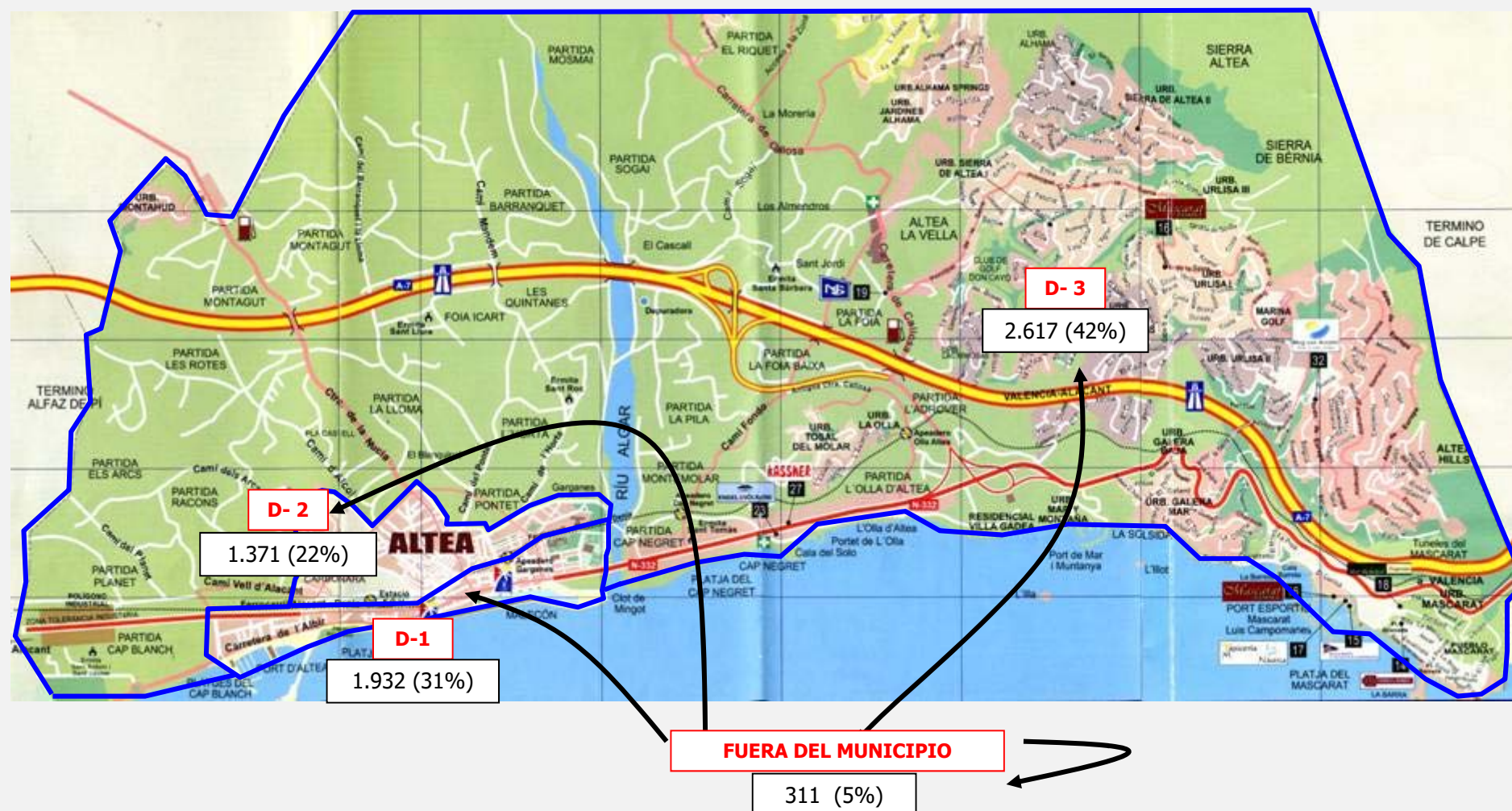


Unidad: desplazamientos efectuados por los residentes de Altea y porcentaje respecto al total de desplazamientos por distrito



## II.3.1- MOVILIDAD GENERAL DE LA POBLACION. MATRIZ O/D DE LOS DESPLAZAMIENTOS POR DISTRITOS

16.491 Total desplazamientos con origen Fuera del Municipio → 6.231



Unidad: desplazamientos efectuados por los residentes de Altea y porcentaje respecto al total de desplazamientos por distrito

## II.3.1- MOVILIDAD GENERAL DE LA POBLACION. MATRIZ O/D DE LOS DESPLAZAMIENTOS POR DISTRITOS

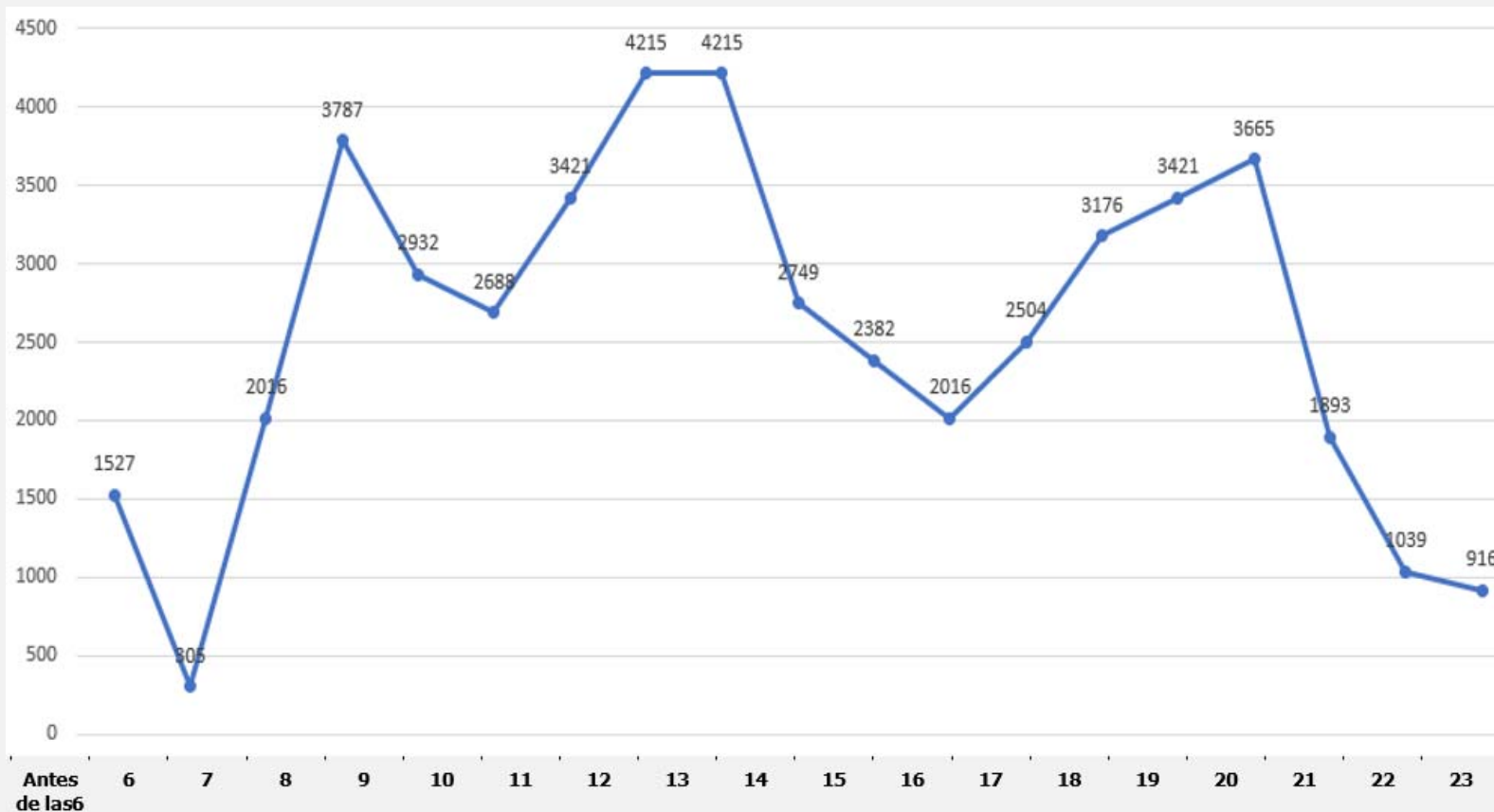
Sección origen	Sección Destino						
	1	2	3	4	5	Fuera del municipio	Total general
1	3.543	2.443	2.016	1.527	549	1.527	<b>11.606</b>
2	2.443	2.810	2.993	1.466	366	1.527	<b>11.606</b>
3	2.077	3.238	1.039	1.161	794	1.527	<b>9.835</b>
4	1.832	1.649	1.283	1.344	244	1.039	<b>7.391</b>
5	611	366	611	183	122	305	<b>2.199</b>
Fuera del municipio	1.527	1.649	1.527	978	244	305	<b>6.231</b>
<b>Total general</b>	<b>12.032</b>	<b>12.155</b>	<b>9.468</b>	<b>6.659</b>	<b>2.320</b>	<b>6.231</b>	<b>48.867</b>

Unidad: desplazamientos efectuados por los residentes de Altea

P.1. Indique con exactitud la calle, número y municipio, o en su defecto algún edificio o característica de la zona lugar de ORIGEN del desplazamiento.

P.2. Indique con exactitud la calle, número y municipio, o en su defecto algún edificio o característica de la zona lugar de DESTINO del desplazamiento.

## II.3.2- CARACTERIZACIÓN DE LOS VIAJES. FRANJA HORARIA DE LOS DESPLAZAMIENTOS

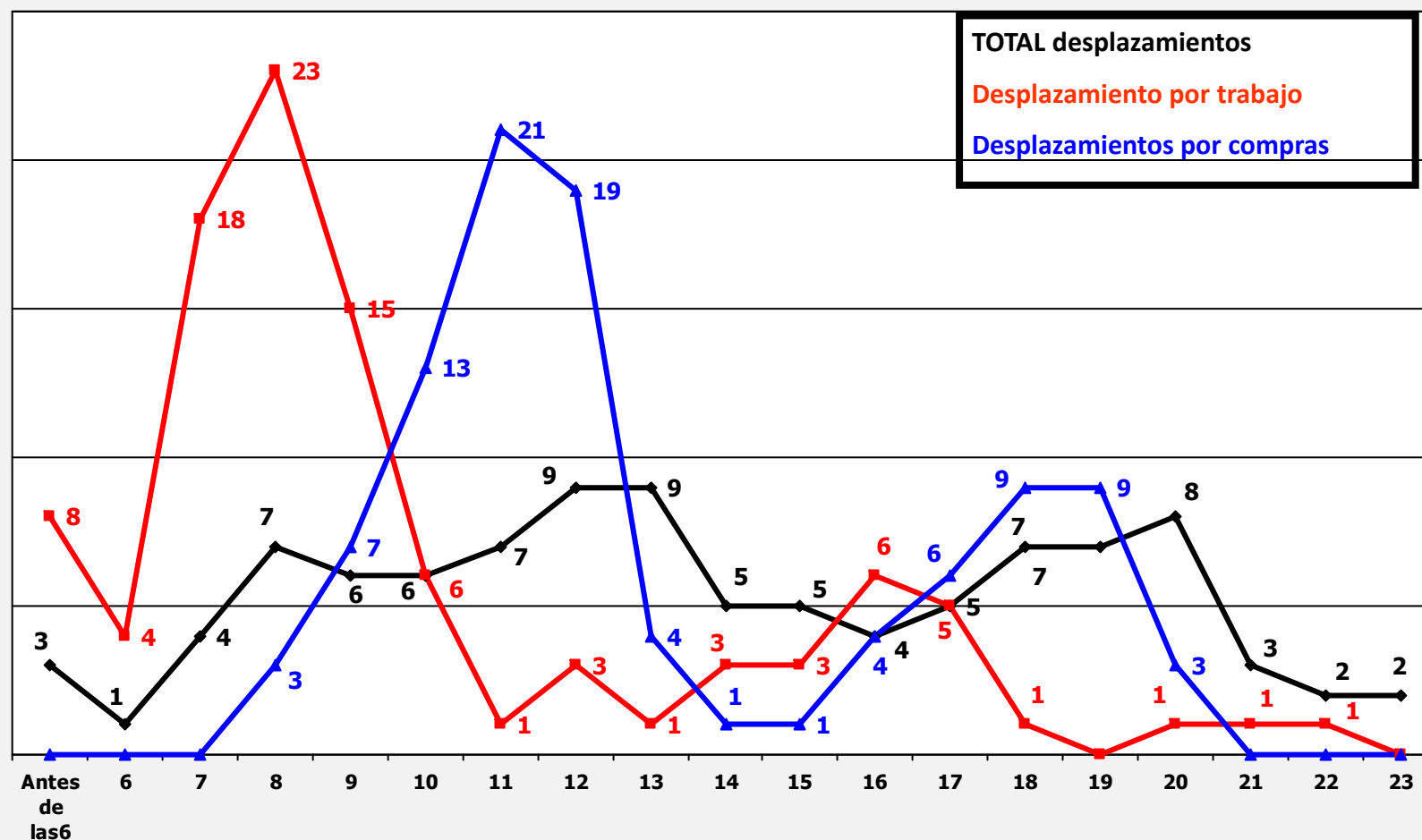


P.3. ¿A qué hora realizó Ud. Su primer desplazamiento del día?

Unidad: Desplazamientos al día efectuados por la población residente de entre 16 y 80 años (48.867) en cada franja horaria

Nota.- la franja horaria de las 9 corresponde al periodo entre 9 y 10 de la mañana

## II.3.2- CARACTERIZACIÓN DE LOS VIAJES. FRANJA HORARIA DE LOS DESPLAZAMIENTOS Y POR MOTIVO



P.3. ¿A qué hora realizó Ud. Su primer desplazamiento del día?

P.4. ¿Por qué motivo se desplazó Ud. A esa hora?

Unidad: Porcentaje

Base: Total Desplazamientos

## II.3.2- CARACTERIZACIÓN DE LOS VIAJES. MOTIVO DEL DESPLAZAMIENTO.



P.4. ¿Por qué motivo se desplazó Ud. A esa hora?

Unidad: Porcentaje

Base: Total Desplazamientos



## II.3.2- CARACTERIZACIÓN DE LOS VIAJES. MOTIVO DEL DESPLAZAMIENTO. ANÁLISIS POR DISTRITOS

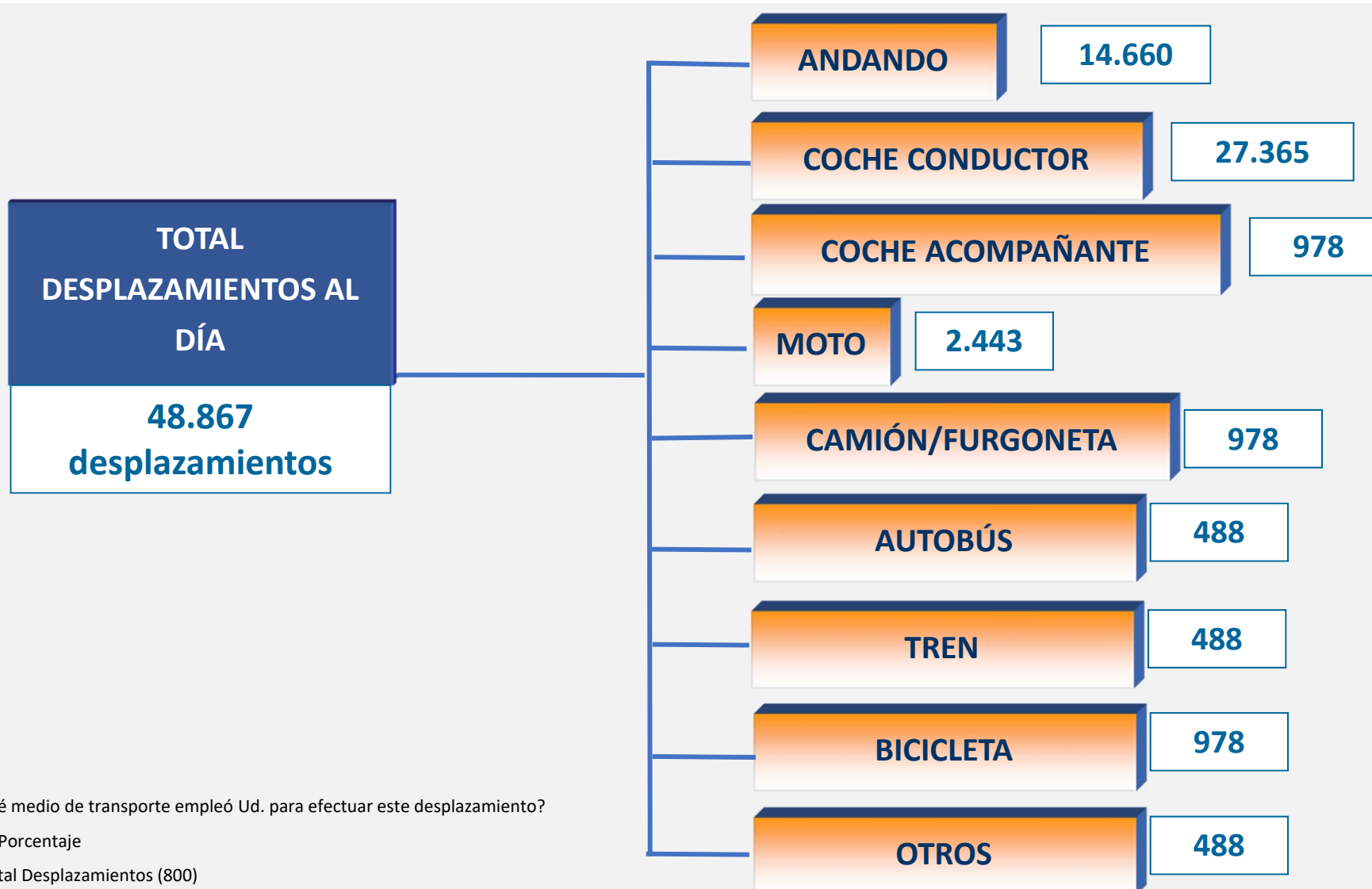
DESPLAZAMIENTO	DISTRITOS				TOTAL
	1	2	3	Fuera de municipio	
Trabajo	31	34	28	20	30
Ocio	17	20	19	13	18
Compras	16	12	18	0	15
Visita amigo/familiar	10	3	6	33	8
Pasear	6	14	6	0	8
Gestiones	6	1	4	7	7
Médico/Ambulatorio	7	5	9	7	4
Estudio	2	5	4	7	4
Otros	5	6	6	13	6
<b>TOTAL</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>

P.4. ¿Por qué motivo se desplazó Ud. A esa hora?

Unidad: Porcentaje

Base: Total Desplazamientos y los de cada distrito

## II.3.2- CARACTERIZACIÓN DE LOS VIAJES. MEDIO DE TRANSPORTE UTILIZADO EN EL DESPLAZAMIENTO

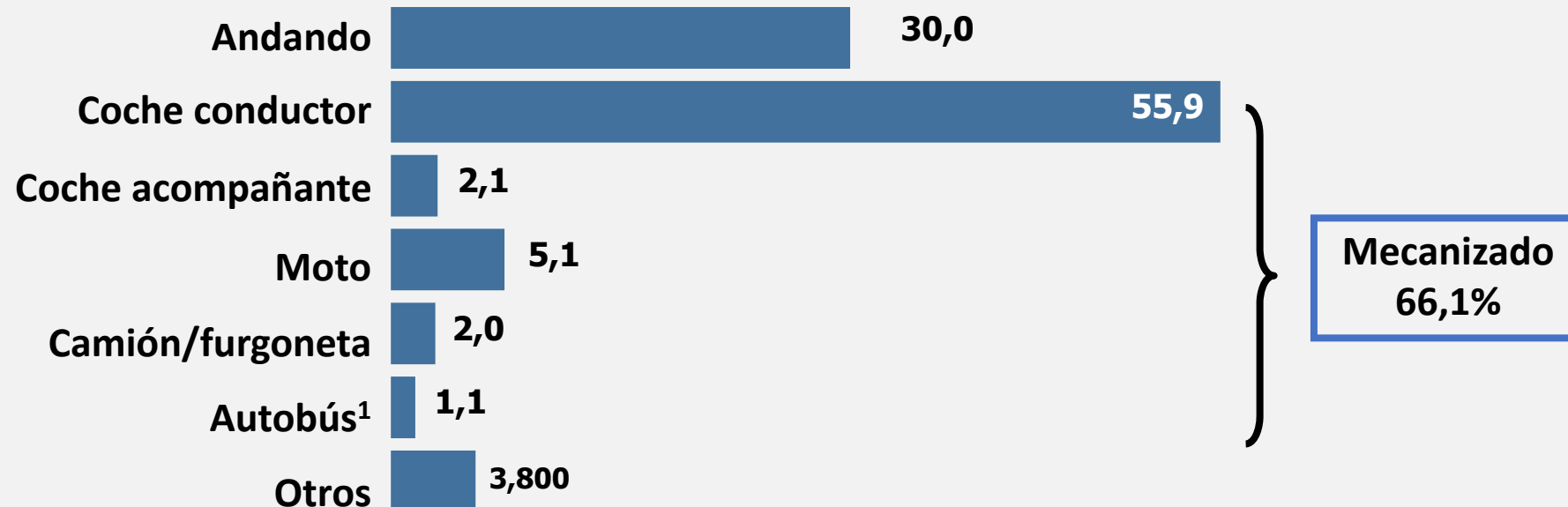


P.5. ¿Qué medio de transporte empleó Ud. para efectuar este desplazamiento?

Unidad: Porcentaje

Base: Total Desplazamientos (800)

## II.3.2- CARACTERIZACIÓN DE LOS VIAJES. MEDIO UTILIZADO PARA LOS DESPLAZAMIENTO



Se observa que el **30,0%** de la población de Altea realiza sus desplazamientos **andando**, frente a un **66,1%** que lo hace en **medio mecanizado**

P.5. ¿Qué medio de transporte utilizó para realizar su desplazamiento?

Unidad: Porcentaje

Base: Total Desplazamientos

(1) Incluye autobús urbano e interurbano

## II.3.2- CARACTERIZACIÓN DE LOS VIAJES. MEDIO UTILIZADO PARA LOS DESPLAZAMIENTOS

MEDIO DE DESPLAZAMIENTO	DISTRITOS Origen del viaje				TOTAL
	1	2	3	Fuera de municipio	
Andando	42	35	23	3	30
Coche propio	48	51	61	74	56
Moto	4	5	8	2	5
Bicicleta	3	2	2	3	2
Coche acompañante	1	2	3	4	2
Camión/Furgoneta	1	2	3	4	2
Autobús	1	1	0	5	1
Tren	0	1	0	2	1
Otros	0	1	0	3	1
<b>TOTAL</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>
<b>Desplazamientos</b>	<b>18.555</b>	<b>9.061</b>	<b>14.198</b>	<b>7.053</b>	<b>48.867</b>

P.5. ¿Qué medio de transporte utilizó para realizar su desplazamiento? Unidad: Porcentaje

Base: Total Desplazamientos

(1) Incluye autobús urbano e interurbano

## II.3.2- CARACTERIZACIÓN DE LOS VIAJES. MEDIO UTILIZADO PARA LOS DESPLAZAMIENTOS. COMPARACIÓN

MEDIO DE DESPLAZAMIENTO	Valencia 2.005 (*)	Alicante 2.005 (*)	Almansa 2.006 (1)	Jumilla 2.006 (1)	Archena 2.006(1)	Altea 2.009
Andando	40	46	65	55	42	30
Coche + moto	34	39	34	43	56	63
Transporte Público	25,5	14	0,5	1	2	1
Otros (Taxi, bici...)	0,5	1	0,5	1	---	2

Elevada utilización del vehículo privado en ALTEA

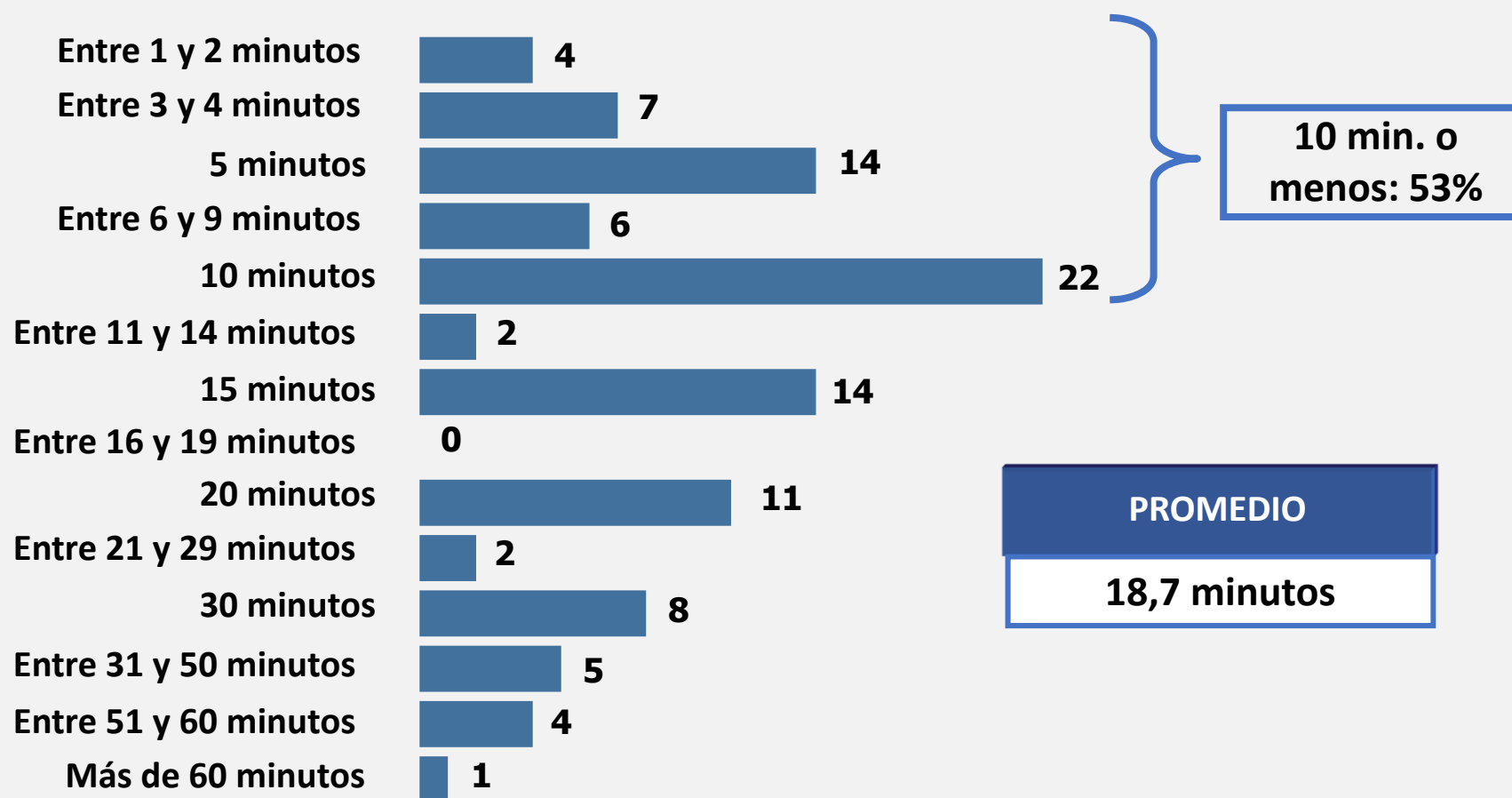
(\*) Fuente: PMUS

(1) Fuente: PMUS

Unidad: Porcentaje

Fuente: PMUS

## II.3.2- CARACTERIZACIÓN DE LOS VIAJES. DURACIÓN DE LOS DESPLAZAMIENTOS



P.6. ¿Cuál fue la duración TOTAL aproximada de este desplazamiento?

Unidad: Porcentaje

Base: Total desplazamientos

## II.3.2- CARACTERIZACIÓN DE LOS VIAJES. MEDIO UTILIZADO/DURACIÓN

MEDIO UTILIZADO	DURACIÓN (minutos)
Andando	19,2
Coche CONDUCTOR	18,4
Coche ACOMPAÑANTE	17,1
Moto	9,2
Camión/furgoneta	25,1
Autobús	38,3
Tren	37,0
Bicicleta	18,9
<b>TOTAL</b>	<b>18,7</b>

P.5. ¿Qué medio de transporte empleó Ud. para efectuar este desplazamiento?

P.6. ¿Cuál fue la duración TOTAL aproximada de este desplazamiento?

Unidad: Promedio en minutos

Base: Total desplazamientos y con cada medio de transporte



## II.3.2- CARACTERIZACIÓN DE LOS VIAJES. MOTIVO DEL DESPLAZAMIENTO/DURACIÓN

MOTIVO	DURACIÓN (minutos)
Trabajo	19,1
Ocio	16,9
Compras	13,7
Visitar Familiar/Amigo	17,3
Pasear	28,2
Gestiones	16,1
Médico	21,1
Estudios	19,2
Otros	12,1
<b>TOTAL</b>	<b>18,7</b>

P.4. ¿Por qué motivo se desplazó Ud. a esa hora?

P.6. ¿Cuál fue la duración TOTAL aproximada de este desplazamiento?

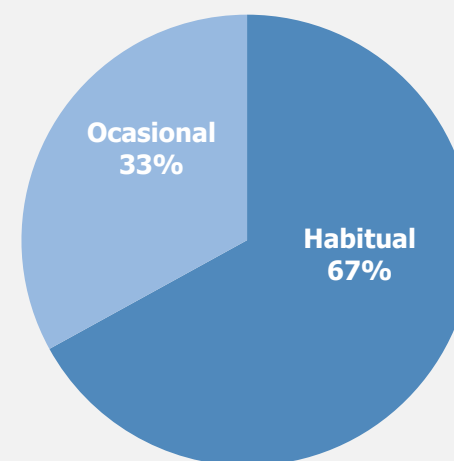
Unidad: Promedio en minutos

Base: Total desplazamientos y con cada motivo

## II.3.2- CARACTERIZACIÓN DE LOS VIAJES. TIPO DEL DESPLAZAMIENTO

TIPO DE DESPLAZAMIENTO	DISTRITOS				TOTAL
	1	2	3	Fuera de municipio	
Habitual	69	72	66	58	67
Ocasional	31	28	34	42	33
<b>TOTAL</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>

El **67%** de los desplazamientos realizados fue de manera **Habitual**, frente al **33%** que fueron **Ocasionales**.



P.7. ¿Es un desplazamiento habitual (todos los días o con periodicidad fija) u ocasional?

Unidad: Porcentaje

Base: Total desplazamientos (800) y los de cada distrito

## II.3.2- CARACTERIZACIÓN DE LOS VIAJES. TIPO DEL DESPLAZAMIENTO POR MEDIO

MEDIO DE DESPLAZAMIENTO	TIPO DE DESPLAZAMIENTO		
	HABITUAL	OCASIONAL	TOTAL
Andando	30	32	30
Coche conductor	56	58	57
Coche acompañante	1	3	2
Moto	6	3	5
Camión/furgoneta	2	1	2
Autobús	1	1	1
Tren	1	0	1
Bicicleta	3	2	2
<b>TOTAL</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>

P.5. ¿Qué medio de transporte empleó Ud. para efectuar este desplazamiento?

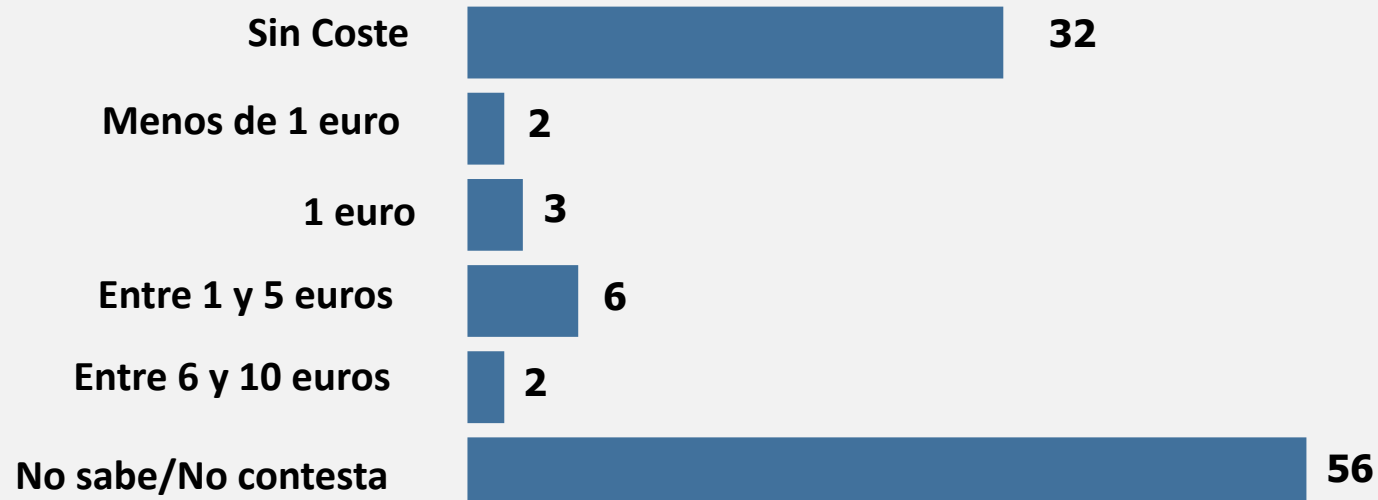
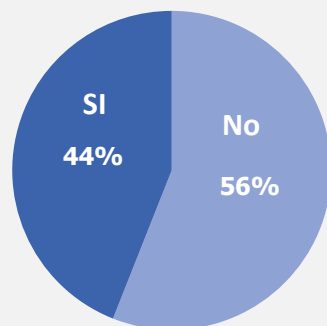
P.7. ¿Es un desplazamiento habitual (todos los días o con periodicidad fija) u ocasional?

Unidad: Porcentaje

Base: Total desplazamientos y total habituales y ocasionales

## II.3.2- CARACTERIZACIÓN DE LOS VIAJES. COSTE DEL DESPLAZAMIENTO

¿conoce el coste del desplazamiento?



**Coste Medio del desplazamiento**

**3,85 €**

Sobre base conocen el coste del desplazamiento y ha tenido algún coste

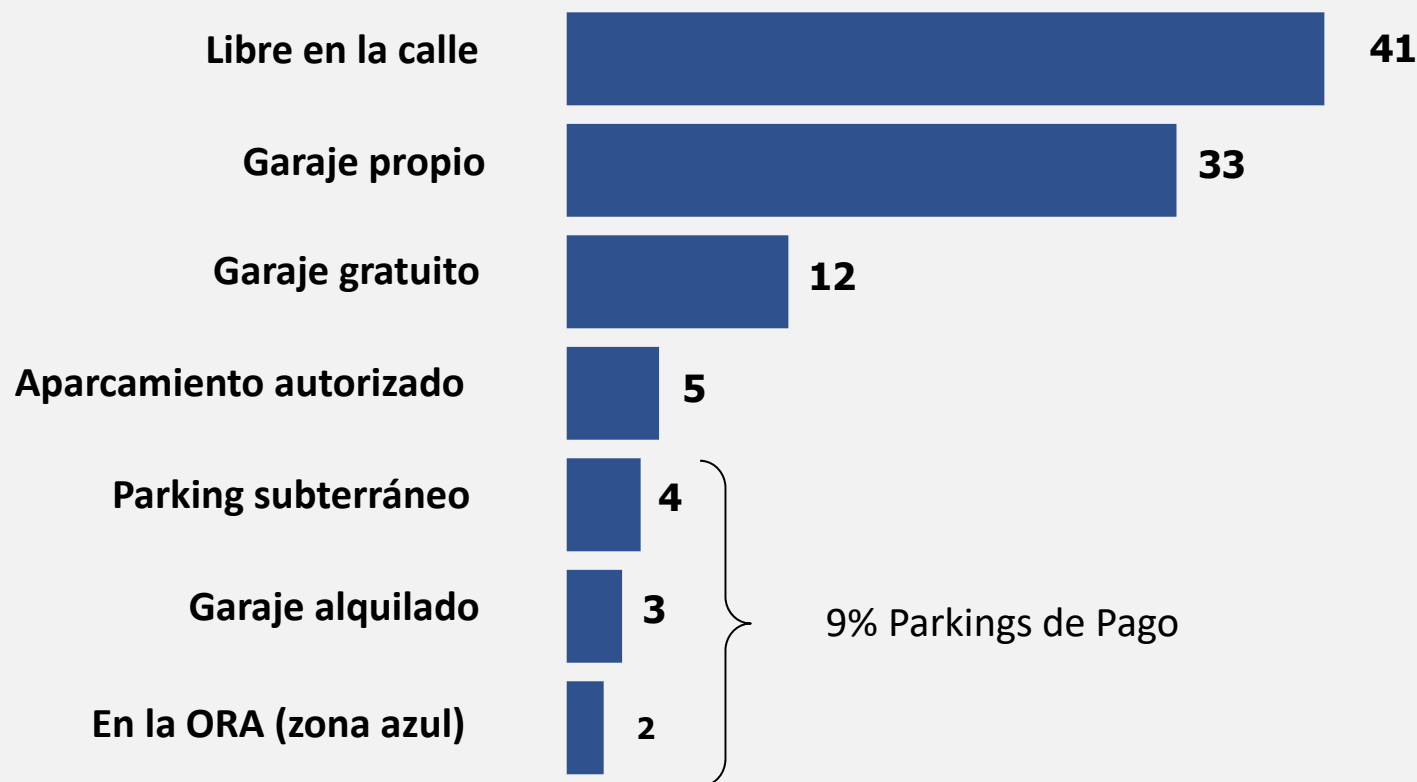
Coste medio sobre conocen el coste del desplazamiento Total → 1,09 Euros

P.8. ¿Cuál fue el coste del desplazamiento? Señale el coste aproximado en euros

Unidad: Porcentaje

Base: Total desplazamientos

## II.3.2- CARACTERIZACIÓN DE LOS VIAJES. APARCAMIENTO EN DESTINO

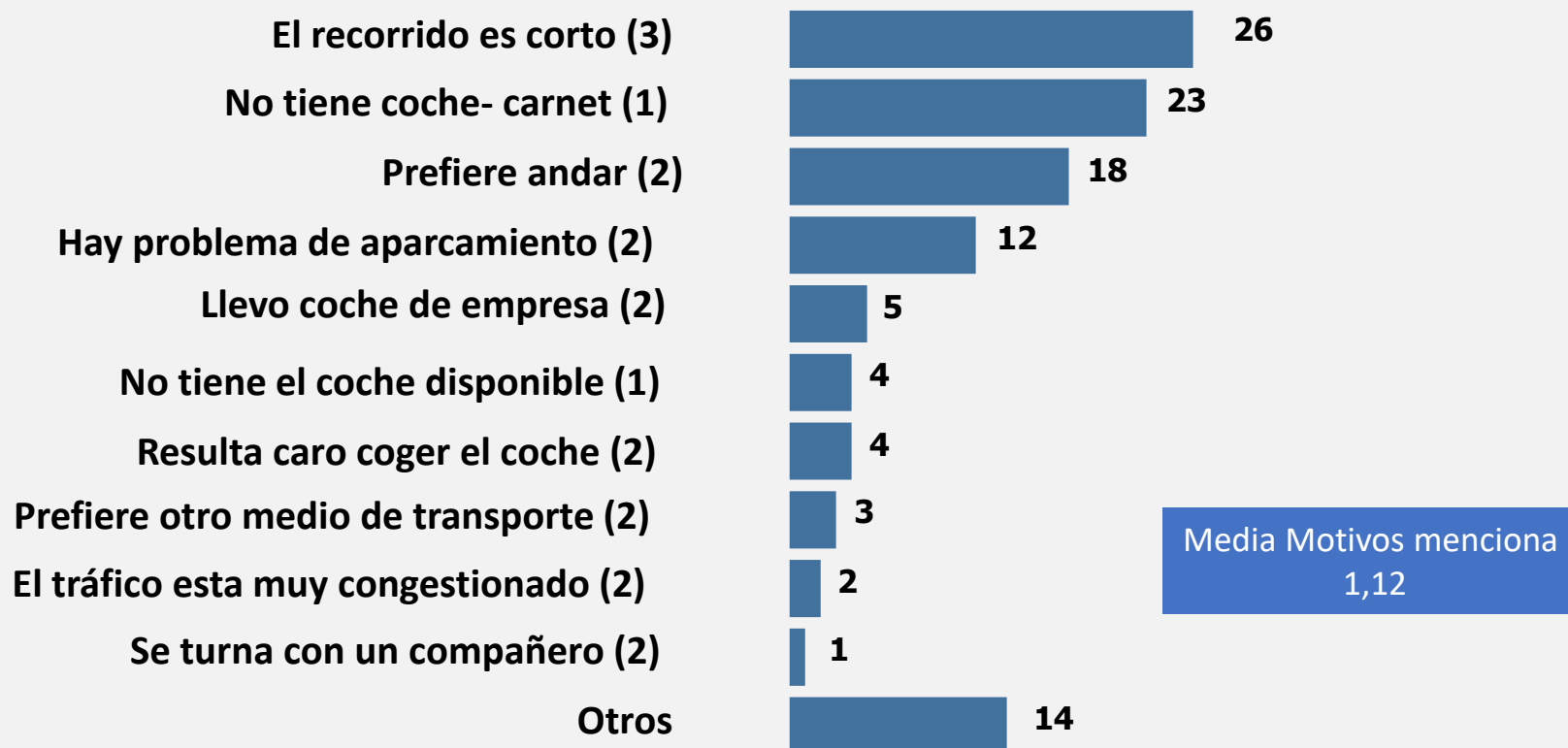


Se aparca en sitios de pago por lo general

Unidad: Porcentaje

Base: Utilizó como medio de transporte coche (propio o acompañante), moto, camión o furgoneta (179)

## II.3.2- CARACTERIZACIÓN DE LOS VIAJES. MOTIVOS DEL NO USO DEL VEHÍCULO PRIVADO



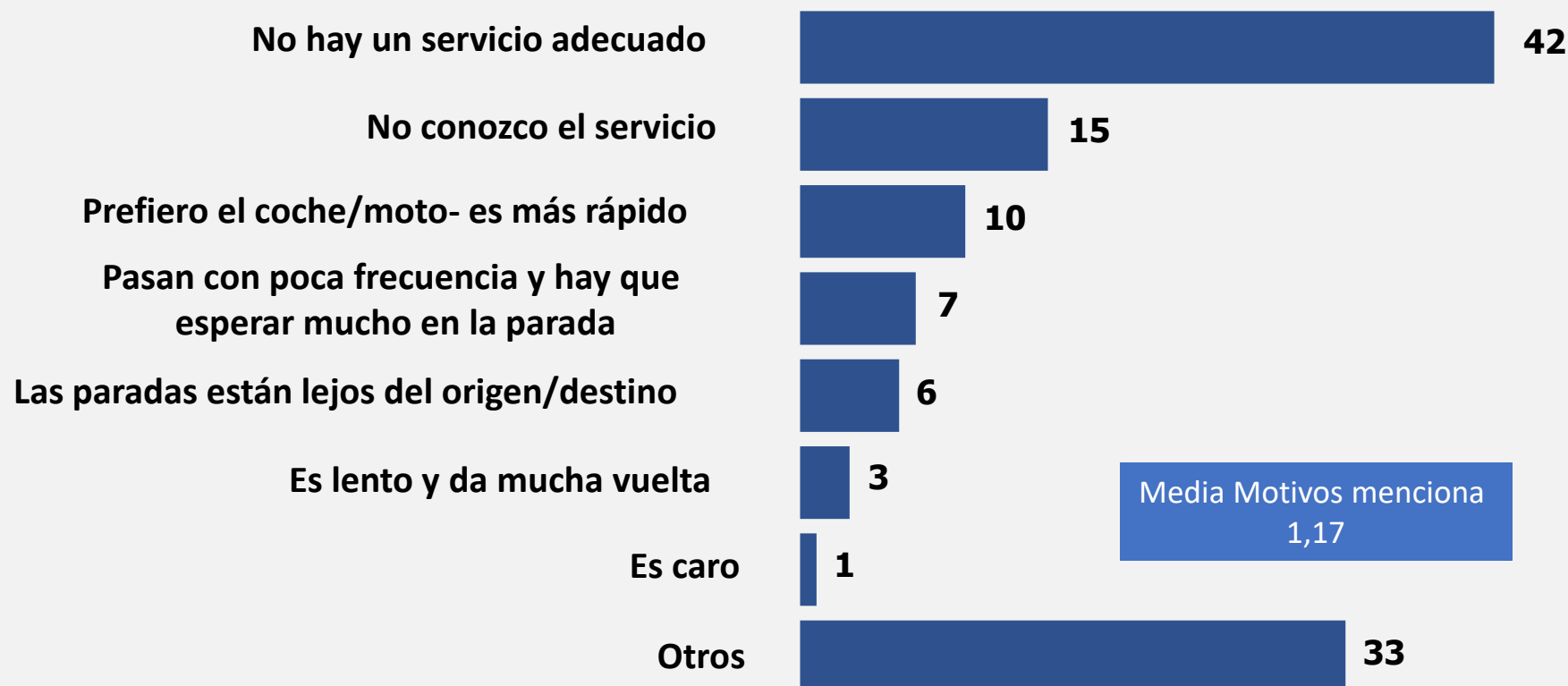
(1) Imposibilidad = 27%  
(2) Convencimiento = 45%  
(3) Recorrido corto = 26%

Unidad: Porcentaje

P.10. ¿Por qué motivo no utilizó Ud. su vehículo particular para este desplazamiento? Respuesta múltiple.

Base: No uso el coche propio para el desplazamiento (134)

## II.3.2- CARACTERIZACIÓN DE LOS VIAJES. MOTIVOS DEL NO USO DEL TRANSPORTE PÚBLICO



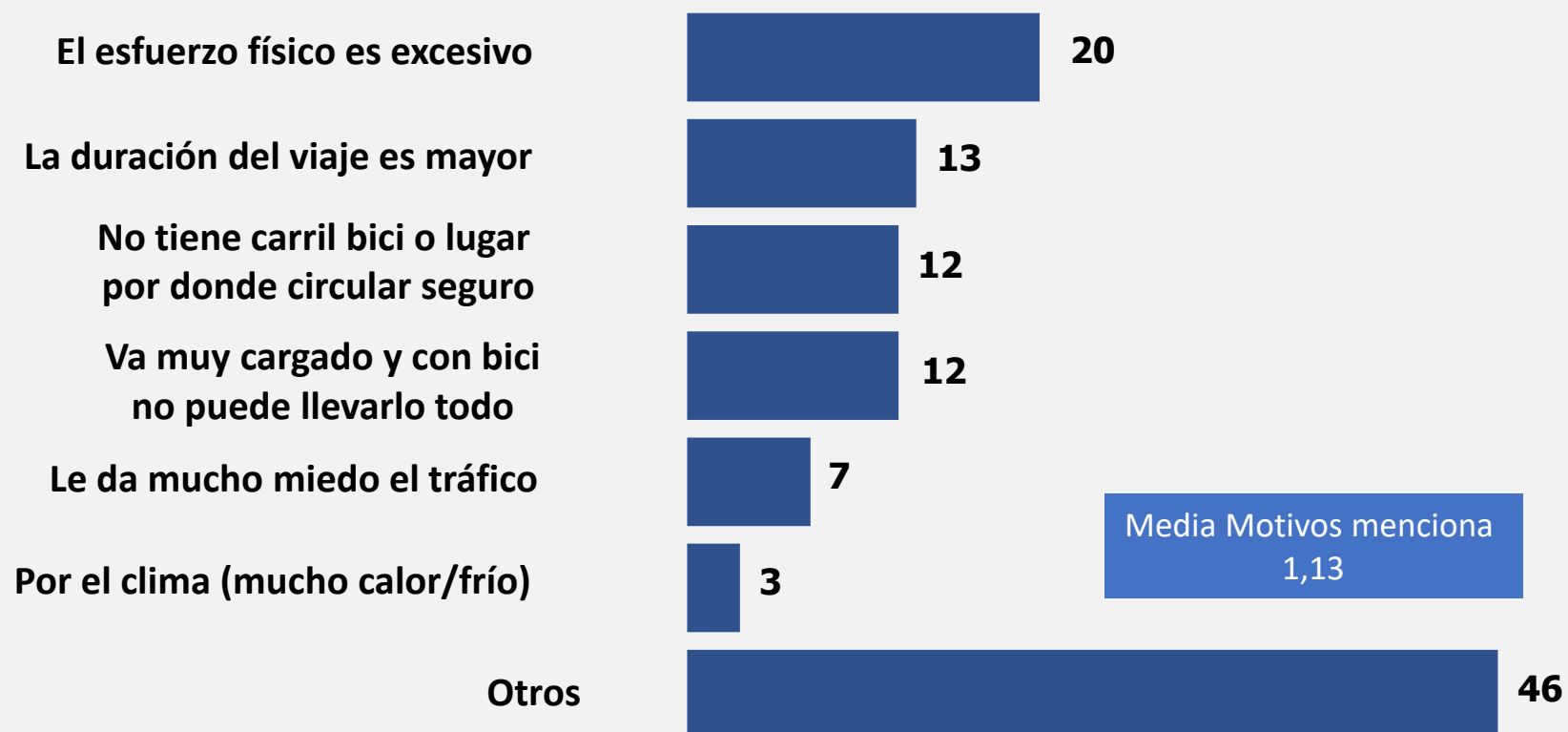
En Otros se incluyen motivos como: *las paradas no permiten una espera adecuada, la frecuencia de paso no es exacta, no me gusta.*

Unidad: Porcentaje

P.11. ¿Por qué motivo no utilizó Ud. el transporte público para este desplazamiento? Respuesta múltiple

Base: No utiliza el autobús o tren para el desplazamiento (267)

## II.3.2- CARACTERIZACIÓN DE LOS VIAJES. MOTIVOS DEL NO USO DE LA BICICLETA



En Otros se incluyen motivos como: *Altea no dispone de una orografía adecuada para la bici, no es seguro, demasiado tráfico rodado.*

Unidad: Porcentaje

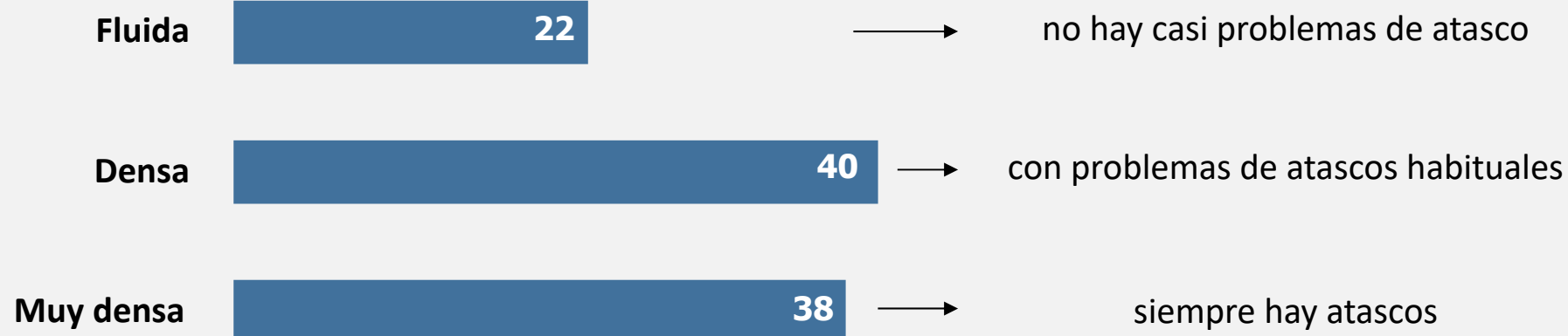
P.11. ¿Por qué motivo no utilizó Ud. la bicicleta para este desplazamiento? Respuesta múltiple

Base: Disponen de bicicleta (47)



## II.3.2- CARACTERIZACIÓN DE LOS VIAJES. VALORACIÓN DE LA CIRCULACIÓN

### ¿Cómo considera la circulación por el casco urbano de ALTEA?



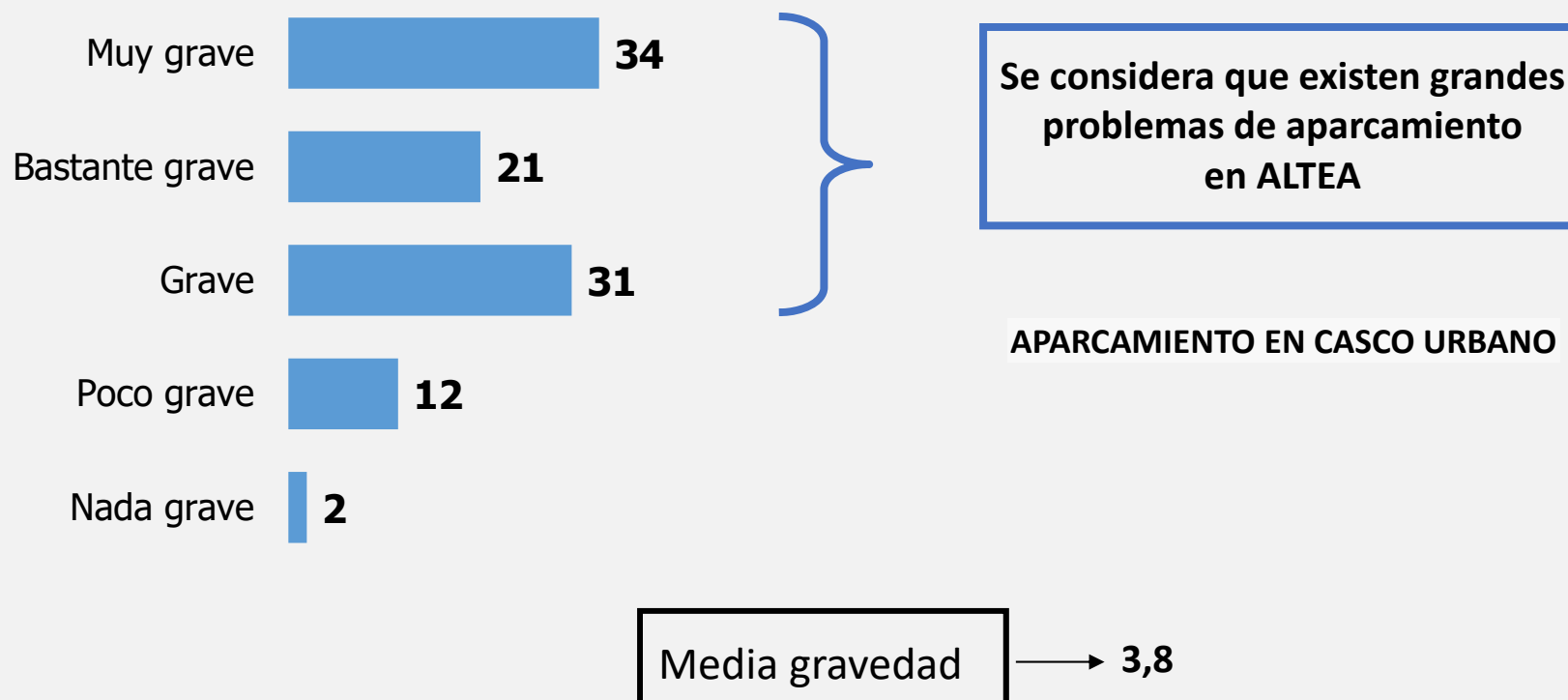
Unidad: Porcentaje

Base: Total entrevistados (272)

P.13. ¿Cómo considera Ud. que está en la actualidad la circulación por el casco urbano de ALTEA?

## II.3.2- CARACTERIZACIÓN DE LOS VIAJES. VALORACIÓN DEL PROBLEMA DE APARCAMIENTO

### ¿Cómo es el problema del aparcamiento en ALTEA?



Unidad: Porcentaje y media (escala transformada de 1 a 5 donde 1 es nada grave y 5 muy grave)

Base: Total entrevistados (272)

P.14. ¿Cómo considera Ud. que es el problema del aparcamiento en ALTEA?

**Test de significación:**  
**T de Student (al 95%)**

## II.3.2- CARACTERIZACIÓN DE LOS VIAJES. ENCUESTAS CORDÓN – PANTALLA

Con el objetivo de conocer la movilidad de los visitantes al municipio de Altea, se planteó la realización de encuestas en los puntos donde se realizaban los aforos.

Dada la imposibilidad de detener a los conductores en plena vía, se zonificó el municipio en 4 zonas, y se realizaron las encuestas en los lugares de aparcamiento.

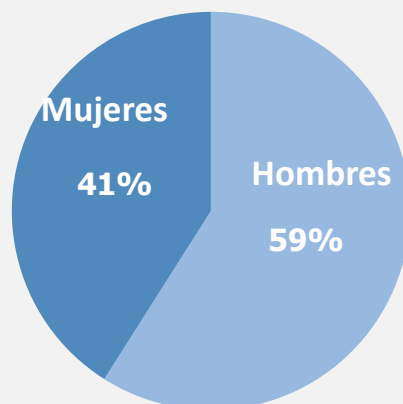
Resultado general de las encuestas:

- El 95% de los conductores encuestados no eran residentes de Altea.
- La estancia media de los visitantes al municipio es de 3 horas y 18 minutos.
- Un 22% de los visitantes al municipio no son de nacionalidad española.

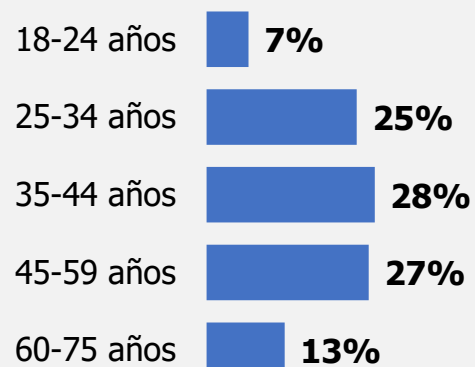
A continuación se ofrecen características más detalladas de la población foránea.

## II.3.2- CARACTERIZACIÓN DE LOS VIAJES. CARACTERÍSTICAS DE LA POBLACIÓN FORÁNEA

### SEXO



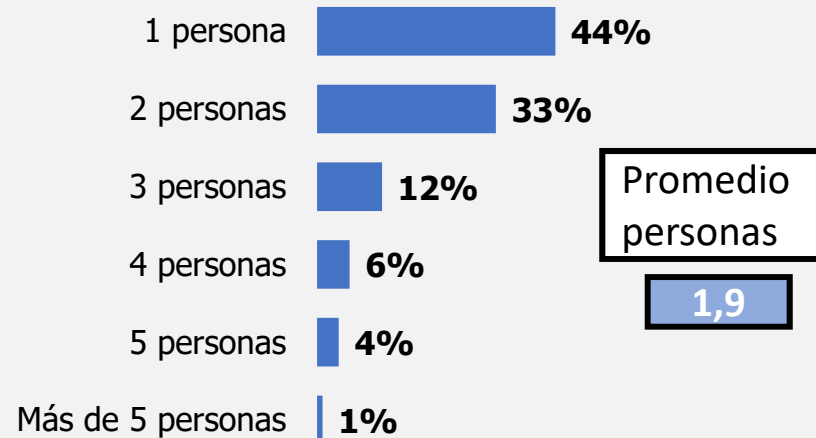
### EDAD



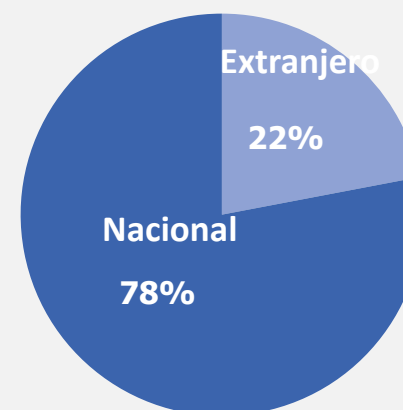
Media de edad

41,8

### Nº PERSONAS VIAJAN



### NACIONALIDAD

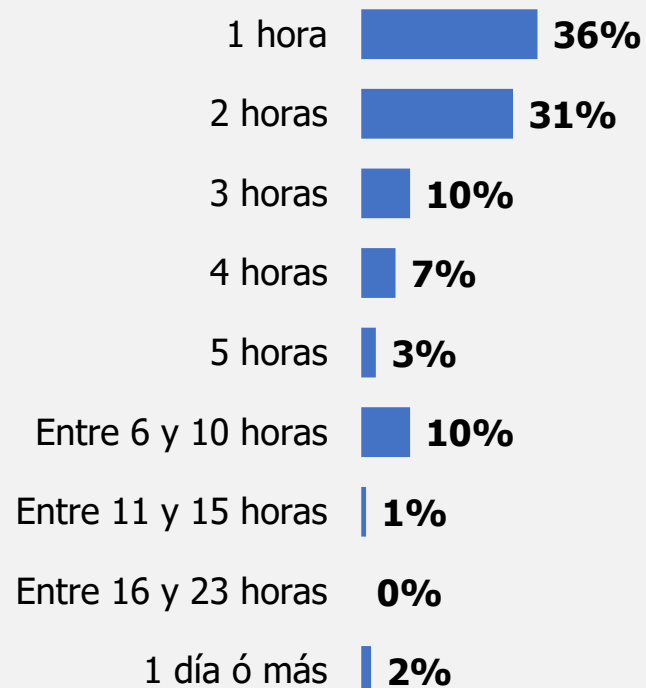


Unidad: Porcentaje y media  
Base: No residen en Altea (381)

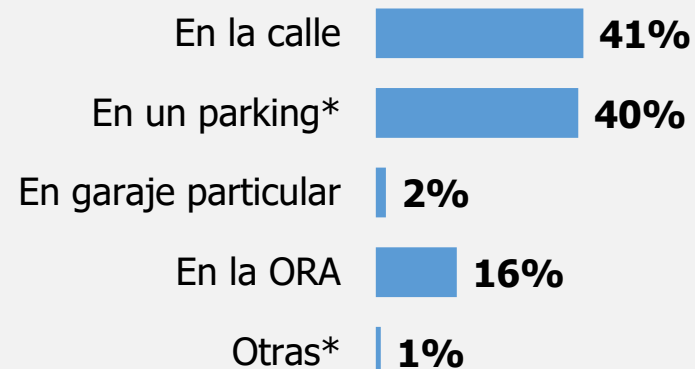
Datos de Clasificación

## II.3.2- CARACTERIZACIÓN DE LOS VIAJES. CARACTERÍSTICAS DE LA POBLACIÓN FORÁNEA

### ESTANCIA MEDIA



### LUGAR APARCAMIENTO



\* Zonas de carga y descarga

Unidad: Porcentaje y media  
Base: No residen en Altea (381)

**Media**

**3 horas y 18 minutos**

P.5. ¿Cuánto tiempo suele permanecer habitualmente en el casco urbano de ALTEA?

P.6. ¿Dónde ha aparcado/ha dejado el coche en el pueblo?

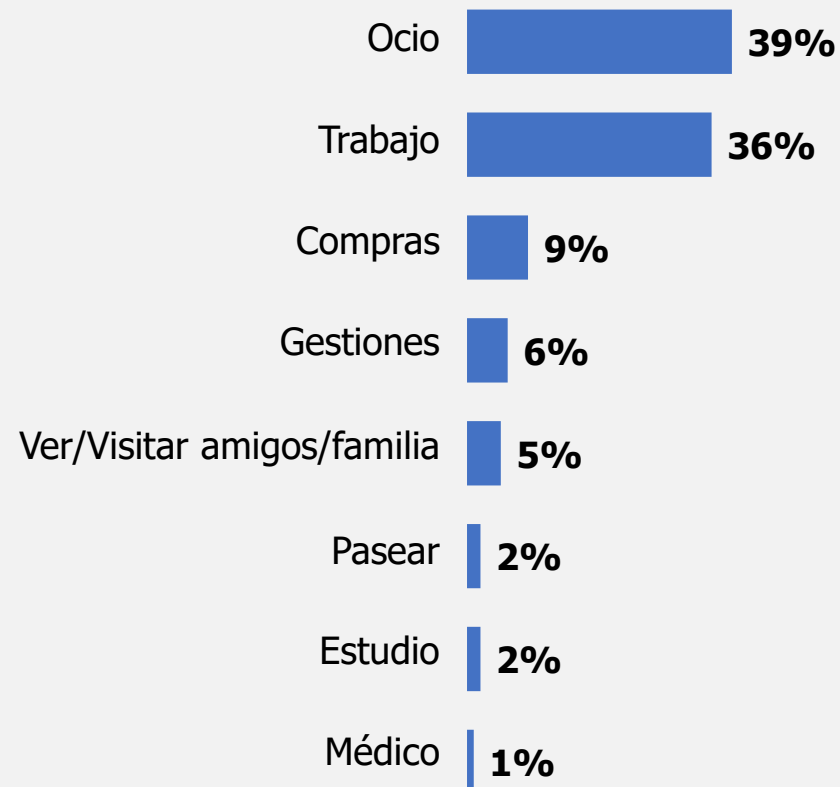
## II.3.2- CARACTERIZACIÓN DE LOS VIAJES. CARACTERÍSTICAS DE LA POBLACIÓN FORÁNEA

### MOTIVOS DEL DESPLAZAMIENTO

#### MOTIVO ORIGEN



#### MOTIVO DESTINO



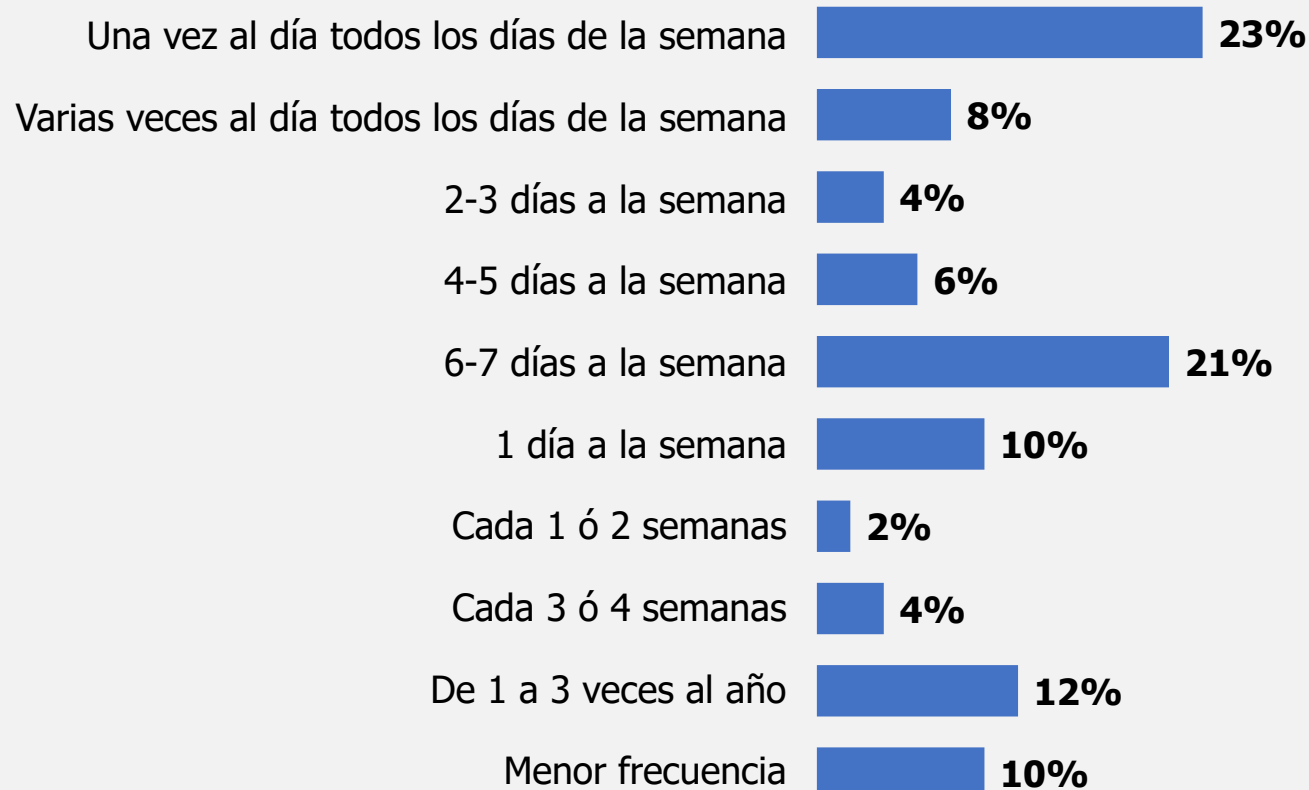
Unidad: Porcentaje y media  
Base: No residen en Altea (381)

P.2. ¿Cuál es el motivo de su desplazamiento a esta zona de Altea en el día de hoy? (Respuesta múltiple)

P.2.b. ¿Cuál es el motivo de vuelta? (Respuesta múltiple)

## II.3.2- CARACTERIZACIÓN DE LOS VIAJES. CARACTERÍSTICAS DE LA POBLACIÓN FORÁNEA

### FRECUENCIA DE VISITA A ALTEA

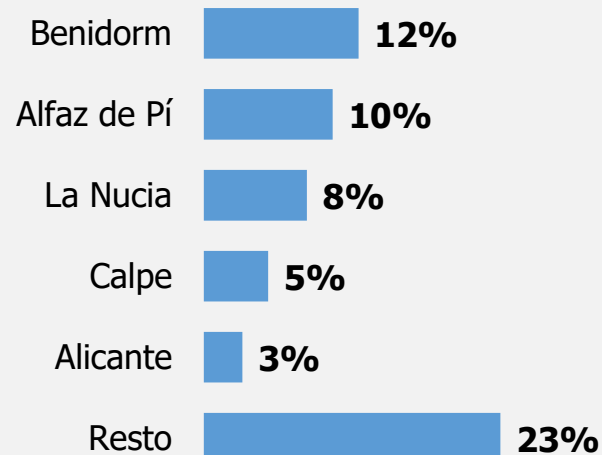
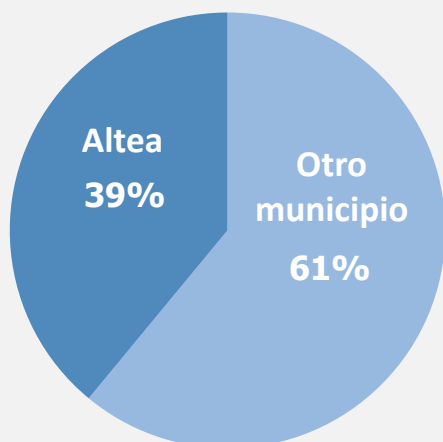


Unidad: Porcentaje y media  
Base: No residen en Altea (381)

P.3. ¿Con qué frecuencia viene Ud. al casco urbano de Altea?

### II.3.3- ÁREAS GENERADORAS Y ATRACTORAS DE VIAJES.

#### ZONA DE PROCEDENCIA



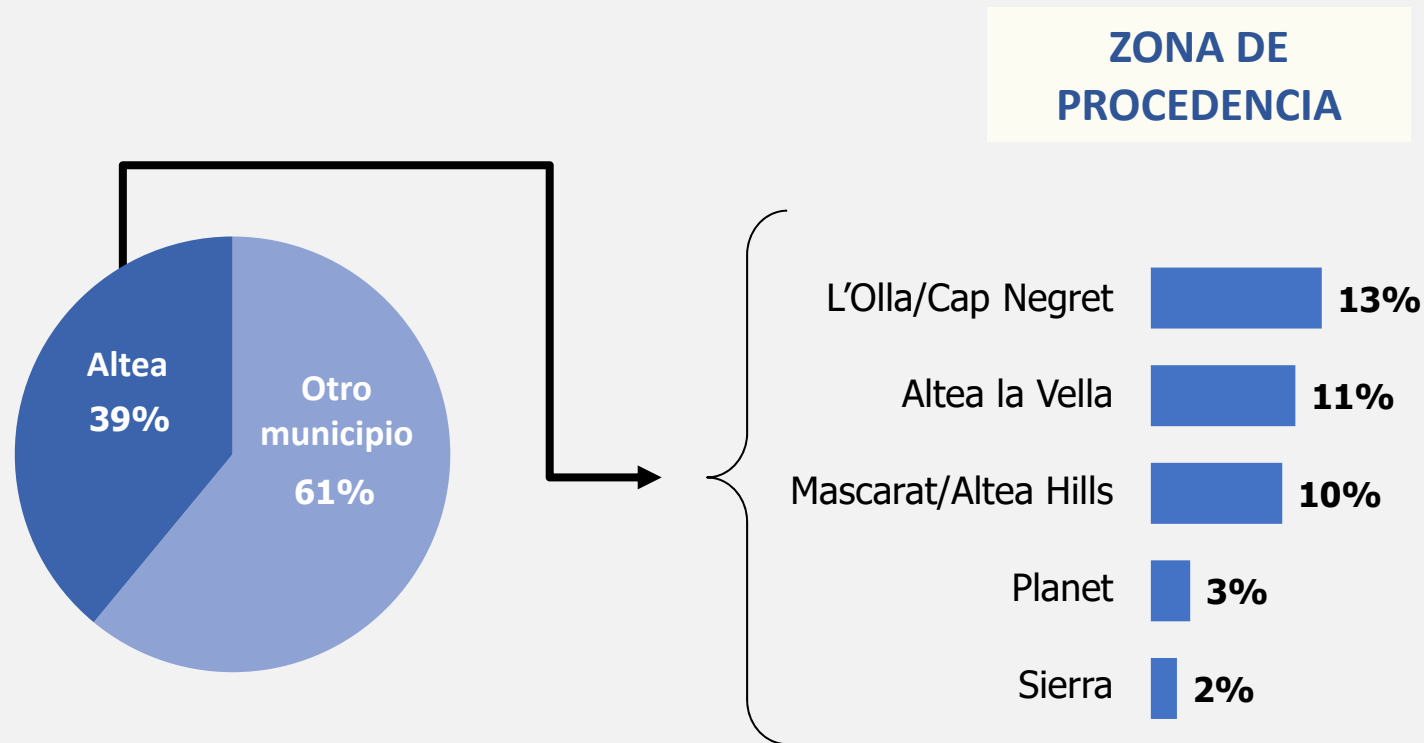
Unidad: Porcentaje y media

Base: Total muestra cordón-pantalla (401)

P.1. ¿De dónde viene Usted?



### II.3.3- ÁREAS GENERADORAS Y ATRACTORAS DE VIAJES.



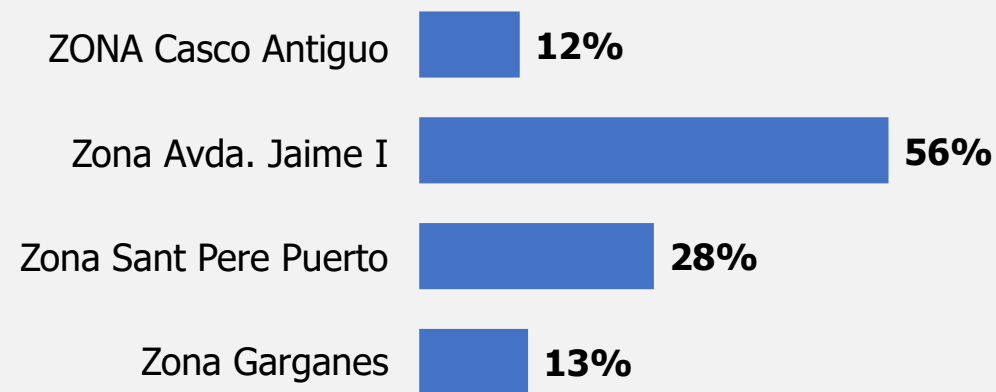
Unidad: Porcentaje y media

Base: Total muestra (401)

P.1.b. ¿De qué zona concreta de Altea viene Usted?

### II.3.3- ÁREAS GENERADORAS Y ATRACTORAS DE VIAJES.

#### ZONA DE DESTINO



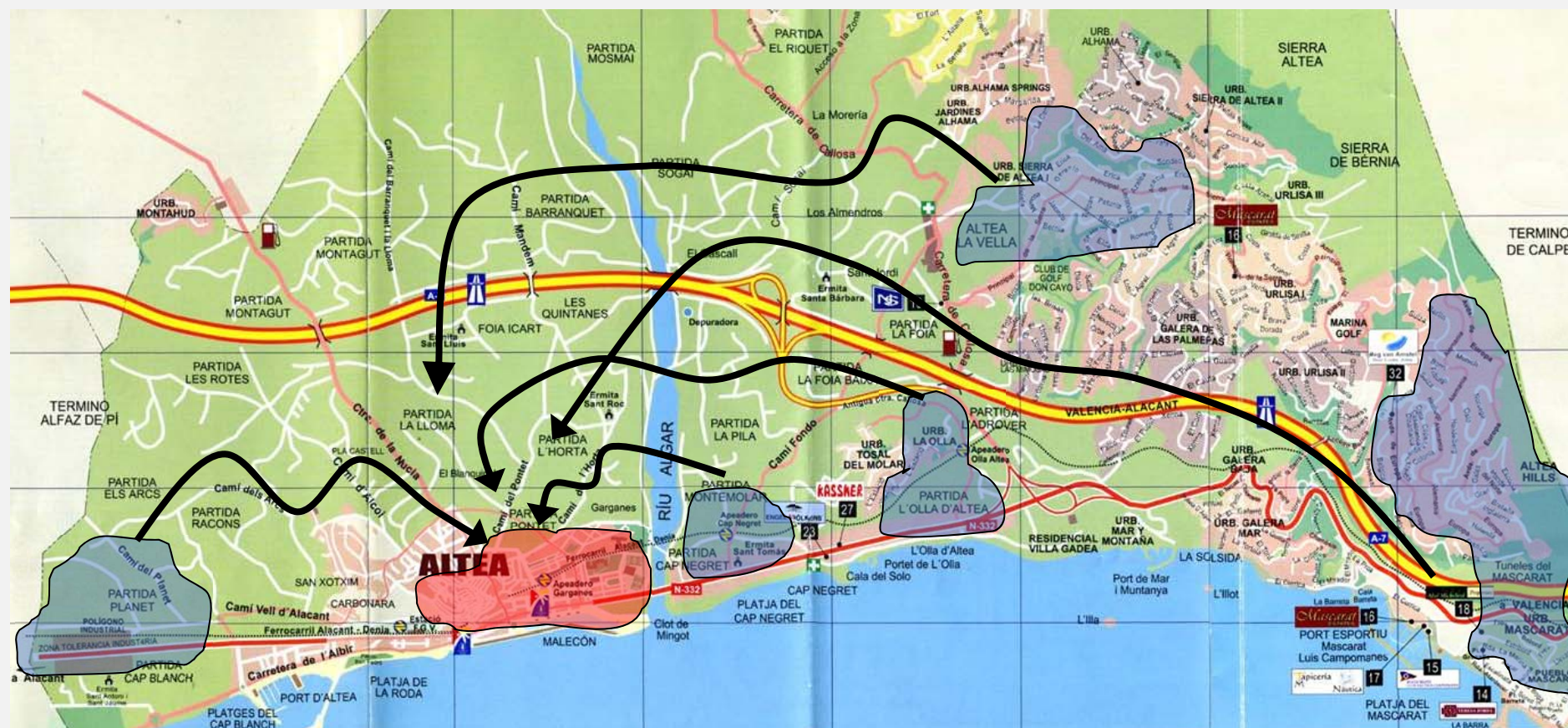
Unidad: Porcentaje y media

Base: Total muestra cordón-pantalla (401)

P.4. Concretamente, ¿a qué zona del casco urbano de Altea va Ud.? (Respuesta múltiple)

## II.3.3- ÁREAS GENERADORAS Y ATRACTORAS DE VIAJES.

### ZONAS GENERADORAS Y ATRACTORAS



- Generadora
- Atractora



## II.- Análisis de la situación actual

### II.4.- Análisis del viario y tráfico

## II.4.1- RED VIARIA EXTERIOR Y TRÁFICO DE ACCESO.

En la conexión de Altea hay que distinguir entre la franja costera y las poblaciones del interior.

La conexión con la franja costera, se produce a través de la Carretera N-332 y Autovía A-7 que establecen la conexión con los municipios costeros vecinos. Las carreteras comarcales de CV-755 y CV-760, establecen la conexión con el interior, en dirección Callosa D'En Sarriá y La Nucía, respectivamente.

Se encuentran distribuidos una densa red de caminos rurales y de acceso a las urbanizaciones en diseminado, que cumple una función secundaria en la red de comunicaciones, estando, generalmente, en buen estado de conservación. Altea es atravesado por una línea férrea, el trayecto Alicante-Denia.



## II.4.1- RED VIARIA EXTERIOR Y TRÁFICO DE ACCESO.



## II.4.2.- RED VIARIA EXTERIOR Y TRÁFICO DE ACCESO. SEGURIDAD VIAL.

**Con el fin de cuantificar el volumen de vehículos que circulan en el municipio por día**, se ha llevado a cabo una campaña de aforos en distintos puntos de entrada al municipio. Se han contado los vehículos entrados diferenciando por: vehículos ligeros (turismos/motocicletas) y vehículos pesados (furgonetas/camiones).

Como ya se ha descrito anteriormente, como complemento a los aforos de vehículos se ha realizado una encuesta a conductores para identificar su perfil y rasgos de movilidad.

Los aforos se realizaron un día laborable, concretamente en días laborables alternos en junio de 2019, durante una jornada laboral completa de 12 horas (de 8:00 a 20:00), con recuento en intervalos de 15 minutos.

### EL TOTAL DE PUNTOS DE AFORO FUERON 26

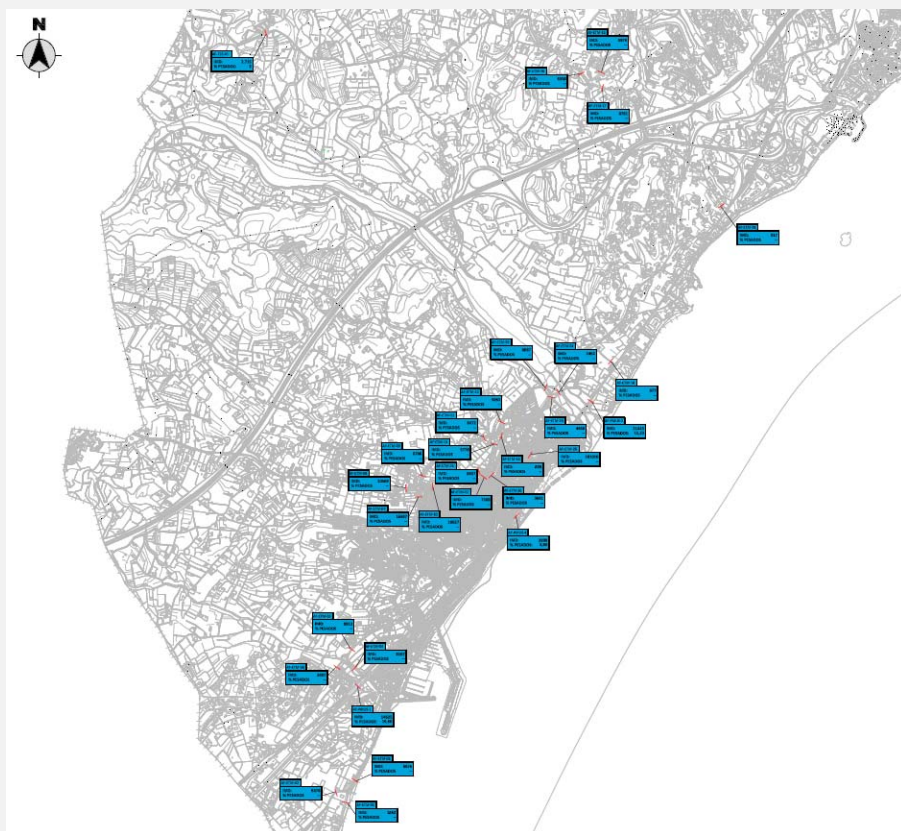
Los valores obtenidos en campo I8-20 son posteriormente tratados y transformados en valores de IMD para de este modo **finalmente obtener el valor de intensidad de tráfico representativo de un día laborable medio en el municipio de Altea.**

Nota: Para una ubicación geográfica de los aforos, ver apartado Planos del presente documento.



## II.4.2.- RED VIARIA EXTERIOR Y TRÁFICO DE ACCESO. SEGURIDAD VIAL.

Los resultados obtenidos de cada uno de los 26  
aforos realizados son los siguientes:

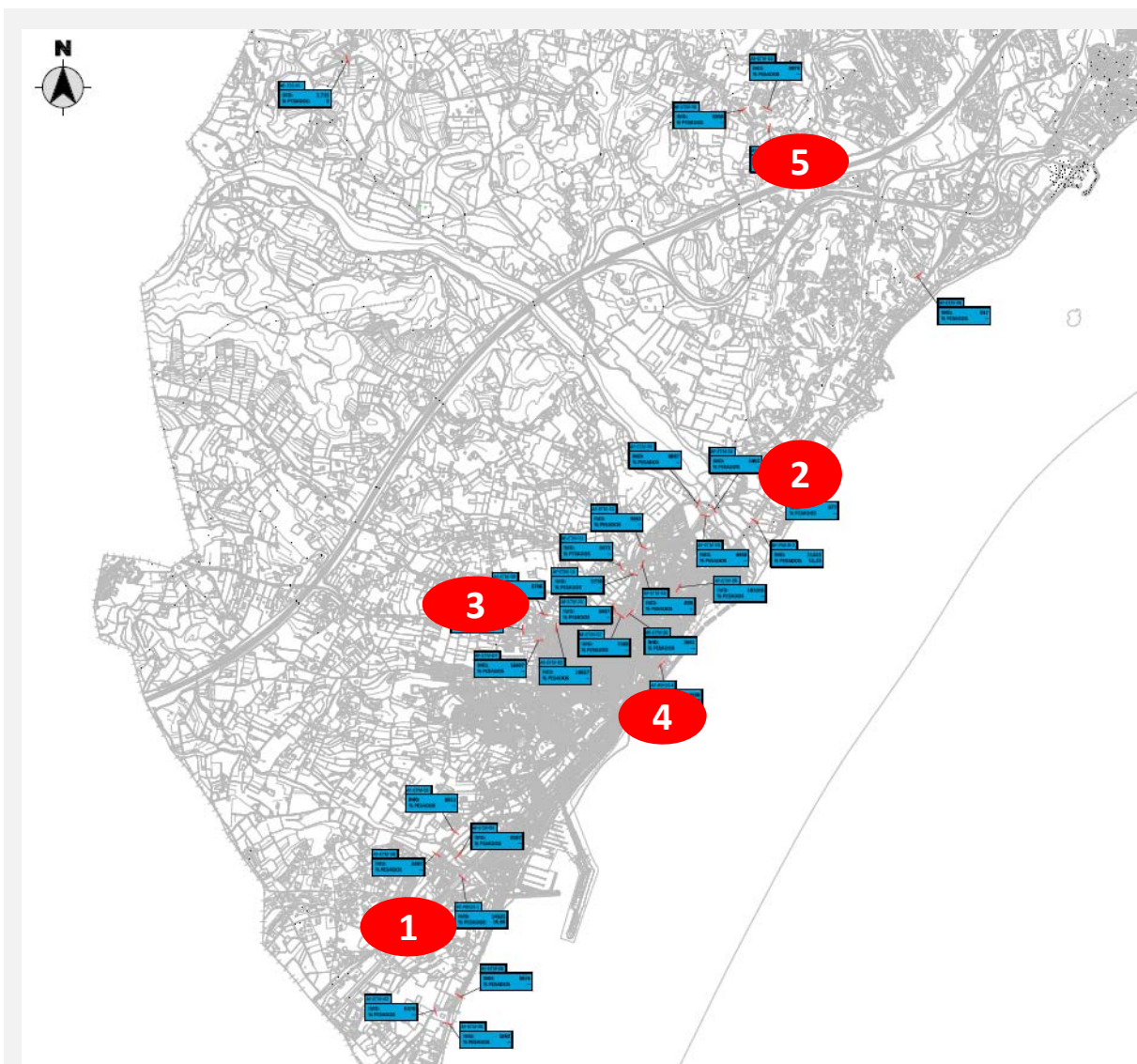


Nota: Para una ubicación geográfica de los aforos, ver apartado Planos del presente documento.

Nota: los valores de intensidad de tráfico I8-20 horas se corresponden con el 81,35% del total de intensidad de 24 horas I24.

AFORO	I24	DIA	IMD 2019
AF-ETM_01	1821	LABORABLE	1852
AF-ETM_02	5018	LABORABLE	5102
AF-ETM_03	6415	LABORABLE	6523
AF-ETM_04	5699	LABORABLE	5795
AF-ETM_05	8224	LABORABLE	8362
AF-ETM_06	3263	LABORABLE	3317
AF-ETM_07	14647	LABORABLE	14893
AF-ETM_08	9806	LABORABLE	9971
AF-ETM_09	8179	LABORABLE	8316
AF-ETM_10	9917	LABORABLE	10083
AF-ETM_11	8157	LABORABLE	8294
AF-ETM_12	4716	LABORABLE	4795
AF-ETM_13	5389	LABORABLE	5480
AF-ETM_14	847	LABORABLE	861
AF-ETM_15	5576	LABORABLE	5670
AF-ETM_16	7800	LABORABLE	7930
AF-ETM_17	8119	LABORABLE	8255
AF-ETM_18	632	LABORABLE	642
AF-ETM_19	855	LABORABLE	870
AF-ETM_20	3267	LABORABLE	3322
AF-ETM_21	6193	LABORABLE	6297
AF-ETM_22	2023	LABORABLE	2057
AF-ETM_23	4347	LABORABLE	4420
AF-ETM_24	2290	LABORABLE	2329
AF-ETM_25	5661	LABORABLE	5756
AF-ETM_26	9426	LABORABLE	9584

## II.4.2.- RED VIARIA EXTERIOR Y TRÁFICO DE ACCESO. SEGURIDAD VIAL.



Conocidos los datos de vehículos en el municipio, **cuantificamos los vehículos que entran en los núcleos urbanos por día.**

Para ello del total de 26 aforos nos centramos en los marcados en rojo. Los puntos de aforo fueron:

**Punto 1 y Punto 2:** entrada y salida al casco urbano por la N-332 (norte y sur)

**Punto 3:** rotonda de entrada y salida al casco procedente de La Nucia

**Punto 4:** vehículos entrados y salidos del municipio procedentes del Paseo del Mediterráneo

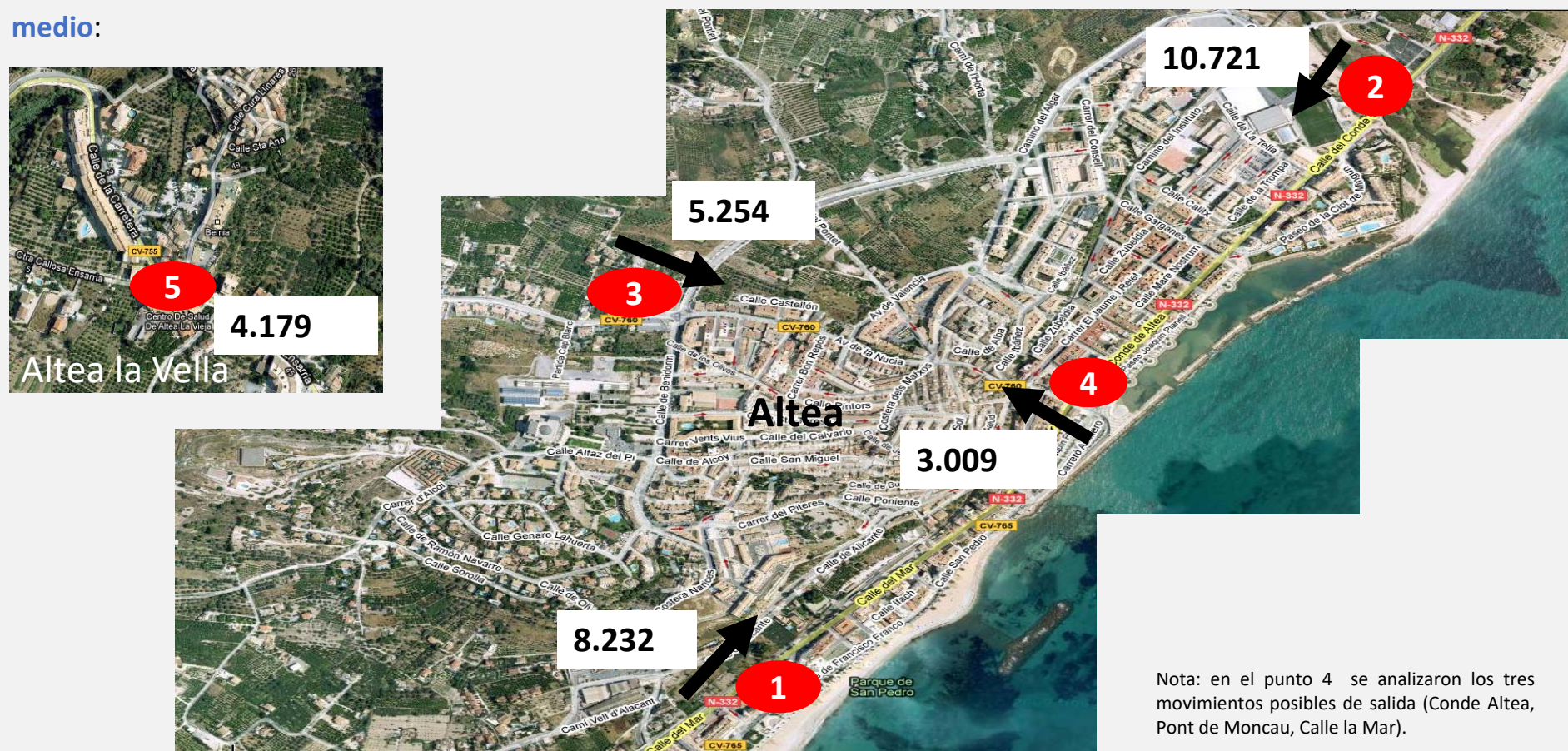
**Punto 5:** Altea La Vella



## II.4.2.- RED VIARIA EXTERIOR Y TRÁFICO DE ACCESO. SEGURIDAD VIAL.

Analizando exclusivamente los núcleos urbanos obtenemos los **valores de tráfico representativos a un día laborable medio**:

medio:



Estos valores son los obtenidos en campo y posteriormente tratados para obtener el día laborable medio.

Unidad: vehículos entrados.

Fuente: Aforo equipo redactor.

## II.4.2.- RED VIARIA EXTERIOR Y TRÁFICO DE ACCESO. SEGURIDAD VIAL.

### TOTAL VEHÍCULOS ENTRAN EN EL CASCO URBANO DE ALTEA <sup>(1)</sup> <sup>(2)</sup>

**27.216**

Vehículos ligeros **85%**

Vehículos pesados **15%**

**ALTEA LA VELLA**

**4.179 vehículos entran**



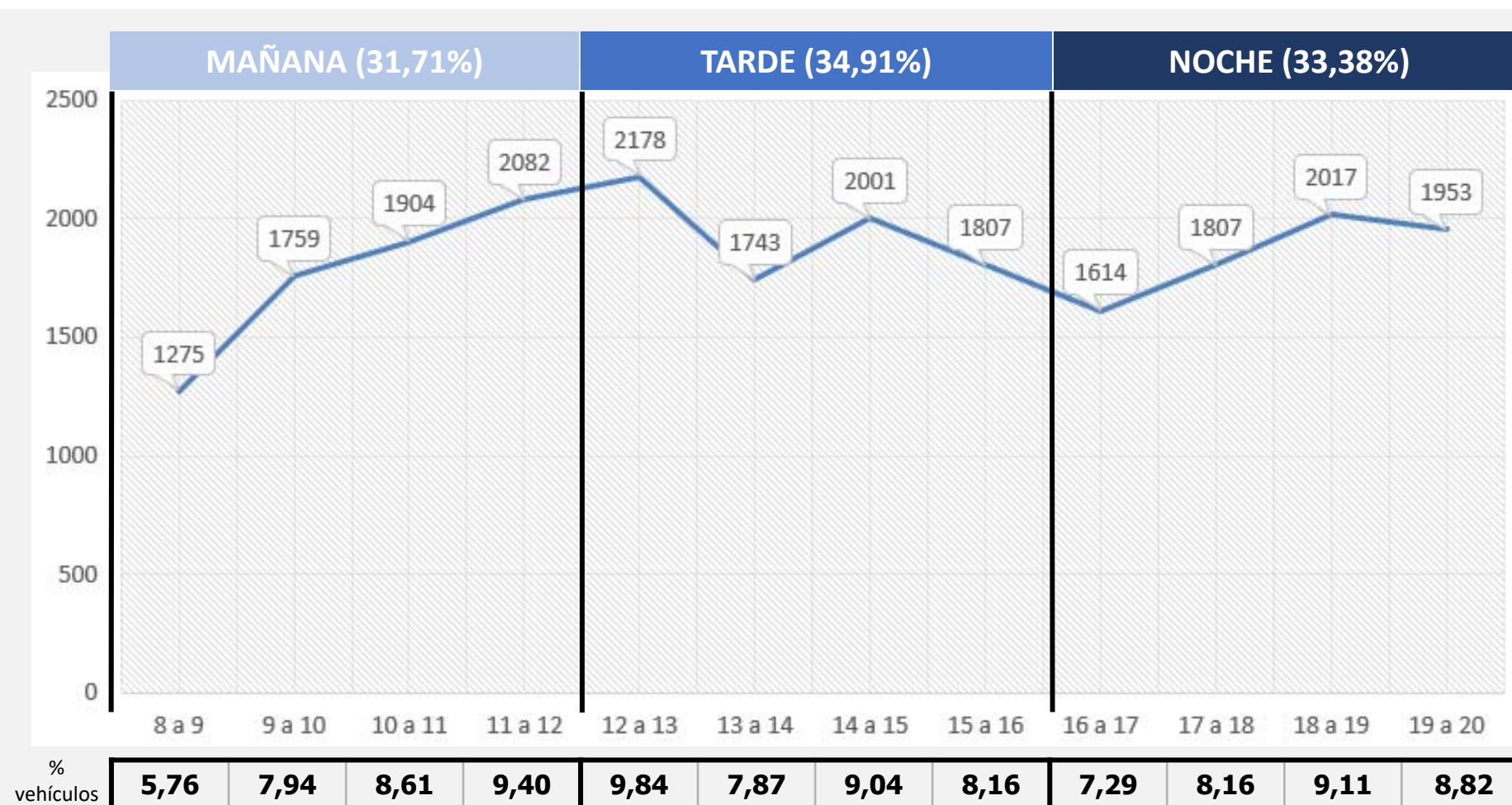
(1) Este total no incluye los vehículos que se desplazan por Altea la Vella.

(2) Estos valores son los obtenidos en campo y que han sido tratados para obtener el día laborable medio.

Unidad: Porcentaje y nº de vehículos.

Aforos realizados por equipo redactor.

## II.4.2.- RED VIARIA EXTERIOR Y TRÁFICO DE ACCESO. SEGURIDAD VIAL.



CASCO URBANO DE ALTEA DÍA LABORABLE MEDIO de 8 a 20 horas: Total día 22.140 vehículos

Unidad: nº vehículos

Fuente: Aforos realizados por equipo redactor



## II.4.2.- RED VIARIA EXTERIOR Y TRÁFICO DE ACCESO. SEGURIDAD VIAL.

A continuación, se ofrecen estadísticas de los accidentes de tráfico producidos en el municipio de Altea:

### ACCIDENTES DE CIRCULACIÓN

TIPOS DE ACCIDENTES	NÚMERO
Atropello	9
Alcance	24
Frontal	19
Embestida	40
Con fuga	6
Con Alcohol	6
Caídas	5
Choque	30
Otros	19

Vehículos implicados	Turismos	Ciclomotor	Motocicleta	Furgoneta	3ª categoría	Otros
Número	207	30	13	12	10	4

## II.4.2.- RED VIARIA EXTERIOR Y TRÁFICO DE ACCESO. SEGURIDAD VIAL.

LOCALIZACIÓN DE LOS ACCIDENTES	NÚMERO
Pdas Urbz	29
Cm Hondo	6
Casco urbano	23
Cdad Valencia	13
Trav N332	17
Z Centro	31
Av Puerto	8
Nucia	7
N332/Planet	7
N332/Olla	8
C. Cantons	4

ACCIDENTES	2006	2005	2004
Con heridos	50	60	43
Sin heridos	468	400	433
<b>TOTAL</b>	<b>518</b>	<b>460</b>	<b>476</b>

Incremento de los Accidentes entre 2005 y 2006:

 +13%

Nota: la Policía local de Altea facilitó unas estadísticas del con los siguientes datos:



Con daños materiales	165
Con heridos	91
Atropellos	10



### II.4.3.- RED VIARIA EXTERIOR Y TRÁFICO DE ACCESO. NIVEL DE SERVICIO.

**El NIVEL DE SERVICIO (NS) es una medida de la calidad del flujo.**





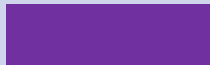
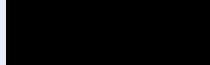
Es una medida cualitativa que describe las condiciones de operación de un flujo de tránsito y su percepción por los conductores y/o pasajeros, relacionadas con la velocidad, el tiempo de viaje, la libertad de maniobra, las interrupciones y el confort. En este caso y a diferencia de la capacidad, es una medida que conjuga la oferta y la demanda.

**La metodología establece seis niveles de servicio denominados: A, B, C, D, E y F**, siendo el nivel A el que corresponde al tránsito más fluido, el de mejores condiciones; mientras que el nivel F, corresponde a una circulación muy forzada. El extremo de este nivel F es la absoluta congestión de la vía.

**La metodología utilizada en el cálculo del NIVEL DE SERVICIO** es la desarrollada en el Highway Capacity Manual 2010 (Manual de Capacidad 2010), una publicación del Transportation Research Board, instituto de Estados Unidos.

## II.4.3.- RED VIARIA EXTERIOR Y TRÁFICO DE ACCESO. NIVEL DE SERVICIO.

Clasificación de los niveles de servicio en vías interurbanas:

NIVEL DE SERVICIO	DESCRIPCIÓN	CODIGO DE COLORES
<b>A</b>	La velocidad de los vehículos es la que elige libremente cada conductor. Cuando un vehículo alcanza a otro más lento puede adelantarlo sin sufrir demora. Condiciones de circulación libre y fluida	
<b>B</b>	La velocidad de los vehículos más rápidos se ve influenciada por otros vehículos. Pequeñas demoras en ciertos tramos aunque sin llegar a formarse colas. Circulación estable a alta velocidad.	
<b>C</b>	La velocidad y la libertad de maniobra se hallan más reducidas, formándose grupos. Aumento de demoras de adelantamiento. Formación de colas poco consistentes. Nivel de circulación estable.	
<b>D</b>	Velocidad reducida y regulada en función de la de los vehículos precedentes. Formación de colas en puntos localizados. Dificultad para efectuar adelantamientos. Condiciones inestables de circulación.	
<b>E</b>	La velocidad de los vehículos es la que elige libremente cada conductor. Cuando un vehículo alcanza a otro más lento puede adelantarlo sin sufrir demora. Condiciones de circulación libre y fluida	
<b>F</b>	La velocidad de los vehículos más rápidos se ve influenciada por otros vehículos. Pequeñas demoras en ciertos tramos aunque sin llegar a formarse colas. Circulación estable a alta velocidad.	

## II.4.3.- RED VIARIA EXTERIOR Y TRÁFICO DE ACCESO. NIVEL DE SERVICIO.

A continuación listamos los viales incluidos en los cálculos de Nivel de Servicio en el presente estudio:

### NIVEL DE SERVICIO CARRETERAS.-

- ✓ **CV – 760.**
- ✓ **CV – 755 Tramo Altea La Vella - Enlace.**
- ✓ **N – 332 Tramo urbano.**
- ✓ **N – 332 Tramo Cap Negret.**

### N.S. INTERSECCIONES NO SEMAFORZADAS.-



Glorieta Nº1



Glorieta Nº2



Glorieta Nº3



Glorieta Nº4



Glorieta Nº5

### N.S. INTERSECCIONES SEMAFORZADAS.-

#### CAP NEGRE



#### GARGANES



Finalmente obtenemos los resultados de Nivel de Servicio mediante los cuales, se observa el estado actual de la estructura viaria de Altea.

## II.4.3.- RED VIARIA EXTERIOR Y TRÁFICO DE ACCESO. NIVEL DE SERVICIO.

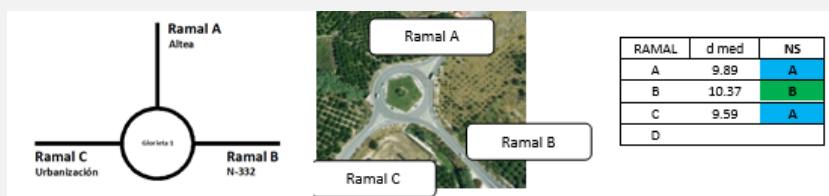
Los resultados de Nivel de Servicio obtenidos para **CARRETERAS** son los siguientes:

CARRETERA		NIVEL DE SERVICIO
CV-760		C
CV-755		B
N-332 / ZONA URBANA		E
N-332 / ZONA NO URBANA		D

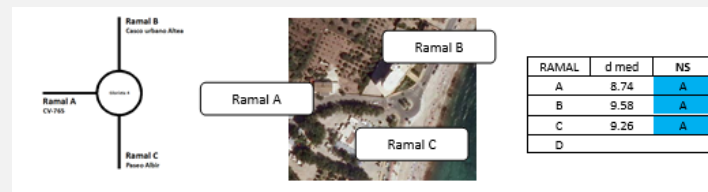
## II.4.3.- RED VIARIA EXTERIOR Y TRÁFICO DE ACCESO. NIVEL DE SERVICIO.

Los resultados de Nivel de Servicio obtenidos para **INTERSECCIONES NO SEMAFORIZADAS** son los siguientes:

GLORIETA Nº1



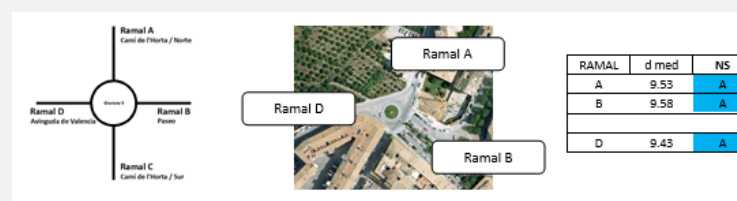
GLORIETA Nº4



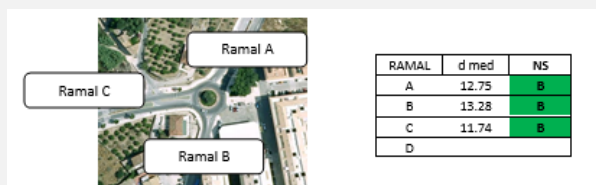
GLORIETA Nº2



GLORIETA Nº5



GLORIETA Nº3



## II.4.3.- RED VIARIA EXTERIOR Y TRÁFICO DE ACCESO. NIVEL DE SERVICIO.

Los resultados de Nivel de Servicio obtenidos para **INTERSECCIONES SEMAFORIZADAS** son los siguientes:

INTERSECCION – CAP NEGRET



INTERSECCION – CAP NEGRET





## II.- Análisis de la situación actual

### II.5.- Análisis del Estacionamiento y la Carga/descarga

## II.5.1.- APARCAMIENTOS SUBTERRÁNEOS Y SUPERFICIE.

### Aparcamiento en vía pública

La cuantificación de las plazas de aparcamiento en la vía pública se ha efectuado mediante un “censo” de todas y cada una de las calles del casco urbano y del núcleo poblacional de Altea la Vella, contando las plazas existentes en cada una de ellas, además de comprobar las plazas ocupadas para obtener los ratios de ocupación. En la cumplimentación del censo de las calles, se diferenciaba el tipo de aparcamiento existente: libre, zona ORA, carga/descarga/vado, etc.

### Aparcamiento subterráneo en público

En este apartado se contabilizan las plazas de aparcamiento correspondientes exclusivamente a aparcamientos subterráneos. Se han excluido por tanto los parkings en superficie al incluirse estos en la oferta en vía pública. En Altea, existen tres aparcamientos subterráneos, situados en calle Marina Baixa (junto CEAM), Plaza José M<sup>a</sup> Planelles (junto Ayuntamiento) y la Plaza la Pau.



### II.5.1.- APARCAMIENTOS SUBTERRÁNEOS Y SUPERFICIE.

En este apartado se chequean las plazas de aparcamiento correspondientes exclusivamente a aparcamientos subterráneos. Se han excluido por tanto los parkings en superficie al incluirse estos en la oferta en vía pública.

En Altea, existen tres aparcamientos subterráneos, situados en:

- **P1.- Calle Marina Baixa (junto CEAM).**
- **P2.- Plaza José M<sup>a</sup> Planelles (junto Ayuntamiento).**
- **P3.- Plaza la Pau.**

Se tiene en fase de proyecto otro aparcamiento subterráneo:

- **P4\*.- Zona Puerto.**

### II.5.1.- APARCAMIENTOS SUBTERRÁNEOS Y SUPERFICIE.

## MAPA CON LOS PARKINGS SUBTERRÁNEOS



- |           |   |
|-----------|---|
| <b>P1</b> | Aparcamiento situado en la calle Marina Baixa (junto CEAM)                          |
| <b>P2</b> | Aparcamiento situado en la Plaza José M <sup>a</sup> Planelles (junto Ayuntamiento) |
| <b>P3</b> | Aparcamiento situado en la Plaza La Pau   |

## II.5.1.- APARCAMIENTOS SUBTERRÁNEOS Y SUPERFICIE.

La dotación de número de plazas de cada uno de los parking subterráneos es la siguiente:

### PARKING CALLE MARINA BAIXA (JUNTO CEAM)

#### CARACTERÍSTICAS:

Ubicación	Marina Baixa
Tipo de Parking	Subterráneo
Nº de Plantas	2
Nº de Plazas	220 (101 libres y 119 clientes mercadona)



### PARKING PLAZA JOSE Mª PLANELLES (JUNTO AYUNTAMIENTO)

#### CARACTERÍSTICAS:

Ubicación	Plaza Constitución
Tipo de Parking	Subterráneo
Nº de Plantas	1
Nº de Plazas	68



### PARKING PLAZA LA PAU

#### CARACTERÍSTICAS:

Ubicación	Plaza La Pau
Tipo de Parking	Subterráneo
Nº de Plantas	1
Nº de Plazas	70



## II.5.2.- OFERTA Y DEMANDA DE APARCAMIENTO EN VIARIO (LIBRE Y REGULADO).

### Regulación del Aparcamiento

La regulación del aparcamiento en el casco urbano de Altea se reduce a un espacio situado en el entorno de la Plaza José M<sup>a</sup> Planelles-Garganes, lo que vendría a ser el centro administrativo del municipio, ya que concentra el Ayuntamiento con diferentes departamentos del mismo, y la zona de bancos.

Concretamente, las calles que están reguladas por la zona ORA son:

- Garganes
- Metge Adolfo Quiles
- Alt Rei en Jaume I (I')
- Convent
- Gabriel Miro
- Filharmonica (Ingeniero Muñoz)

Además, existen dos parkings subterráneos situados en la Plaza la Pau y Plaza José M<sup>a</sup> Planelles.

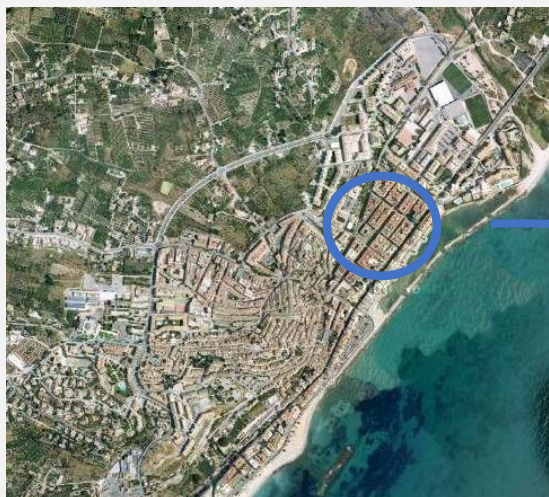
La disposición irregular de la zona de estacionamiento regulado, con coexistencia próxima de calles de pago y calles gratuitas, da lugar a la generación de recorridos ociosos de los vehículos en busca de plazas gratuitas, sobrecargando de tráfico el viario del centro de la ciudad.



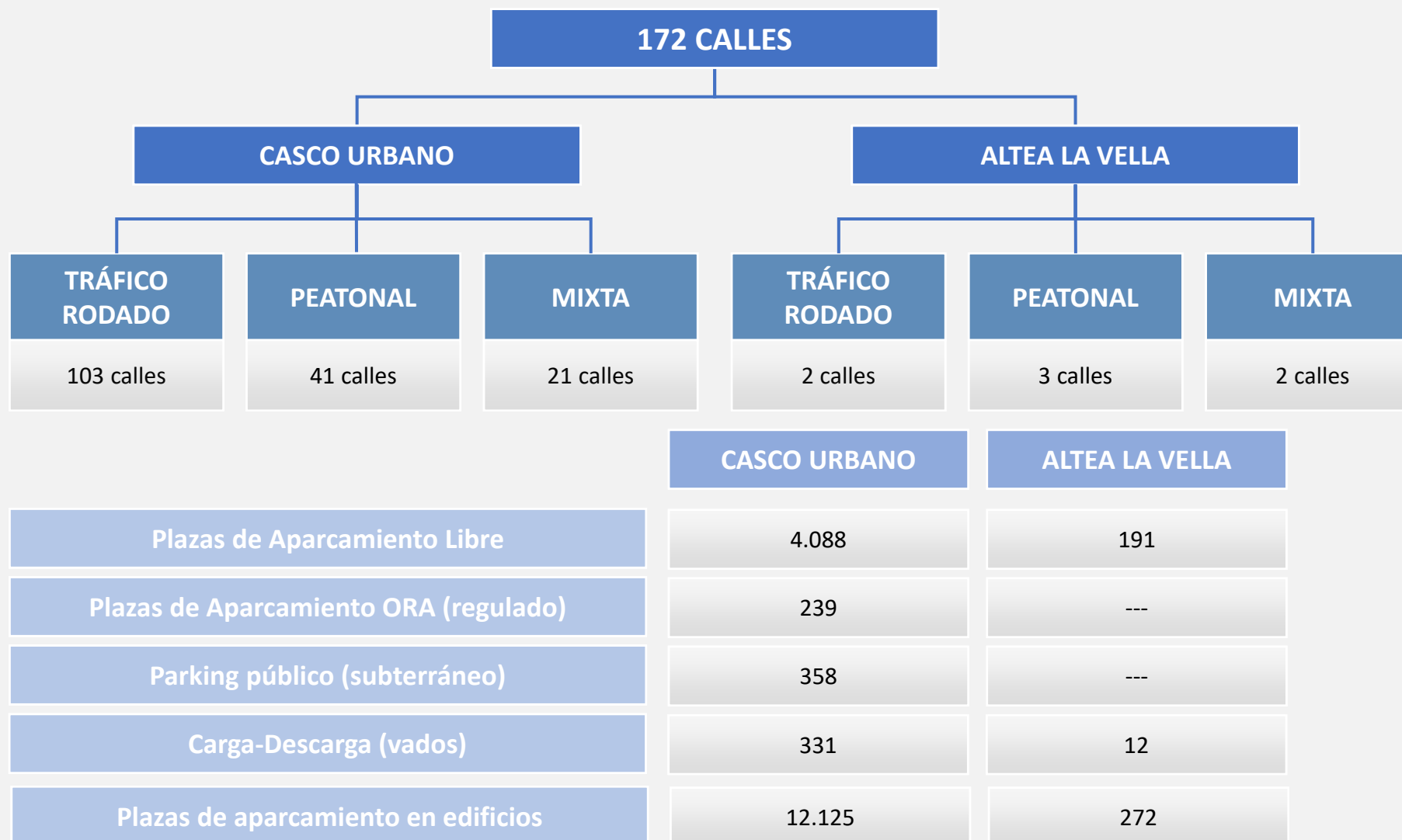
## II.5.2.- OFERTA Y DEMANDA DE APARCAMIENTO EN VIARIO (LIBRE Y REGULADO).

## MAPA CON LAS CALLES CON ZONA ORA

1. Garganes
2. Metge Adolfo Quiles
3. Alt Rei en Jaume I (I')
4. Convent
5. Gabriel Miro
6. Filharmonica (Ingeniero Muñoz)



## II.5.2.- OFERTA Y DEMANDA DE APARCAMIENTO EN VIARIO (LIBRE Y REGULADO).



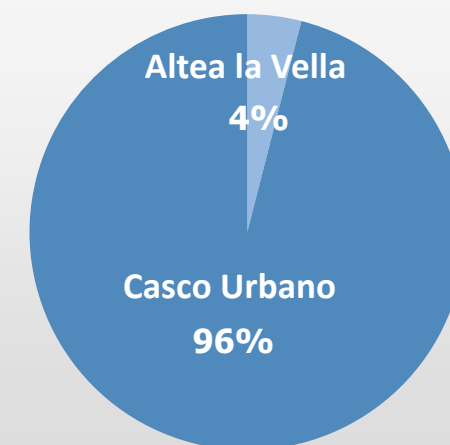
## II.5.2.- OFERTA Y DEMANDA DE APARCAMIENTO EN VIARIO (LIBRE Y REGULADO).

Durante la cumplimentación del censo se han contabilizado un total de 236 vehículos estacionados de forma ilegal, ya sea en doble fila, encima de aceras, en vados, etc...

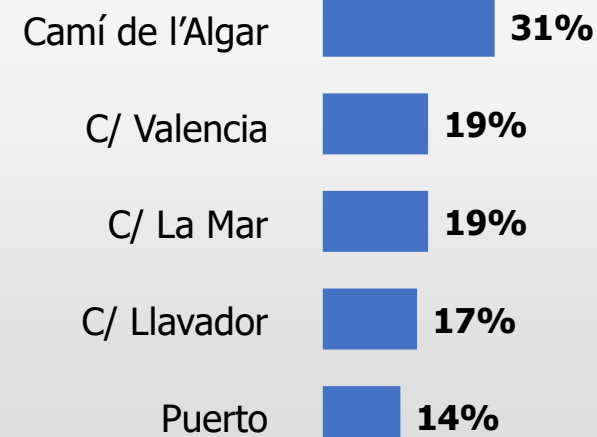
**VEHÍCULOS ESTACIONADOS DE FORMA ILEGAL**



**236**



Por calles, las calles con más representatividad de vehículos mal estacionados son:



Unidad: Porcentaje sobre total de vehículos mal aparcados

## II.5.2.- OFERTA Y DEMANDA DE APARCAMIENTO EN VIARIO (LIBRE Y REGULADO).

La ocupación media de las plazas de aparcamiento en el municipio de Altea se sitúa en un 90%, aunque este porcentaje varía considerablemente según la calle.

Así y teniendo en cuenta todos los vehículos estacionados (de forma legal como ilegal), se observa que existen calles que recogen más vehículos de los que se permiten estacionar.

A continuación se muestra una tabla con las calles que presentan una capacidad de aparcamiento libre mayor a 50 plazas, con su ratio de ocupación.



## II.5.2.- OFERTA Y DEMANDA DE APARCAMIENTO EN VIARIO (LIBRE Y REGULADO).

ZONA	CALLE	TIPO DE CALLE	P.2.A. Plazas de Aparcamiento LIBRE	P.2.D. CARGA-DESCARGA-VADOS	P.3.A. Vehículos bien aparcados	P.3.B. Vehículos mal aparcados	% Ocupación
1'CASCO URBANO'	BENIDORM	Calle de tráfico rodado	495	4	40	1	8,3
1'CASCO URBANO'	MAR (LA)	Calle de tráfico rodado	300	12	168	13	60,3
1'CASCO URBANO'	SANT PERE	Calle de tráfico rodado	250	15	216	8	89,6
1'CASCO URBANO'	MEDITERRANI	Mixta (peatonal con circulación vehículos)	205	10	30	5	17,1
1'CASCO URBANO'	ALCOY	Calle de tráfico rodado	132	4	39	3	31,8
1'CASCO URBANO'	SPORTS	Calle de tráfico rodado	109	0	100	9	
1'CASCO URBANO'	PUERTO	Calle de tráfico rodado	107	4	57	12	64,5
1'CASCO URBANO'	MAR (LA)	Calle de tráfico rodado	100	20	90	2	92,0
1'CASCO URBANO'	LLARGUES	Calle de tráfico rodado	100	12	7	0	7,0
1'CASCO URBANO'	CAMI VELL D'ALACANT	Calle de tráfico rodado	100	0	18	0	18,0
1'CASCO URBANO'	CAMI DE L'ALGAR	Calle de tráfico rodado	97	6	25	24	50,5
1'CASCO URBANO'	PITERES (LES)	Calle de tráfico rodado	85	5	63	2	76,5
1'CASCO URBANO'	NUCIA (LA)	Calle de tráfico rodado	83	12	82	3	102,4
1'CASCO URBANO'	VALENCIA	Calle de tráfico rodado	79	2	78	16	119,0
1'CASCO URBANO'	CAMI DEL PONTET	Calle de tráfico rodado	79	4	75	2	97,5
1'CASCO URBANO'	SANTA TERESA	Calle de tráfico rodado	70	9	67	9	108,6
1'CASCO URBANO'	SARDINAL	Calle de tráfico rodado	58	2	46	0	79,3
1'CASCO URBANO'	CLOT DE MINGOT (EL)	Calle de tráfico rodado	56	5	36	0	64,3
1'CASCO URBANO'	CORTS VALENCIANES	Calle de tráfico rodado	52	4	50	10	115,4
1'CASCO URBANO'	SAN FRANCISCO	Calle de tráfico rodado	52	2	40	0	76,9
1'CASCO URBANO'	COMUNITAT VALENCIANA	Calle de tráfico rodado	51	8	50	4	105,9
2'ALTEA LA VELLA'	CURA LLINARES	Mixta (peatonal con circulación vehículos)	105	1	28	2	28,6
2'ALTEA LA VELLA'	CARRETERA CALLOSA	Calle de tráfico rodado	85	11	52	8	70,6

### II.5.3.- ÁREAS DE CARGA Y DESCARGA Y UTILIZACIÓN

En el municipio de Altea existen un total de 31 zonas de carga/descarga para vehículos comerciales.

En el control realizado por el equipo redactor en un día laborable, se analizaron los usos que los vehículos que circulan por el municipio de Altea dan a estas áreas de aparcamiento reservadas para uso comercial.

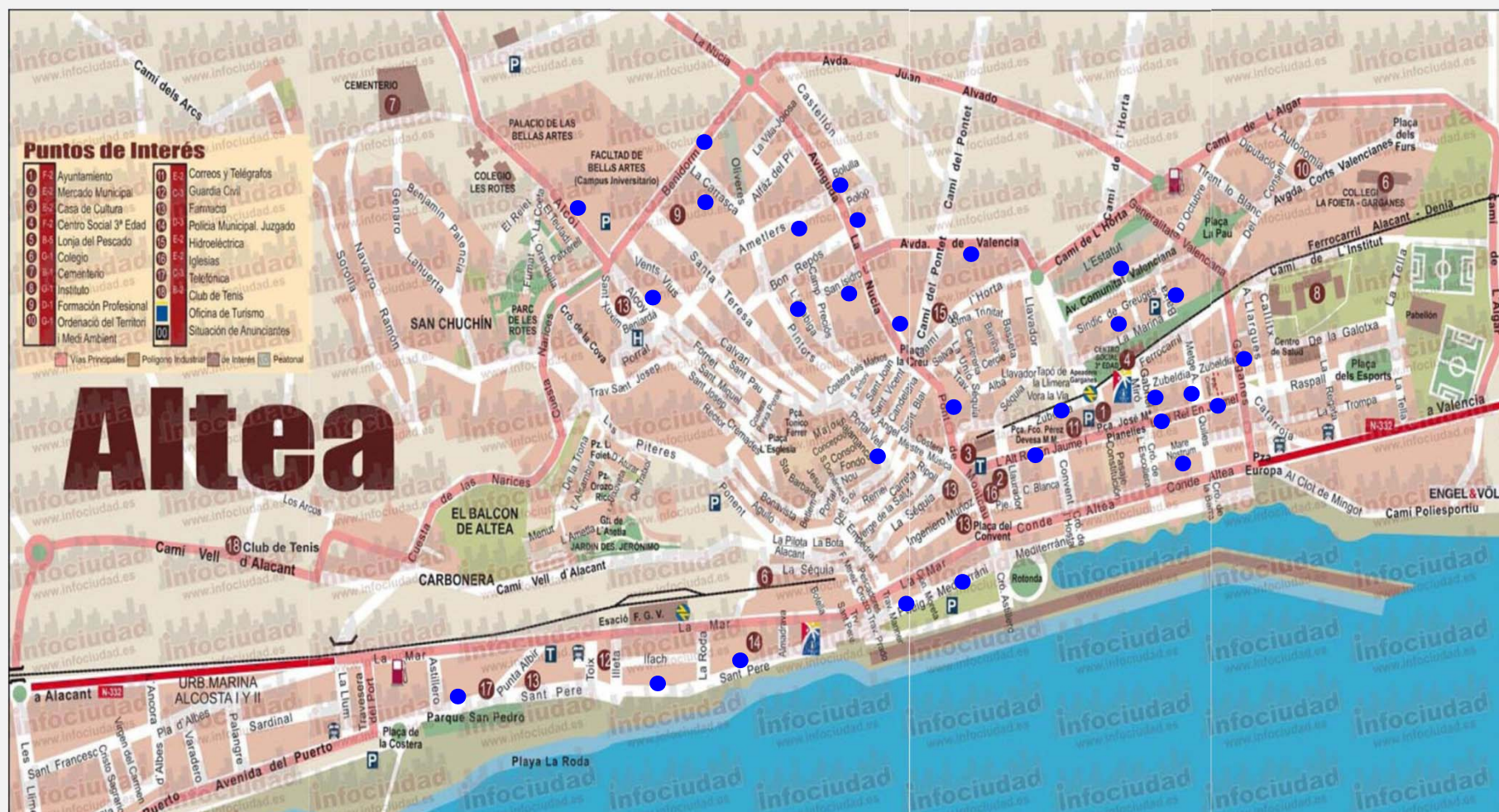
Aunque no todas las áreas de carga/descarga tienen el mismo horario, la mayoría de ellas tienen el turno dividido en dos turnos: de 7:00/8:00 a 12:00 y de 16:00 a 18:00/19:00 horas. Como excepción, algunas de estas zonas de aparcamiento comercial tienen un horario nocturno.

El control realizado por el equipo redactor consistía en comprobar el buen uso, mediante dos visitas en un mismo día a una misma zona de carga/descarga. El resultado fue el siguiente:

- De todas las zonas de carga/descarga controladas, el 30% del tiempo estaban ocupadas de forma correcta por vehículos industriales-comerciales.
- El 16% del tiempo, las zonas de carga y descarga estaban sin ocupar por ningún tipo de vehículo.
- El 54% del tiempo controlado, estas zonas de aparcamiento de uso comercial estaban ocupadas por vehículos no autorizados (turismos, motos).

## II.5.3.- ÁREAS DE CARGA Y DESCARGA Y UTILIZACIÓN

### MAPA zonas carga/descarga



NOTA: Existen dos zonas más de carga/descarga fuera de mapa (Ctra de Callosa)

## II.- Análisis de la situación actual

### II.6.- Análisis del Transporte Público

## II.6.1.- OFERTA Y DEMANDA DE LA RED DE TRANSPORTE PÚBLICO

El sistema de transporte público de Altea está compuesto por los siguientes elementos:

### **Red Urbana:**

- La línea 27 (cuyo operador es Llorente Bus) atiende a demandas urbanas: Altea la Vella – Altea.

### **Red Interurbana:**

- La línea 10 (cuyo operador es Llorente Bus) atiende en su recorrido otras demandas urbanas (Benidorm y Alfaz del Pi) y desplazamientos entre Benidorm, Albir, Alfaz del Pi y Altea.
- La línea 31 del mismo operador también atiende a otras demandas urbanas: Benidorm, Albir, Alfaz del Pi y Altea.
- La línea 12 del mismo operador también atiende a otras demandas urbanas: Finestrat, Benidorm, Albir, Alfaz del Pi y Altea.

En las páginas siguientes se detallan las características de cada línea del transporte público de Altea.



## II.6.1.- OFERTA Y DEMANDA DE LA RED DE TRANSPORTE PÚBLICO

### LINEA 10.- Bus interurbano. Horarios y frecuencias

C/ Esperanto, 4 -BND 346		
C/ Lepanto, 2 -BND 202		
Av. Mediterráneo, 26 -BND 304		
Av. Mediterráneo, 38 -BND 203		
Av. Mediterráneo, 44 -BND 204		
Av. Mediterráneo, 54 -BND 205		
Av. Mediterráneo, 58 -BND 206		
Av. Mediterráneo, 62 -BND 207		
Av. Ametlla de Mar, 16 -BND 208		
Av. Ametlla de Mar, 22 -BND 209		
Av. Severo Ochoa, 2 -BND 210		
Av. Severo Ochoa, 8 -BND 211		
Av. Severo Ochoa, 16 -BND 212		
Av. Severo Ochoa, 34 -BND 213		
Av. Severo Ochoa, 44 -BND 214		
Av. Severo Ochoa, 47 -BND 215		
Av. Severo Ochoa, 54 -BND 216		
Av. Severo Ochoa, s/n -BND 217		
V. Prol. C.Valenciana, Km. 124'9 -BND 305		
V. Prol. C.Valenciana, Km 124'6 -BND 218		
Ctra. CN-332, Km 128 -BND 219		
Pº Mitja Llegua, 25 -ALF 502		
C/ Ferreries, 21 -ALF 503		
Pza. Juan Carlos I, s/n -ALF 555		
Cº de la Mar, fr. 045 -ALF 505		
Cº de la Mar, s/n -ALF 506		
Cº de la Mar, fr. 083 -ALF 507		
Av. de l'Albir, fr. 102 -ALF 508		
Cº Vell de l'Albir, 41 -ALF 546		
Av. Sant Pere, 29 -ALF 521		
Cº Vell de l'Albir, 36 -ALF 547		
Av. de l'Albir, 034-036 -ALF 517		
Av. de l'Albir, 65 -ALF 510		
Av. Oscar Esplá, 4 -ALF 512		
Av. Oscar Esplá, 16 -ALF 513		
C/ de l'Albir, fr.12 -ALT 402		
Av. del Puerto, fr.21 -ALT 403		
Av. del Puerto, fr.01 -ALT 404		
C/ la Mar, 135 -ALT 406		
C/ la Mar, 91 -ALT 407		
C/ Comte d'Altea, 18-20 -ALT 408		
C/ Garganes, 2 -ALT 409		
C/ Consell 484		
C/ Generalitat Valenciana, s/n -ALT 472		

ALTEA

### LINEA 31.- Bus interurbano. Horarios y frecuencias

Av. Ametlla de Mar, 03AC -BND 257		
Av. Ametlla de Mar, 16 -BND 208		
Av. Ametlla de Mar, 22 -BND 209		
Av. Severo Ochoa, 2 -BND 210		
Av. Severo Ochoa, 8 -BND 211		
Av. Severo Ochoa, 16 -BND 212		
Av. Severo Ochoa, 34 -BND 213		
Av. Severo Ochoa, 44 -BND 214		
Av. Severo Ochoa, 47 -BND 215		
Av. Sant Pere, 29 -ALF 521		
Cº Vell de l'Albir, 36 -ALF 547		
Av. de l'Albir, 034-036 -ALF 517		
Av. de l'Albir, 65 -ALF 510		
Av. Oscar Esplá, 4 -ALF 512		
Av. Oscar Esplá, 16 -ALF 513		
C/ de l'Albir, fr.12 -ALT 402		
Av. del Puerto, fr.21 -ALT 403		
Av. del Puerto, fr.01 -ALT 404		
Av. La Nucia, 2 -ALT 461		
Av. La Nucia, 16 -ALT 444		
C/ Benidorm, s/n -ALT 463		
C/ Cuesta Narices, 55 -ALT 451		

Hora	Desde	Hasta
10:00	Av. Ametlla de Mar, 03AC -BND 257	C/ Cuesta Narices, 55 -ALT 451
11:00	Av. Ametlla de Mar, 03AC -BND 257	C/ Cuesta Narices, 55 -ALT 451
12:00	Av. Ametlla de Mar, 03AC -BND 257	C/ Cuesta Narices, 55 -ALT 451
13:00	Av. Ametlla de Mar, 03AC -BND 257	C/ Cuesta Narices, 55 -ALT 451
14:00	Av. Ametlla de Mar, 03AC -BND 257	C/ Cuesta Narices, 55 -ALT 451
15:00	Av. Ametlla de Mar, 03AC -BND 257	C/ Cuesta Narices, 55 -ALT 451
16:00	Av. Ametlla de Mar, 03AC -BND 257	C/ Cuesta Narices, 55 -ALT 451
17:00	Av. Ametlla de Mar, 03AC -BND 257	C/ Cuesta Narices, 55 -ALT 451
18:00	Av. Ametlla de Mar, 03AC -BND 257	C/ Cuesta Narices, 55 -ALT 451
19:00	Av. Ametlla de Mar, 03AC -BND 257	C/ Cuesta Narices, 55 -ALT 451
20:00	Av. Ametlla de Mar, 03AC -BND 257	C/ Cuesta Narices, 55 -ALT 451
21:00	Av. Ametlla de Mar, 03AC -BND 257	C/ Cuesta Narices, 55 -ALT 451
22:00	Av. Ametlla de Mar, 03AC -BND 257	C/ Cuesta Narices, 55 -ALT 451

(Fuente: Llorente Bus)

## II.6.1.- OFERTA Y DEMANDA DE LA RED DE TRANSPORTE PÚBLICO

### LINEA 12.- Bus interurbano. Horarios y frecuencias

<b>C/ Generalitat Valenciana, s/n -ALT 472</b>
C/ Garganes, s/n -ALT 413
C/ Comte d'Altea, 11 -ALT 414
C/ la Mar, fr.91 -ALT 415
C/ la Mar, fr.135 -ALT 416
Av. del Puerto, 1 -ALT 417
Av. del Puerto, 22 -ALT 418
Ctra. de l'Albir, 12 -ALT 419
Av. Oscar Esplà, 13 -ALF 514
Av. Oscar Esplà, 5 -ALF 515
Av. de l'Albir, 131 -ALF 509
Av. de l'Albir, 66 -ALF 518
Cº Vell de l'Albir, 41 -ALF 546
Av. Sant Pere, 29 -ALF 521
Av. Severo Ochoa, 54 -BND 216
V. Prol. C.Valenciana, Km 123'6 -BND 360
V. Prol. C.Valenciana, Km 123'1 -BND 358
Av. Comunidad Valenciana, 5 -BND 343
Av. Alfonso Puchades, 27 -BND 277
Av. Alfonso Puchades, 19 -BND 303
Av. Alfonso Puchades, 5 -BND 287
Av. Jaime I, 27 -BND 133
Av. Jaime I, 19 -BND 134
Av. Ricardo Bayona, 8 -BND 135
Av. Ricardo Bayona, 12 -BND 136
Av. Cuba, 4 -BND 98
Av. Cuba, 6 -BND 140
Av. Vicente Pérez Devesa, 8 -BND 141
Av. Vicente Pérez Devesa, s/n -BND 143
Av. Murtal, 3 -BND 109
Av. Marina Alta, 6 -BND 144
Av. Villajoyosa, 28 -BND 114
Av. de Finestrat, 23 -FIN 601
Av. Picasso, s/n -FIN 629
Av. de Elx, s/n -FIN 613
Av. del Pais Valencia, s/n -FIN 650
<b>Av. del Pais Valencia, s/n -FIN 615</b>

### LINEA 27.- Bus urbano. Horarios y frecuencias

<b>C/ La Llum, 1 - ALT 468</b>		
C/ Cuesta Narices, 34 -ALT 470		
C/ Benidorm, s/n -ALT 459		
C/ Benidorm, 3 -ALT 464		
Av. La Nucia, 25 -ALT 462		
Av. La Nucia, 3 -ALT 460		
Cº de l'Horta, 8 -ALT 458		
C/ Comunidad Valenciana, 4 -ALT 456		
C/ Garganes, s/n -ALT 413		
C/ Comte d'Altea, 66 -ALT 420		
Ctra. CN-332, Km 159 -ALT 421		
Ctra. CN-332, Km 160 -ALT 422		
Ctra. CN-332, Km 160 -ALT 423		
Ctra. CN-332, Km 161 -ALT 424		
Ctra. CN-332, Km 161,5 -ALT 425		
Ctra. CV-755, s/n -ALT 426		
Ctra. CV-755, s/n -ALT 427		
Ctra. CV-755, 21B -ALT 428		
Ctra. CV-755, s/n -ALT 429		
Ctra. CV-755, 62 -ALT 430		
<b>Ctra. CV-755, 11 -ALT 431</b>		

Hora	Desde	Hasta
07:10	C/ La Llum, 1 - ALT 468	Ctra. CV-755, 11 -ALT 431
08:10	C/ La Llum, 1 - ALT 468	Ctra. CV-755, 11 -ALT 431
09:10	C/ La Llum, 1 - ALT 468	Ctra. CV-755, 11 -ALT 431
10:10	C/ La Llum, 1 - ALT 468	Ctra. CV-755, 11 -ALT 431
11:10	C/ La Llum, 1 - ALT 468	Ctra. CV-755, 11 -ALT 431
12:10	C/ La Llum, 1 - ALT 468	Ctra. CV-755, 11 -ALT 431
13:10	C/ La Llum, 1 - ALT 468	Ctra. CV-755, 11 -ALT 431
14:10	C/ La Llum, 1 - ALT 468	Ctra. CV-755, 11 -ALT 431
15:10	C/ La Llum, 1 - ALT 468	Ctra. CV-755, 11 -ALT 431
18:10	C/ La Llum, 1 - ALT 468	Ctra. CV-755, 11 -ALT 431
19:10	C/ La Llum, 1 - ALT 468	Ctra. CV-755, 11 -ALT 431
20:10	C/ La Llum, 1 - ALT 468	Ctra. CV-755, 11 -ALT 431

(Fuente: Llorente Bus)

## II.6.1.- OFERTA Y DEMANDA DE LA RED DE TRANSPORTE PÚBLICO

### Bus interurbano. Títulos de transporte y Tarifas

Precio por trayecto (1) (2)	Sector 1: ALTEA, BENIDORM, FINESTRAT, L'ALFAS DEL PI, VILLAJOSYA				Sector 3: GUADALEST, FONTS DE L'ALGAR	
	Diurno		Nocturno	Especial (Líneas 30 y/o 31)	Diurno (Líneas 16 y/o 18)	
	Todas las líneas, excepto 21, 22 y 23	Líneas 21, 22 y 23			Desde Sector 1	Desde Sector 2 (La Nucia o Polop)
	Billete individual.					
	1,50 €	1,20 €	1,65 €	6,00 €	3,75 €	2,65 €
	TarjetaBus.					
	Precio inicial tarjeta:2,00 €					
	Carga inicial / recargas:10,00€ ó 20,00€					
VALIDACION	1,35 €	0,70 €	1,50 €	5,40 €	3,40 €	2,40 €
TRANSBORDO (3)	0,75 €		0,85 €	3,00 €		
	Tarjetas Turísticas (no recargables).					
Tarjeta24H (24 horas)	también para autobuses turísticos o excursión a Guadalest, o Fuentes del Algar)					
	Compra tarjeta: 9,50 €					
VALIDACION	0,00€					
Tarjeta72H (72 horas)	también para autobuses turísticos o excursión a Guadalest, o Fuentes del Algar)					
	Compra tarjeta: 19,50 €					
VALIDACION	0,00€					
Tarjeta7D (7 días)	también para autobuses turísticos o excursión a Guadalest, o Fuentes del Algar)					
	Compra tarjeta: 29,50 €					
VALIDACION	0,00€					
TarjetaEco. (Tarjeta temporal de 30 días consecutivos) *Tambien para autobuses turísticos*						
	Precio inicial tarjeta: 2,00 €					
	Carga inicial / recargas: 54,00 €					
VALIDACION	0,00 €				no	no
Válida sin límite de viajes para TODAS las líneas excepto las líneas 16 (Guadalest) y 18 (Fuentes del Algar).						
	TarjetaOro.					
	Precio inicial tarjeta: 4,00 €					
	Carga inicial / recargas: 10,00€ ó 20,00€					
	Mayores de 65 años y personas con discapacidad					
VALIDACION	1,05 €	0,40 €	1,15 €	4,20 €	2,65 €	1,85 €
TRANSBORDO (3)	0,75 €		0,85 €	3,00 €		
	Familias numerosas de primera categoría					
VALIDACION	1,20 €	0,40 €	1,30 €	4,20 €	3,00 €	2,10 €
TRANSBORDO (3)	0,75 €		0,85 €	3,00 €		
	Familias numerosas de categoría especial					
VALIDACION	0,75 €	0,40 €	0,85 €	4,20 €	1,90 €	1,35 €
TRANSBORDO (3)				3,00 €		



## II.6.1.- OFERTA Y DEMANDA DE LA RED DE TRANSPORTE PÚBLICO

### TRAM

El Tram de Alicante tiene su antecedente en el trazado del antiguo trenet de FEVE (Ferrocarriles Españoles de Vía Estrecha), que unía las estaciones de Denia y Porta de la Mar cerca de la Playa del Postiguet en Alicante.

Esta línea llevaba a finales del siglo XX pocos viajeros y tenía un carácter eminentemente turístico (con productos como Limón Express, trensnochador, etc.) antes que como verdadero medio de transporte moderno.

Desde mediados de los años 90 FGV acomete una completa transformación de esta línea ferroviaria que supone una verdadera revolución para la ciudad de Alicante y de toda la movilidad en todo el tramo costero de la Marina Alta, Baixa y el Alacantí.

La primera medida consistió en cambiar el trazado en la playa de San Juan, transformando la primera línea de playa.

## II.6.1.- OFERTA Y DEMANDA DE LA RED DE TRANSPORTE PÚBLICO

### TRAM LÍNEAS DEL TRAM

#### LÍNEA 9

##### Horarios Línea 9 DENIA/BENIDORM

##### L9 DÈNIA - BENIDORM

DENIA	Aiguers	Hospital Dènia	La Xara	Gata	TELLADA	Benissa	Ferriollet	CALP	Olla Alta	Cap Negret	Garganes	ALTEA	El Alor	La Alia del Pi	Camí Coces	Dico Benidorm	BENIDORM
6:04	6:07	6:08	6:11	6:19	6:29	6:33	6:42	6:46	6:59	7:01	7:04	7:08	7:12	7:15	7:17	7:19	7:21
7:04	7:07	7:08	7:11	7:19	7:29	7:33	7:42	7:46	7:59	8:01	8:04	8:08	8:12	8:15	8:17	8:19	8:21
8:04	8:07	8:08	8:11	8:19	8:29	8:33	8:42	8:46	8:59	9:01	9:04	9:08	9:12	9:15	9:17	9:19	9:21
9:04	9:07	9:08	9:11	9:19	9:29	9:33	9:42	9:46	9:59	10:01	10:04	10:08	10:12	10:15	10:17	10:19	10:21
10:04	10:07	10:08	10:11	10:19	10:29	10:33	10:42	10:46	10:59	11:01	11:04	11:08	11:12	11:15	11:17	11:19	11:21
11:04	11:07	11:08	11:11	11:19	11:29	11:33	11:42	11:46	11:59	12:01	12:04	12:08	12:12	12:15	12:17	12:19	12:21
12:04	12:07	12:08	12:11	12:19	12:29	12:33	12:42	12:46	12:59	13:01	13:04	13:08	13:12	13:15	13:17	13:19	13:21
13:04	13:07	13:08	13:11	13:19	13:29	13:33	13:42	13:46	13:59	14:01	14:04	14:08	14:12	14:15	14:17	14:19	14:21
14:04	14:07	14:08	14:11	14:19	14:29	14:33	14:42	14:46	14:59	15:01	15:04	15:08	15:12	15:15	15:17	15:19	15:21
15:04	15:07	15:08	15:11	15:19	15:29	15:33	15:42	15:46	15:59	16:01	16:04	16:08	16:12	16:15	16:17	16:19	16:21
16:04	16:07	16:08	16:11	16:19	16:29	16:33	16:42	16:46	16:59	17:01	17:04	17:08	17:12	17:15	17:17	17:19	17:21
17:04	17:07	17:08	17:11	17:19	17:29	17:33	17:42	17:46	17:59	18:01	18:04	18:08	18:12	18:15	18:17	18:19	18:21
18:04	18:07	18:08	18:11	18:19	18:29	18:33	18:42	18:46	18:59	19:01	19:04	19:08	19:12	19:15	19:17	19:19	19:21
19:04	19:07	19:08	19:11	19:19	19:29	19:33	19:42	19:46	20:05	20:07	20:10	20:14	20:18	20:21	20:23	20:25	20:27
20:26	20:29	20:30	20:33	20:41	20:51	20:56	21:06	21:11	21:25	21:27	21:30	21:34	21:38	21:41	21:43	21:45	21:47
											22:14	22:16	22:19	22:22	22:24	22:26	22:29

##### Horarios Línea 9 BENIDORM/DENIA

##### L9 BENIDORM - DÈNIA

BENIDORM	Dico Benidorm	Camí Coces	L'Alia del Pi	El Alor	ALTEA	Garganes	Cap Negret	Olla Alta	CALP	Ferriollet	Benissa	TELLADA	Gata	La Xara	Hospital Dènia	Aiguers	DENIA
5:59	6:01	6:03	6:05	6:08	6:11	6:13	6:55	7:00	7:12	7:15	7:25	7:30	7:39	7:46	7:49	7:50	7:53
6:36	6:38	6:40	6:43	6:45	6:50	6:53	7:55	8:00	8:12	8:15	8:25	8:30	8:39	8:46	8:49	8:50	8:53
7:36	7:38	7:40	7:43	7:45	7:50	7:53	8:55	9:00	9:12	9:15	9:25	9:30	9:39	9:46	9:49	9:50	9:53
8:36	8:38	8:40	8:43	8:45	8:50	8:53	9:55	10:00	10:12	10:15	10:25	10:30	10:39	10:46	10:49	10:50	10:53
9:36	9:38	9:40	9:43	9:45	9:50	9:53	10:55	11:00	11:12	11:15	11:25	11:30	11:39	11:46	11:49	11:50	11:53
10:36	10:38	10:40	10:43	10:45	10:50	10:53	11:55	12:00	12:12	12:15	12:25	12:30	12:39	12:46	12:49	12:50	12:53
11:36	11:38	11:40	11:43	11:45	11:50	11:53	12:55	13:00	13:12	13:15	13:25	13:30	13:39	13:46	13:49	13:50	13:53
12:36	12:38	12:40	12:43	12:45	12:50	12:53	13:55	14:00	14:12	14:15	14:25	14:30	14:39	14:46	14:49	14:50	14:53
13:36	13:38	13:40	13:43	13:45	13:50	13:53	14:55	15:00	15:12	15:15	15:25	15:30	15:39	15:46	15:49	15:50	15:53
14:36	14:38	14:40	14:43	14:45	14:50	14:53	15:55	16:00	16:12	16:15	16:25	16:30	16:39	16:46	16:49	16:50	16:53
15:36	15:38	15:40	15:43	15:45	15:50	15:53	16:55	17:00	17:12	17:15	17:25	17:30	17:39	17:46	17:49	17:50	17:53
16:36	16:38	16:40	16:43	16:45	16:50	16:53	17:55	18:00	18:12	18:15	18:25	18:30	18:39	18:46	18:49	18:50	18:53
17:36	17:38	17:40	17:43	17:45	17:50	17:53	18:55	19:00	19:12	19:15	19:25	19:30	19:39	19:46	19:49	19:50	19:53
18:36	18:38	18:40	18:43	18:45	18:50	18:53	19:55	20:00	20:12	20:15	20:25	20:30	20:39	20:46	20:49	20:50	20:53
19:59	20:01	20:03	20:06	20:08	20:13	20:16	20:18	20:23	20:35	20:38	20:48	20:52	21:01	21:08	21:11	21:12	21:15
20:59	21:01	21:03	21:06	21:08	21:13	21:16	21:18	21:23	21:35	21:38	21:48	21:52	22:01	22:08	22:11	22:12	22:15
21:59	22:01	22:03	22:06	22:08	22:11	22:13											

## II.6.1.- OFERTA Y DEMANDA DE LA RED DE TRANSPORTE PÚBLICO

## TRAM LÍNEAS DEL TRAM



## II.6.1.- OFERTA Y DEMANDA DE LA RED DE TRANSPORTE PÚBLICO

# TRAM

La Conselleria de Infraestructuras y Transportes (CIT) tiene prevista entre sus actuaciones el construir doble vía entre la estación del TRAM de Villajoyosa y la de Altea, siendo este el paso previo para la construcción del tranvía comarcal denominado como “**El Tranvía de la Marina**”.

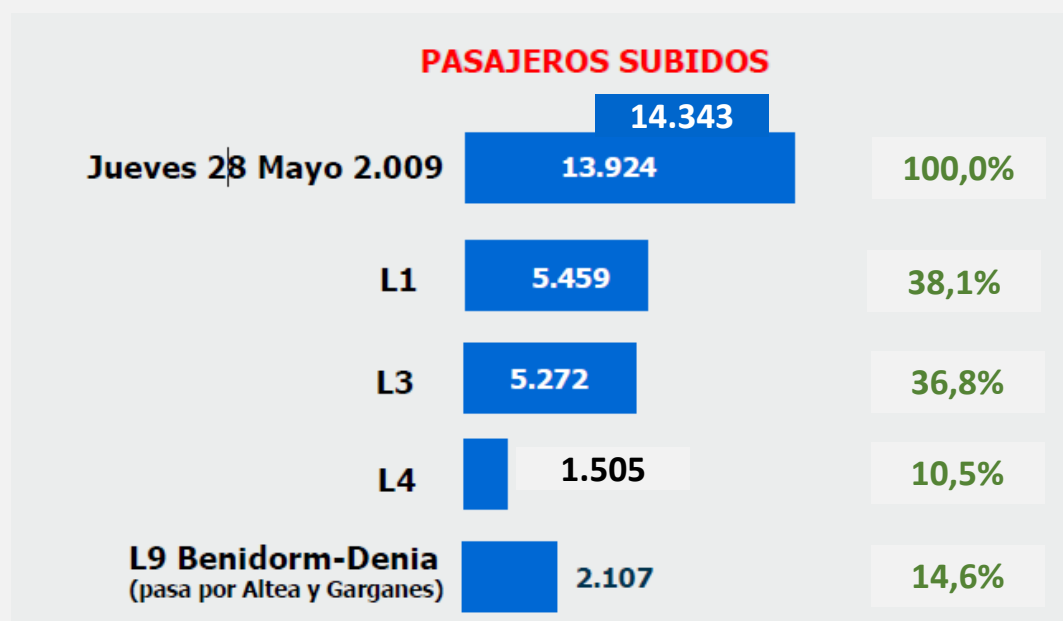


Las características estimadas de este nuevo tranvía serán las siguientes:

- La longitud total de la futura línea alcanzará los 90 / 100 km de eje.
- El tiempo estimado entre la estación intermodal de Alicante con Altea, se ajustará a un total de 50 / 60 minutos por trayecto.
- Las velocidades que alcanzará el convoy se establecerán en función de la ubicación del mismo:
  - Interurbana: 110 km/h
  - Urbana: 30 km/h

## II.6.1.- OFERTA Y DEMANDA DE LA RED DE TRANSPORTE PÚBLICO

### TRAM L-9 Benidorm-Denia. Demanda de viajeros



Unidad: pasajeros subidos y porcentaje

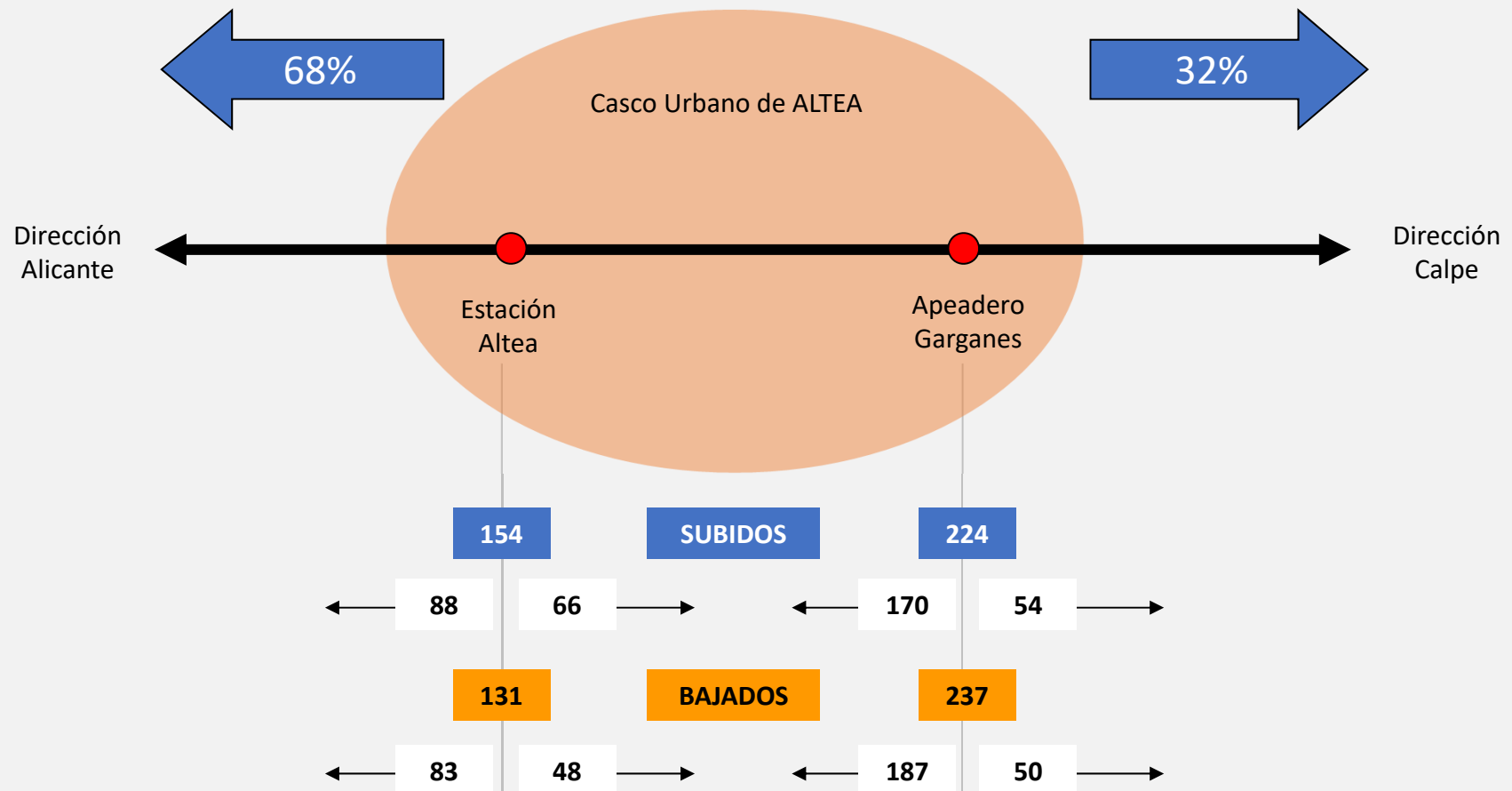
	Pasajeros Subidos		Pasajeros Bajados		Parkin g	Personal FGV
	%	Nº	%	Nº		
Olla Altea	7	34	8	34	Si	Si
Cap Negret	13	63	7	28	No	No
Garganes	47	224	55	236	No	No
Altea	33	154	30	128	Si	Si
TOTAL	100	475	100	426		

Fuente: PMUS

## II.6.1.- OFERTA Y DEMANDA DE LA RED DE TRANSPORTE PÚBLICO

### TRAM

La movilidad en TRAM se realiza sobre todo en dirección Alicante (68%) y en menor medida hacia Calpe-Denia (32%)



## II.6.1.- OFERTA Y DEMANDA DE LA RED DE TRANSPORTE PÚBLICO

FRANJA HORARIA	PASAJEROS SUBEN POR ESTACIÓN					
	ESTACIÓN DE ALTEA			APEADERO GARGANES		
	SENTIDO			SENTIDO		
	IDA	VUELTA	TOTAL SUBEN ALTEA	IDA	VUELTA	TOTAL SUBEN GARGANES
6	0	2	2	---	11	11
7	2	10	12	6	22	28
8	4	0	4	4	8	12
9	2	2	4	3	7	10
10	7	13	20	4	12	16
11	8	3	11	3	10	13
12	8	10	18	2	14	16
13	3	4	7	1	12	13
14	5	3	8	4	10	14
15	13	0	13	5	---	5
16	4	15	19	3	20	23
17	1	2	3	6	17	23
18	3	11	14	5	11	16
19	2	5	7	3	3	6
20	1	6	7	5	7	12
21	3	2	5	0	5	5
22	0	0	0	---	1	1
<b>TOTAL</b>	<b>66</b>	<b>88</b>	<b>154</b>	<b>54</b>	<b>170</b>	<b>224</b>

FRANJA HORARIA	PASAJEROS BAJAN POR ESTACIÓN					
	ESTACIÓN DE ALTEA			APEADERO GARGANES		
	SENTIDO			SENTIDO		
	IDA	VUELTA	TOTAL BAJAN ALTEA	IDA	VUELTA	TOTAL BAJAN GARGANES
6	3	1	4	1	---	1
7	2	1	3	16	5	21
8	1	0	1	10	6	16
9	0	1	1	16	2	18
10	4	3	7	11	2	13
11	10	6	16	20	4	24
12	7	11	18	9	4	13
13	8	2	10	15	1	16
14	12	3	15	14	0	14
15	3	---	3	12	---	12
16	8	10	18	6	6	12
17	4	0	4	3	6	9
18	4	1	5	9	1	10
19	5	2	7	21	4	25
20	2	4	6	12	6	18
21	5	3	8	5	3	8
22	5	0	5	7	---	7
<b>TOTAL</b>	<b>83</b>	<b>48</b>	<b>131</b>	<b>187</b>	<b>50</b>	<b>237</b>

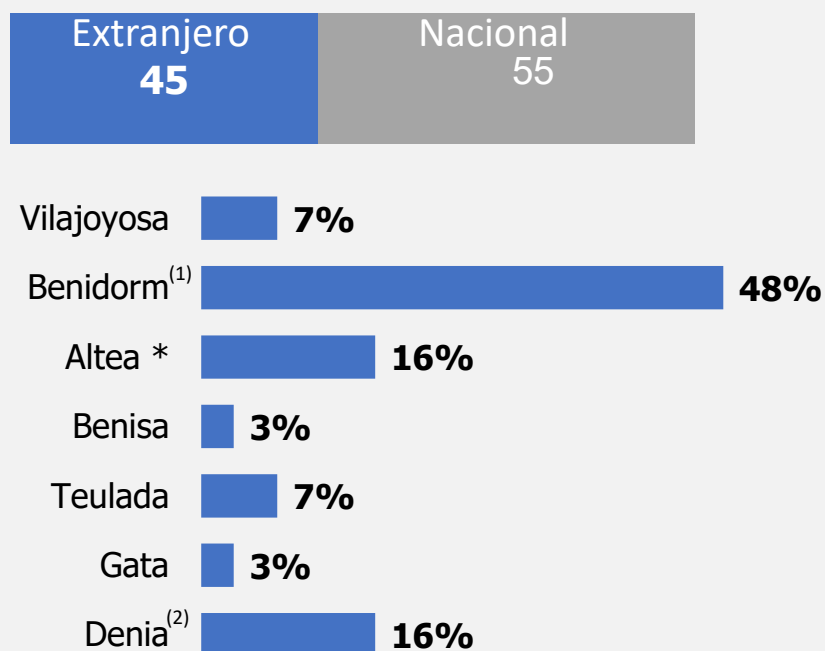


## II.6.1.- OFERTA Y DEMANDA DE LA RED DE TRANSPORTE PÚBLICO

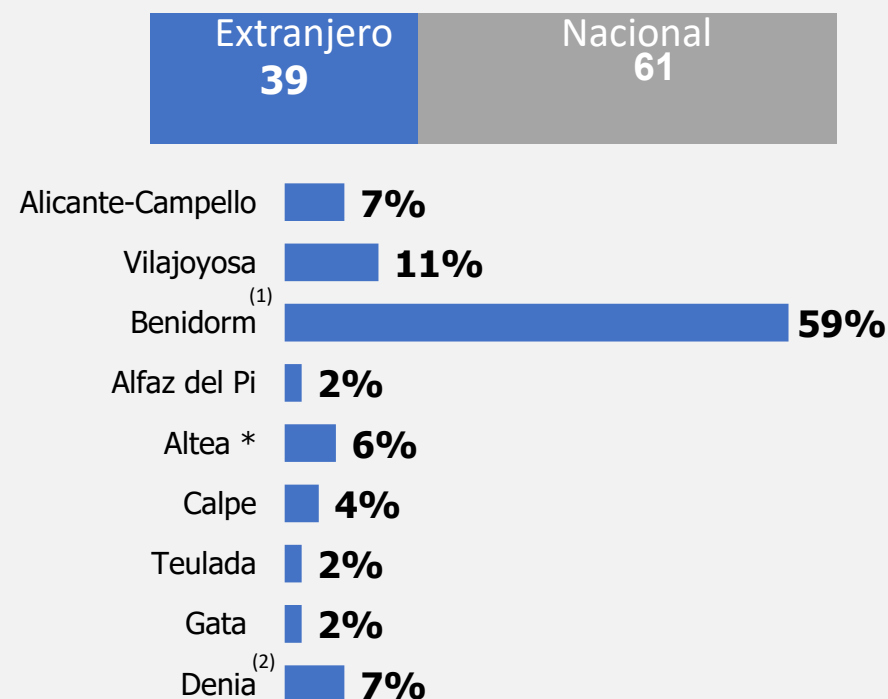
### TRAM

### CARACTERÍSTICAS DE LOS USUARIOS DEL TRAM EN LAS PARADAS DE ALTEA Y GARGANES

#### SUBIDOS EN ALTEA



#### BAJADOS EN ALTEA



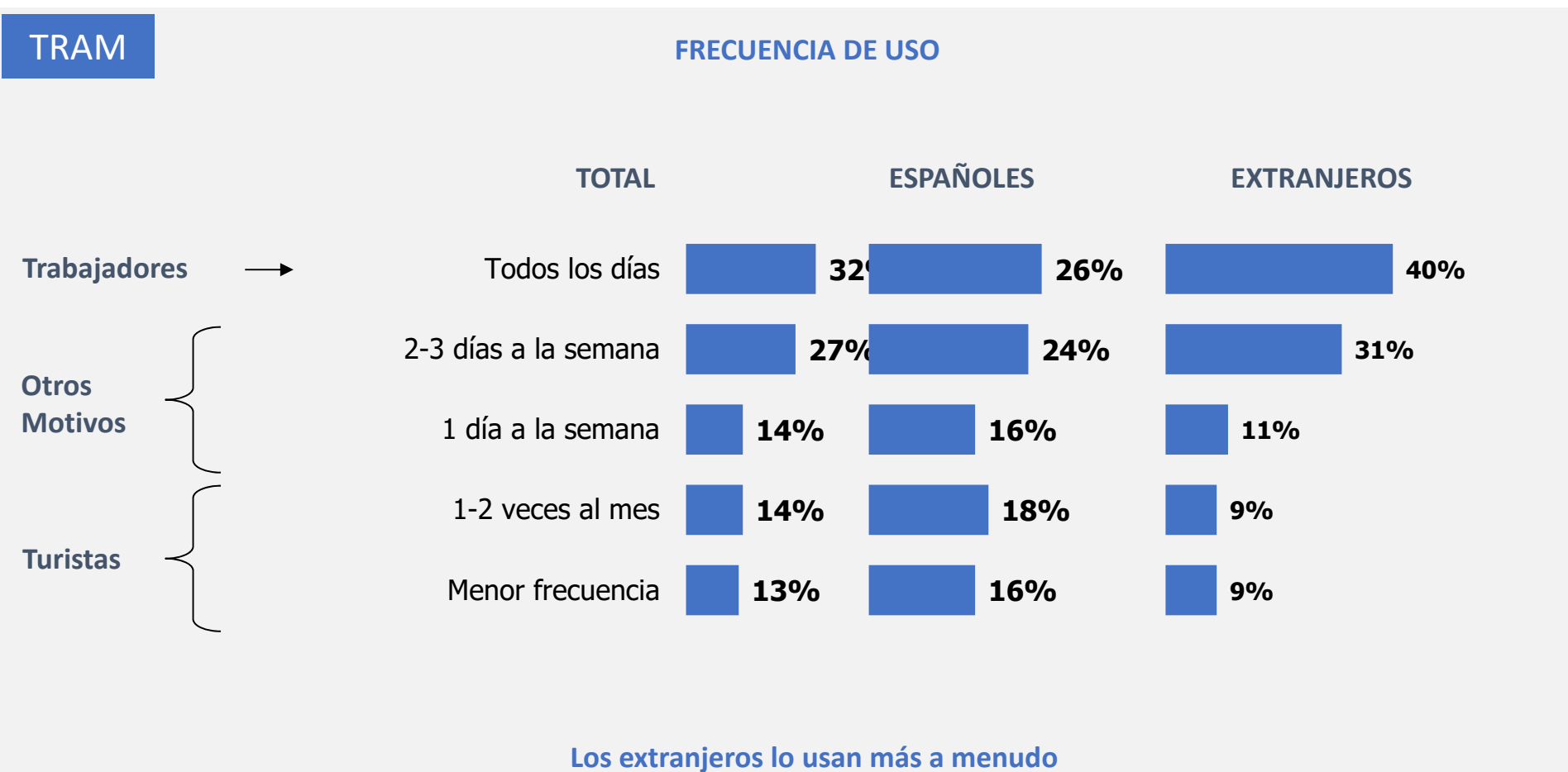
\* Paradas de Altea, Garganes, Cap Negret y Olla de Altea

(1) Parada Terra Mítica, Benidorm

(2) Parada de Hospital de Denia, Denia

Fuente: PMUS

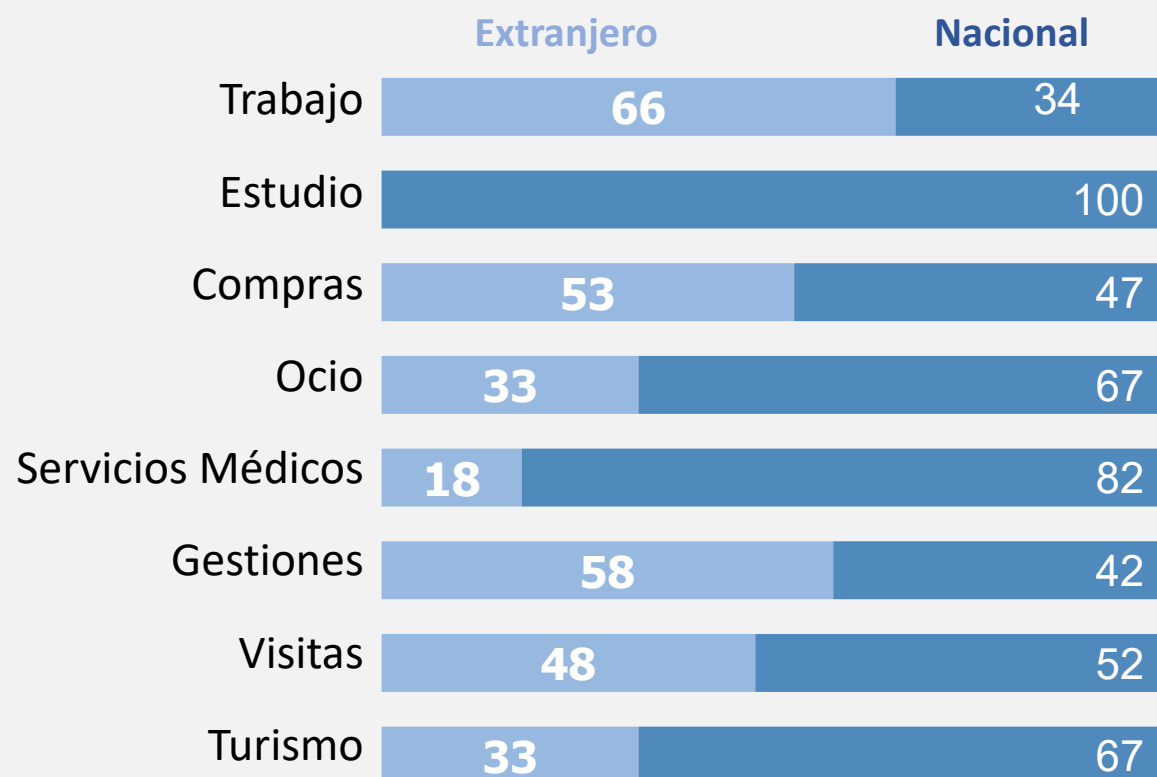
## II.6.1.- OFERTA Y DEMANDA DE LA RED DE TRANSPORTE PÚBLICO



## II.6.1.- OFERTA Y DEMANDA DE LA RED DE TRANSPORTE PÚBLICO

### TRAM

### UTILIZACIÓN DEL TRAM POR MOTIVO DE VIAJE



## II.6.2.- COBERTURA DE LA RED DE TRANSPORTE PÚBLICO

### TRAM



Estación de Altea

Apeadero  
Garganes

Apeadero  
Cap Negret

Apeadero  
Olla Altea

## II.6.3.- TRANSPORTE DISCRECIONAL

### SERVICIO DE TAXIS:

El transporte discrecional es aquél que realiza servicios de transporte no regular de pasajeros, es decir, se efectúa sin sujeción a itinerario u horario establecidos.

Altea cuenta con un servicio de Taxis compartido con el resto de la comarca de la Marina Baixa. El Área de La Marina Baixa cuenta con 87 licencias de Taxis, que se reparten entre 7 municipios, aunque atienden (a través del Servitaxi) a los 17-18 pueblos de toda la comarca, excepto Benidorm, que actúa como una isla dentro del Área de Prestación.

Altea cuenta con dos asociaciones, con un total de 26 licencias (24 y 2 respectivamente).



Municipios	Población (habitantes)	Licencias
<b>Villajoyosa</b>	<b>32.534</b>	<b>87</b>
<b>Altea</b>	<b>23.532</b>	
<b>Alfaz del Pi</b>	<b>20.939</b>	
<b>La Nucia</b>	<b>16.958</b>	
<b>Callosa d'En Sarrià</b>	<b>8.224</b>	
<b>Finestrat</b>	<b>5.844</b>	
<b>Polop</b>	<b>4.112</b>	
<b>TOTAL</b>	<b>112.143</b>	

Fuente: INE



## II.6.3.- TRANSPORTE DISCRECIONAL

**SERVICIO DE TAXIS:** Paradas. En total existen 6 paradas de Taxi en Altea:

1. Calle pont de Moncau.
2. Calle La mar (frente Guardia Civil).
3. Junto a hotel Villa Gadea Beach (en la N-332).
4. Junto al hotel Melia Altea Hills (en el acceso a dicha urbanización).
5. En el centro de Altea la Vella (en la ctra. CV-755).
6. Los martes también se pone una parada para el mercadillo junto a la Gasolinera del Cami del l'Algar.



Pont de Moncau

Calle la Mar, frente  
Guardia Civil

## II.6.3.- TRANSPORTE DISCRECIONAL

### SERVICIO DE LANZADERAS:

- En la actualidad existe un servicio de lanzaderas que **conecta Altea con el aeropuerto** y que trabaja en la comarca donde encontramos Altea. El servicio se gestiona a través de la empresa **BENICONNECT** y de sus distintos medios de contacto.
- Como segunda opción con carácter privado tenemos el servicio de lanzadera propio del hotel CAP NEGRET que **conecta el hotel con Altea**.

**Servicio shuttle gratuito | Free shuttle service**  
**Horario de salida | Departure**

	10:00	10:30	11:00	11:30	12:00	12:30	13:00
<b>Mañana   Morning</b>							
<b>Tarde   Afternoon</b>	17:00	18:00	19:00	19:30	20:00	20:30	



\* Las reservas se gestionarán directamente en el libro de reservas al lado de recepción. Coordine con el chofer la recogida  
\* Reservations will be handled directly in the shuttle booking book next to reception. Coordinate with the driver the pick - up point

Los horarios aquí expuestos son orientativos y se podrán ver modificados debido a circunstancias externas como el tráfico en la carretera y/o el flujo de clientes.  
The schedules shown here are indicative and may be modified due to external circumstances such as traffic on the road or the flow of customers.

**HOTEL cap negret**  
ALTEA | ALICANTE | SPAIN



## II.- Análisis de la situación actual

### II.7.- Itinerarios ciclistas

## II.7.- ITINERARIOS CICLISTAS.

Actualmente **solamente encontramos carril bici dentro del término de Altea en CUATRO zonas muy localizadas:**

- ❖ **La primera en el margen del Rio Algar.**
- ❖ **La segunda el denominado Corredor Verde.**
- ❖ **La tercera en el paseo del puerto del Altea.**
- ❖ **La cuarta y última en el paseo del Albir. (Uso compartido con itinerarios peatonales.)**

## II.7.- ITINERARIOS CICLISTAS.

**Este primer itinerario** se desarrolla en planta a lo largo de la desembocadura del Rio Algar en su margen derecho con **una distancia aproximada de 1.300,00 metros**.



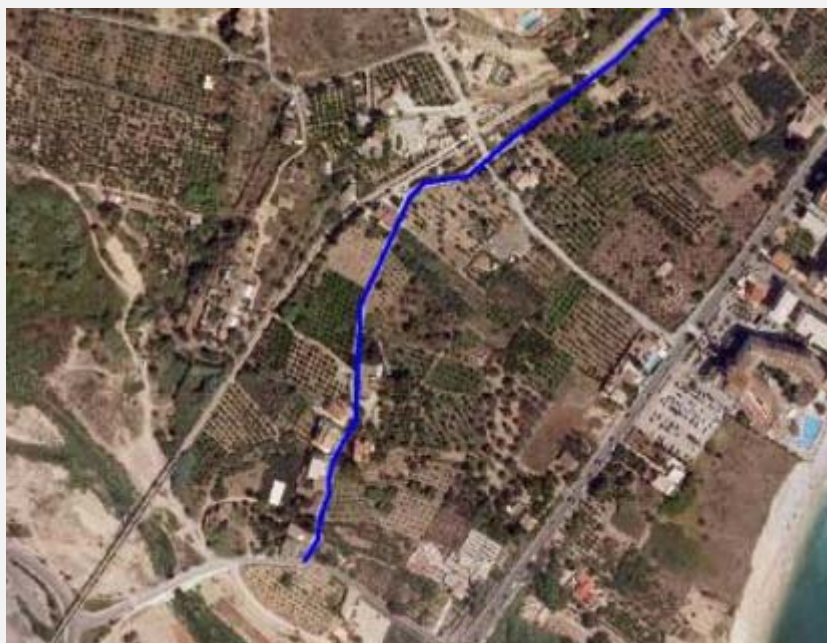
Nota: En azul el itinerario ciclista.

El itinerario ciclista se caracteriza por su **pavimento continuo ejecutado en tierra con un ancho medio de 2,00 metros**, analizándolo desde el punto de vista de alzado, no existe apenas desnivel en todo su recorrido.



## II.7.- ITINERARIOS CICLISTAS.

**El segundo itinerario** conocido como Corredor Verde, se desarrolla en paralelo a las vías ferroviarias, coincidiendo además con las paradas existentes.



Nota: En azul el itinerario ciclista.

El itinerario ciclista se caracteriza por su **pavimento continuo ejecutado en hormigón impreso con un ancho variable en función del ancho de la calle**. Los ciclistas comparten la plataforma de la calle con los vehículos motorizados exclusivamente de los residentes, delimitando el mismo por dos líneas continuas dibujadas en la superficie en color blanco





## II.7.- ITINERARIOS CICLISTAS.

**El tercer itinerario** conocido como Corredor Verde, se desarrolla en paralelo a las vías ferroviarias, coincidiendo además con las paradas existentes.



Nota: En azul el itinerario ciclista existente. En rojo itinerarios proyectados.

El itinerario ciclista se caracteriza por su **pavimento continuo ejecutado en asfalto con un ancho continuo**. Los ciclistas poseen por un lado las condiciones de circulación exclusivas acompañados de las medidas de protección con el resto de medios de transporte y por otro una señalización adecuada



## II.7.- ITINERARIOS CICLISTAS.

Cabe mencionar, que **existen pocos destinos en los que se hallen aparcamientos para bicicletas**, lo que imposibilita en gran medida la utilización de este medio de transporte.

Como vemos en la siguiente imagen de la parada del TRAM donde conecta con el itinerario ciclista, no existe una zona de estacionamiento ciclista.



De forma general, se puede concluir que a pesar de la existencia de itinerarios ciclistas, al estar estos formados únicamente por dos tramos muy concretos, **se detecta una gran insuficiencia de cobertura a la población.**

Además cabe reseñar que el primer de los dos itinerarios enumerados, presenta deficiencias técnicas, como por ejemplo, falta de señalización



## II.- Análisis de la situación actual

### II.8.- Movilidad peatonal



## II.8.- MOVILIDAD PEATONAL.

El término municipal de Altea, está dividido en:

- El casco urbano
- Urbanizaciones más o menos próximas núcleo urbano.

Esto provoca que **los desplazamientos peatonales, se limiten a las unidades de población existente**, sin realizarse movimientos entre ellas, debido a que en algunos casos la distancia asciende a varios kilómetros.

---



**Se genera entonces un uso masivo del vehículo privado.**

## II.8.- MOVILIDAD PEATONAL.

El núcleo urbano se puede estructurar en tres zonas distintas, **el casco antiguo, la zona de playa y el resto del núcleo urbano.**

### CASCO ANTIGUO

El casco antiguo se caracteriza en **la estrechez de sus calles** y el poco espacio existente destinado al peatón. Este no es el elemento más característico, sino que el condicionante que más influye en la movilidad es la **fuerte pendiente de sus calles.**



### ZONA PLAYA

El paseo marítimo y la playa poseen un alto grado de movilidad peatonal.

Las diversas actuaciones efectuadas en el municipio **favorecen la comunicación entre playas y municipios** como es el paseo que conecta Altea con la playa del Albir.



### RESTO

El resto del núcleo urbano posee unas condiciones de movilidad peatonal variable en función de la localización donde nos encontremos. Como vemos en la imagen de ejemplo, existen algunos puntos con deficiencias en la continuidad desde un punto de vista de un nivel adaptado.



## II.8.- MOVILIDAD PEATONAL.

Como núcleo urbano distinto a la propia Altea tenemos **Altea la Vella**.

Se considera un núcleo de atracción muy elevado de vehículos particulares de las urbanizaciones cercanas gracias a la amplia gama de establecimientos existentes.

Esta característica **confiere unas condiciones de movilidad peatonal a este pequeño núcleo urbano aceptables debido al estado de las aceras y pasos de peatones.**

Además existe una zona Semaforizada que complementa las conexiones de movilidad combinándose con los pasos de peatones existentes a lo largo de la carretera que atraviesa el núcleo urbano.





## II.- Análisis de la situación actual

### II.9.- Accesibilidad PMR

## II.9.- ACCESIBILIDAD PMR

*Accesibilidad* es la posibilidad que tiene un individuo, con o sin problemas de movilidad o de percepción sensorial, de comprender un espacio, integrarse en él y comunicarse con sus contenidos. También se define como la característica del medio, que permite a todas las personas el acceso, utilización y disfrute, de manera normalizada, segura y eficiente.

La accesibilidad integral implica accesibilidad en la edificación, urbanismo, transporte, comunicación y servicios. Es un derecho básico que garantiza la no discriminación por razones de edad, discapacidad o características funcionales y es condición previa para la participación social y económica en igualdad de oportunidades. Para su consecución se exigen desarrollos legislativos, técnicos, económicos, de mercado, planificación, diseño, ejecución, rehabilitación, formación y mentalización.

Al final del siglo XX, un tercio de la población estará constituida por personas mayores y personas con algún tipo de discapacidad. Se debe atender a la mayor gama posible de ciudadanos con distintas características. La ventaja de tener en cuenta a personas que tienen mayores dificultades resulta un diseño de calidad para todos. Autobuses de piso bajo, sin escalones, rebajes en las aceras, desarrollo informático de fácil manejo, galerías comerciales y aeropuertos fáciles de transitar, han sido ejemplos exitosos de este proceso con beneficios para todos los usuarios. La accesibilidad debe también permitir la adaptación a nuevas innovaciones tecnológicas y a los cambios que a lo largo de la vida de las personas se producen. La accesibilidad se plantea actualmente como un reto irrecuperable y muestra la calidad de vida de la sociedad.

## II.9.- ACCESIBILIDAD PMR

Todos los Ayuntamiento deben mostrar sensibilidad ante las dificultades de las personas con discapacidad y colaborar con ellas en la búsqueda y materialización de soluciones que faciliten su integración. Para ello debería:

- Afirmar el compromiso de la política municipal con la satisfacción de necesidades de las personas con discapacidad desde una perspectiva coherente y planificada, integral y permanente, mediante la elaboración de un Plan de Accesibilidad.
- Dar mejor cobertura institucional a las necesidades de personas con discapacidad de la ciudad.
- Implicar, de forma coordinada, a las diferentes Áreas, Organismos y Empresas Municipales en la promoción de la accesibilidad, participación e integración social y laboral de las personas con discapacidad.

En el Municipio de Altea no existe una Plan de Accesibilidad.

En Altea existe una Asociación de Discapacitados que lucha por la supresión de barreras arquitectónicas y por la integración de los discapacitados en todos los aspectos de la vida del Municipio. La Asociación de Discapacitados de Altea (ADA) constituye una de las asociaciones más comprometidas y activas del Municipio. Cuentan con 82 socios representativos del número real de discapacitados de Altea. Fue constituida hace 10 años.

## II.9.- ACCESIBILIDAD PMR

Desde la Asociación se denuncia que el Ayuntamiento no cubre el mínimo de plazas de aparcamiento para discapacitados, habiendo lugares donde podría haber posibilidad de trabajo para los miembros de este colectivo que no son accesibles para ellos; mientras que desde Jefatura de Policía se informa que el número de plazas de este tipo se han incrementado en la medida que se han recibido solicitudes específicas al respecto.

Se solicita, así mismo un mayor control por parte del Ayuntamiento en los edificios de nueva construcción a fin de que se habiliten adecuadamente, ya que muchos tienen rampas no funcionales debido a su peligrosidad.

La Asociación llevó a cabo una Campaña de Sensibilización y Concienciación a la Comunidad (por medio de multas representativas a los vehículos mal aparcados, etc) y comenzó a buscar concienciación política (mediante radio, televisión, etc), obteniendo gran resultando en la modificación y mejora de accesibilidad en las calles y en pasos de peatones del Municipio. Aunque hay varios edificios públicos no accesibles todavía.



## II.9.- ACCESIBILIDAD PMR

A lo largo y ancho de Altea existen diferentes plazas de aparcamiento para minusválidos. Estas plazas son de uso reservado para minusválidos y sus vehículos adaptados.

Estas plazas suelen ser especiales (mas anchas o más largas) y poseen un acceso y uso prioritario para personas con minusvalías (que posean el identificador municipal adecuado) por lo que la actitud poco solidaria de algunos conductores de aparcar libremente en ellas, es digna de ser denunciada.

Algunas plazas suelen tener una matrícula concreta y esto es porque se han cedido específicamente para un vehículo, no pudiendo aparcar otros que no sea éste.

En cuanto a aparcamientos reservados para personas discapacitadas, podemos encontrar en la zona centro unas 3 o 4 plazas, además de 5 plazas personalizadas para gente que lo ha solicitado. Existen unas 10 plazas en todo el municipio.

En cualquier caso, no hay que olvidar la conveniencia de sensibilizar a la población en lo referente a la movilidad sostenible dentro del Municipio, fomentando el uso de la bicicleta y el desplazamiento a pie. Ambas alternativas son perfectamente posibles en Altea, ya que las distancias dentro del casco urbano no son muy grandes y aportan beneficios ambientales al reducir la contaminación atmosférica y el ruido, contribuyendo a mejorar la calidad de vida urbana y la seguridad de los peatones y ciclistas.



## II.- Análisis de la situación actual

### II.10.- Participación institucional y ciudadana

## II.10.1- PARTICIPACIÓN INSTITUCIONAL Y CIUDADANA. MESA POLÍTICA.

### PARTICIPANTES

- **Andrés Ripoll Llorens** . Alcalde-Presidente del Excmo. Ayuntamiento de Altea.
- **Carolina Punset Bannel**. Concejalía de Agricultura, Participación Ciudadana, Relación con ciudadanos extranjeros y Sanidad.
- **Santiago Domingo Ronda Pérez**. Concejalía de Infraestructuras, Medio Ambiente, Playas y Servicios, Actividades y Ocupación de Via Pública y Recursos Humanos.
- **Maria Josefa Rostoll Zaragoza**. En representación de la oposición (Partido Popular).
- **Baltasar Ripoll Torres**. Portavoz del Bloc
- **Francesca Sevilla García**. Grupo independiente
- **Herminio Navarro**. Jefe de la Policía Local.
- **Arroyo**. Oficial de la Policía Local

Personal y cargos en fecha de celebración de mesas.

Fuente: PMUS

## II.10.1- PARTICIPACIÓN INSTITUCIONAL Y CIUDADANA. MESA POLÍTICA.

### TRANSPORTE PÚBLICO

1. Soterramiento de las vías a su paso por el centro urbano (tramo inferior a 1 km).
2. Aumento de frecuencias del TRAM. Actualmente es utilizado principalmente por jóvenes en sus desplazamientos al ocio (Benidorm).
3. Creación de la 1ª línea de autobuses urbanos de carácter circular, uniendo puntos generadores de viajes (centro médico, casco antiguo, bajada puerto).
4. Escasa rentabilidad del Transporte Público.

### CIRCULACIÓN

1. Problema de interconexión intramunicipio (desde Altea la Vella hasta Altea).
2. Preocupación de la posible construcción de la ctra la Nucia a 4 carriles (plan de autovía Alcoy-Benidorm).
3. Problema de acceso al complejo hotelero Villa Gadea desde la A7 y a Altea Hills desde la N332.
4. Problemas circulatorios y de aparcamiento en momentos del año puntuales (verano, Semana Santa, puentes).
5. Problemas de circulación puntuales en días de mercadillo y horas punta (salida por la tarde)

## II.10.1- PARTICIPACIÓN INSTITUCIONAL Y CIUDADANA. MESA POLÍTICA.

### APARCAMIENTO

1. Carencia de aparcamiento público en Altea la Vella.
2. No falta aparcamiento gratuito. Problema de concienciación de los ciudadanos de aparcar puerta-puerta.
3. Eliminación de plazas de aparcamiento en pleno centro (ramal Jaume I, frente marítimo).
4. Muy baja utilización de aparcamientos subterráneos.
5. Estudiar la viabilidad del parking del Paseo del Mediterráneo.
6. Facilitar el acceso al parking de la Filarmónica.

### BICICLETA

1. Potenciar el uso de la bicicleta (tramo llano del municipio).
2. Creación del corredor verde de Altea, entre el Mascarat y el Palau.
3. Construcción de ruta ciclista por el cauce del río Algar hasta el pántano de Guadalest.
4. A partir del estudio de bicicletas ya realizado, está en estudio un servicio de préstamo de bicicletas

## II.10.1- PARTICIPACIÓN INSTITUCIONAL Y CIUDADANA. MESA POLÍTICA.

### MOVILIDAD CIUDADANA

1. Se ha puesto en marcha la experiencia de compartir coche en desplazamientos interurbanos.
2. Se quieren potenciar los desplazamientos andando y en bici.

### PEATONALIZACIONES

1. Se han peatonalizado un buen número de ejes.
2. Se quiere continuar con esta política en el casco antiguo, el frente litoral y en Jaume I.
3. Un primer intento de cerrar Jaume I los 4 sábados del mes de diciembre 2008 tuvo rechazo por parte de los comerciantes.

### OTROS

1. No hay problemas con el servicio del taxi.
2. Supresión de la parada de taxis del Pont de Moncau para facilitar el acceso al parking de la Filarmónica.
3. Reordenación del mercadillo. Posible traslado al recinto de la feria.
4. Problemática en Altea de las personas con movilidad reducida.

## II.10.1- PARTICIPACIÓN INSTITUCIONAL Y CIUDADANA. MESA POLÍTICA.

### CON CARÁCTER GENERAL

1. Municipio “partido” por la vía férrea y la autopista A7.
2. Proximidad al mar (del frente marítimo al casco antiguo apenas hay 200 metros).
3. Fuerte presencia de extranjeros con hábitos de movilidad diferentes:
  - a. Mayor preocupación por lo hábitos saludables.
  - b. Mayor uso de la bicicleta.
4. Desarrollo de un municipio sostenible y humano.
5. Municipio avanzado en términos de sostenibilidad (existencia de zona azul hace casi 20 años).
6. Consensuar, preanunciar y explicar adecuadamente las futuras medidas de actuación.
7. Transformación de vías de doble sentido a uno único mediante la creación de circuitos para vehículos.
8. Camino Hondo: Transformación del camino igualando el ancho en todo el tramo; implantación de badenes elevados que disminuyan la velocidad. Están en fase de estudio los sentido en toda la “Y”



## II.10.2- PARTICIPACIÓN INSTITUCIONAL Y CIUDADANA. MESA PROFESIONAL.

### PARTICIPANTES

- **José Pascual Rubio Alemany.** Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana. Director de FGV Alicante.
- **Luis Gonzalez.** Gerente Llorente Bus.
- **Ramón Arredondo.** Presidente Asociación Radio Taxis en Altea.
- **Roque Vidal.** Representante asociación taxistas profesionales de Altea.
- **Pedro Cortés.** Miembro de la junta ejecutiva de la federación de empresarios de Altea.

Personal y cargos en fecha de celebración de mesas.

Fuente: PMUS

## II.10.2- PARTICIPACIÓN INSTITUCIONAL Y CIUDADANA. MESA PROFESIONAL.

### CIRCULACIÓN- APARCAMIENTO

1. Problemas de embotellamiento y dificultades en la entrada y salida del municipio.
2. Semáforos y badenes mal situados.
3. Quejas de clientes por la “vuelta” que están obligados a dar debido a las direccionalidades de las calles.
4. Cambio de direccionalidad de la calle Jaume I, dando un acceso más fácil a N332 desde la parada Pont de Moncau.
5. Este cambio de direccionalidad mejoraría el acceso a parking la Filarmónica.
6. Realización de mejoras en Garganes, para evitar el embotellamiento que se produce a su salida a la N332.
7. Creación de una parada de taxis en Garganes y facilidad de salida en la parada de la Guardia Civil.
8. Carencia de visibilidad de la señal de dirección prohibida en Pont de Moncau.
9. Poco respeto de las paradas de taxis por parte del resto de conductores.
10. Una mayor actuación policial reduciría el mal uso de la zona ORA.
11. Paneles indicadores con las plazas disponibles en las entradas al municipio facilitaría el mayor uso de los parkings.

## II.10.2- PARTICIPACIÓN INSTITUCIONAL Y CIUDADANA. MESA PROFESIONAL.

### TRANSPORTE PÚBLICO

1. Reducción de las frecuencias de paso del TRAM en Altea.
2. Escasa publicidad del uso del TRAM. Lanzamiento de campañas publicitarias.
3. Las obras del desdoblamiento de la vía y la electrificación que se están llevando a cabo actualmente, permitirá reducir a una hora el tiempo de duración del trayecto entre Altea y la estación intermodal de Alicante.
4. En un futuro un tren directo atenderá las estaciones principales y el tranvía atenderá los apeaderos, reduciendo así la duración del viaje.
5. Creación del billete combinado Bus-TRAM (tarjeta *Mobilis*)
6. Planteamientos de desarrollo urbano del Bus:
  - a. Comunicar Ayuntamiento-Palau. (ida y vuelta con frecuencia de 15 minutos).
  - b. Potenciar comunicación con Altea la Vella (1 hora de frecuencia).
  - c. En verano, comunicar Campomanes con Altea Hills
  - d. Línea hacia urbanización ctra La Nucia (menos viable)

#### PROBLEMÁTICA:

1. Problemas en épocas de fuertes lluvias. Desprendimientos y cortes en las vías y carreteras.
2. Existe cierto vandalismo en las vías de Altea y apeadero Cap Negret.
3. Faltan paradas de Bus en Altea (debería haber una cada 400 metros).

## II.10.3- PARTICIPACIÓN INSTITUCIONAL Y CIUDADANA. MESA SOCIAL.

### PARTICIPANTES

- **Manolo.** Representante del colectivo de estudiantes. IES Bellaguarda.
- **Raquel.** Ecologistas en acción.
- **Elena.** Ecologistas en acción.
- **Toni.** Club ciclista de Altea.
- **Reme.** Vicedirectora IES Altaya.
- **Maribel.** AMPA de Les Rotes.
- **Elvira.** AMPA de Les Rotes.
- **Dolores Jimenez.** Asociación de discapacitados de Altea.
- **Ernesto.** Representa los intereses de Izquierda Unida y el movimiento *ATTAC*.
- **Aurelia Alvarez.** AMPA IES Altaya.

Personal y cargos en fecha de celebración de mesas.

Fuente: PMUS

## II.10.3- PARTICIPACIÓN INSTITUCIONAL Y CIUDADANA. MESA SOCIAL.

### TRANSPORTE PÚBLICO

1. No existe transporte público en Altea acorde con el horario escolar.
2. El transporte interurbano solo se utiliza en casos puntuales y de necesidad, ya que no existen paradas reglamentarias, su frecuencia de paso es muy baja y la duración del viaje es excesivamente alta.
3. Estudiar la posibilidad de implementar una línea de bus que una los municipios de La Nucia-Polop-Callosa-Altea.
4. Inexistencia de bonos mensuales, confusión con los descuentos a estudiantes (hay días que sirve y otros días que no, según el conductor).

### APARCAMIENTO

1. Habilitar zonas del aparcamiento del Palau para autobuses comerciales y vehículos, especialmente en horarios de acceso y salida a colegios e institutos.
2. Casco antiguo: estudiar la posibilidad de un aparcamiento público adecuado al casco antiguo (solar zona Calvario).
3. Posibilidad del acceso restringido en el casco antiguo solo para residentes.

## II.10.3- PARTICIPACIÓN INSTITUCIONAL Y CIUDADANA. MESA SOCIAL.

### RED CICLISTA

1. Escasa motivación a la utilización de la bicicleta por el peligro existente en toda la trama urbana del municipio.
2. No existen lugares idóneos para el uso de la bicicleta.
3. Comunicación de una red ciclista que uniera la comarca de la Marina Baixa (consenso de ayuntamientos).
4. Inexistencia de aparcamientos para bicicletas en Altea.
5. Fomento del transporte en bicicleta: concienciación ciudadana.

### ACCESOS COLEGIOS E INSTITUTOS

1. No existe zonas de aparcamiento en la mayoría de los colegios e institutos, y si existen no son utilizadas.
2. Peligro de atropellos en los accesos en las horas de entrada y salida, debido principalmente a la estrechez de las aceras y a la afluencia masiva de vehículos en esos momentos.
3. Problemas puntual en Les Rotes: los autobuses comerciales (turísticos) aparcan y maniobran en el mismo acceso.

## II.10.3- PARTICIPACIÓN INSTITUCIONAL Y CIUDADANA. MESA SOCIAL.

### RED PEATONAL

1. Poco disfrute del paseo peatonal en el municipio.
2. Paseo marítimo “ocupado” por las terrazas de bares y restaurantes (en época estival la dificultad de paseo se agrava).
3. Las aceras estrechas impiden el disfrute del peatón, incrementado aún si los vehículos aparkan en ellas.

### PERSONAS DE MOVILIDAD REDUCIDA (PMR)

1. Los edificios públicos no están preparados para el acceso de discapacitados (Ayuntamiento, Juzgados, etc).
2. Las rampas actuales de acceso de minusválidos en el municipio deberían ser sometidas a revisión, ya que la mayoría no tienen una inclinación adecuada o son de difícil uso.
3. Los anchos de las aceras impiden la libre circulación de las Personas de Movilidad Reducida.

### OTROS

1. Campaña de comunicación de las mejoras realizadas o por realizar por parte del Ayuntamiento.



## II.10.4- FORO DE PARTICIPACIÓN ON-LINE

### RED PEATONAL/CICLISTA

1. Necesidad de carril bici en el camino de Hondo, para comunicar Altea la Vella con el municipio de Altea.
2. Se necesitan aparcamientos para bici (en la Casa de Cultura, por ejemplo).
3. Ampliación de aceras.
4. Concienciación de los vehículos a respetar los pasos de peatones y aceras (es difícil desplazarse por ellas con un carrito de bebé)
5. Hacen falta más zonas ajardinadas y parques donde los niños puedan jugar.
6. Iluminación en el parking del Palau.
7. Urbanizar la zona del club náutico.
8. Soterramiento de las vías.
9. Limitación de la circulación en la calle Pont de Moncau: contaminación acústica.
10. Facilitar rampas en todas las aceras del municipio, para el bienestar de pequeños y mayores.
11. Creación de un buen carril bici que conecte el centro con el resto de zonas y una variante real que descongestione el tráfico.

## II.10.3- FORO DE PARTICIPACIÓN ON-LINE

### CIRCULACIÓN EN EL MUNICIPIO

1. El Paseo Sant Pere debería tener un sólo sentido, especialmente en el tramo en el que se estrecha
2. En el paseo marítimo, los peatones sólo pueden circular al borde del mar, ya que por la acera de enfrente es imposible debido a los bares que ocupan todo el espacio con sus mesas y sillas.
3. Limitar el tráfico en la cuesta de las Narices, ya que soporta un importante tráfico de vehículos pesados (autobuses, tractores y camiones), además de ser una carretera de acceso a colegios e institutos.
4. La futura circunvalación debería ser de dos carriles, para que no ocurra como en Benidorm y la Villajoyosa que ya están obsoletas.
5. Vigilancia del buen uso de las plazas reservadas para los municipios.

### CIRCULACIÓN EN EL MUNICIPIO

1. Fomento del uso del transporte público.
2. Implantación de una buena red de autobuses de línea, que sería una posible solución al problema actual. Los actuales autobuses no pasan con la frecuencia que los haga útiles.
3. El transporte público en Altea es prácticamente inexistente.
4. Creación de un Transporte público de Altea a La Nucia con parada en urbanizaciones..



## III.- Síntesis del diagnóstico

### III. - SÍNTESIS DEL DIAGNÓSTICO. ÍNDICE

1. Socioeconomía
2. Datos generales de movilidad
3. Red Viaria interior y seguridad vial
4. Aparcamientos
5. Transporte colectivo: Bus
6. Transporte colectivo: TRAM y Taxi
7. Itinerarios ciclistas
8. Movilidad Peatonal
9. Participación ciudadana

### III.1. - SÍNTESIS DEL DIAGNÓSTICO. SOCIOECONOMÍA

- ❖ Municipio de 21.813 habitantes y 35 km<sup>2</sup> de superficie
- ❖ Es el municipio 20º por población de los 141 municipios de la provincia, y el 3º de la comarca tras Villajoyosa y Benidorm.
- ❖ Estancamiento entre 1900-1960 y fuerte crecimiento desde entonces (se ha multiplicado por 4).
- ❖ El 80% del crecimiento en el siglo XXI es por el aumento de extranjeros.
- ❖ Es el 5º municipio más denso de la comarca con 631 habitantes/km<sup>2</sup>.
- ❖ El Plan General Estructural está en tramitación actualmente.
- ❖ Es el 5º municipio con más presencia de extranjeros (34%). Estos tienen una mayor edad media.
- ❖ La población aumenta un 150% en el periodo estival por la afluencia de veraneantes en 2ª residencia.
- ❖ Elevado nivel de motorización: 1009 vehículos/1.000 habitantes.
- ❖ Solo un 7% de hogares no tiene coche. Los vehículos ocupan algo más de 300.000 m<sup>2</sup>.
- ❖ No se usa el coche por convencimiento.
- ❖ No se usa la bicicleta por falta de convencimiento.

## III.2. - SÍNTESIS DEL DIAGNÓSTICO. DATOS GENERALES DE MOVILIDAD

- ❖ 48.867 desplazamientos al día en Altea por los residentes.
- ❖ 21.140 coches al día atraviesan el casco urbano.
- ❖ Un 50% van de paso, que son los que absorberá la variante.
- ❖ 2.562 vehículos de no residentes entran a la ciudad cada día. 8.113 residentes entran y salen al día.
- ❖ 2,90 desplazamientos por residentes y día.
- ❖ Mayor número de desplazamientos entre las 12 y las 14 horas y por la mañana de 8 a 9 horas.
- ❖ 56% de los desplazamientos por trabajo se producen entre las 7 y las 10 horas. Representan el 30% del total.
- ❖ 63% de los desplazamientos se producen en moto o coche. Casi un 20% superior a otras ciudades similares. Solo un 30% se realizan andando (un 25% inferior).
- ❖ El desplazamiento medio es de 19 minutos. Un 53% es de 10 minutos o menos.
- ❖ Un 53% de los viajes es de menos de 1 km de longitud.
- ❖ 2/3 de los desplazamientos son habituales.
- ❖ La bicicleta concentra un 1% de los viajes que equivalen a 1.000 desplazamientos.
- ❖ El 56% desconoce el coste de su viaje.
- ❖ Los que se desplazan en coche aparkan en sitios gratuitos.

### III.2. - SÍNTESIS DEL DIAGNÓSTICO. DATOS GENERALES DE MOVILIDAD

- ❖ El 78% de los habitantes opina que la circulación en el casco urbano es densa o muy densa.
- ❖ Para el 76% hay grandes problemas de aparcamiento en Altea.
- ❖ Un 44% de los coches que entran en Altea van con una sola persona.
- ❖ La estancia media es de 3 horas y cuarto. Implica que los visitantes foráneos ocupan 800 plazas de aparcamiento durante todo el día.
- ❖ Los visitantes de Altea son sobre todo de los municipios próximos: Benidorm, Alfaz del Pi, La Nucia, Calpe.
- ❖ De los visitantes de otras zonas de Altea se reparten a partes iguales entre l'Olla-Cap Negret, Altea la Vella y Mascarat-Altea Hills.
- ❖ El destino final del viaje es la Avda. Jaume I seguido del puerto-Sant Pere.



### III.3. - SÍNTESIS DEL DIAGNÓSTICO. RED VIARIA INTERIOR Y SEGURIDAD VIAL

- ❖ Por Altea la Vella circulan 8.359 vehículos a diario. Un 8% son pesados.
- ❖ La entrada norte a Altea es la de mayor intensidad (IMD = 21.443).
- ❖ La entrada sur posee una IMD = 14.625 vehículos/día.
- ❖ La carretera de La Nucia posee una IMD = 10.509 vehículos/día.
- ❖ De los 3.009 vehículos que salen del Paseo del Mediterráneo, un 44% se dirigen al norte, 41% al casco antiguo por Pont de Moncau y el 15% hacia el sur.
- ❖ La saturación de vehículos se produce entre las 12 y las 13 horas.
- ❖ El número de accidentes se sitúa en 518, lo que supone 22 accidentes por cada 1.000 habitantes.
- ❖ El nivel de servicio calculado de las carreteras CV-760 y CV-755 son adecuados.
- ❖ El nivel de servicio calculado de la N-332 se considera como no adecuado.
- ❖ El nivel de servicio de las intersecciones no semaforizadas se consideran adecuadas.
- ❖ El nivel de servicio de las intersecciones semaforizadas están muy condicionadas por los tiempos y fases impuestos por los altos valores de IMD.

### III.4. - SÍNTESIS DEL DIAGNÓSTICO. APARCAMIENTOS

- ❖ Hay tres aparcamientos privados subterráneos situados en el centro con 358 plazas en total.
- ❖ Hay 239 plazas de ORA en el centro de la ciudad con una elevada tasa de ocupación.
- ❖ Se han contabilizado 236 coches mal aparcados en doble fila, encima de aceras y vados.
- ❖ Un 25% de las calles son peatonales.
- ❖ Por los 13.500 automóviles hay menos de la mitad plazas de aparcamiento (4.685 plazas). A estos hay que sumar los cerca de 3.000 vehículos foráneos que entran a diario en Altea.
- ❖ Más de la mitad del tiempo no se respetan las plazas de carga y descarga.

### III.5. - SÍNTESIS DEL DIAGNÓSTICO. TRANSPORTE COLECTIVO: BUS

- ❖ Hay tres líneas de bus interurbano gestionadas por Llorente Bus.
- ❖ Hay una línea de bus interurbano gestionada por Llorente Bus.
- ❖ Tienen 8 paradas en Altea por sentido las líneas interurbanas.
- ❖ Tiene 20 paradas por sentido las líneas urbanas.
- ❖ No existe dato oficial de viajeros en autobús.
- ❖ La estimación que diariamente 536 residentes en Altea y visitantes utilizan la línea 10.

### III.6. - SÍNTESIS DEL DIAGNÓSTICO. TRANSPORTE COLECTIVO: TRAM Y TAXI

- ❖ 475 viajeros utilizan a diario el TRAM para desplazarse.
- ❖ Garganes concentra casi la mitad, Altea un tercio y el resto los dos apeaderos de l'Olla y Cap Negret.
- ❖ 2/3 de la movilidad en TRAM se dirige hacia el sur (Benidorm,...) y un tercio hacia el norte (Calpe, Denia). En el caso de la estación de Garganes los porcentajes son 75%-25%.
- ❖ Hay una distribución bastante homogénea a lo largo del día en el uso del TRAM.
- ❖ Mayor uso por los extranjeros. Más de la mitad se dirigen a Benidorm.
- ❖ El 60% lo hacen bastante habitualmente.
- ❖ El servicio de Taxi de Altea lo atienden 26 licencias que operan en 6 paradas.

### III.6. - SÍNTESIS DEL DIAGNÓSTICO. BICICLETAS

- ❖ El uso de la bicicleta en Altea es muy limitado.
- ❖ No existen suficientes carriles bici y el número de desplazamientos diarios es de 1.074.
- ❖ Hay un proyecto de creación de 4 itinerarios que suman 4 kms de recorrido.

Itinerario	Longitud	Origen – Destino
<b>1</b>	<b>1.890 metros</b>	Avda. Cortes Valencianes - C/ Marina Baixa – C/La Sèquia – Camí Vell d'Alacant – C/Toix
<b>2</b>	<b>725 metros</b>	C/ Garganes - C/ L'Alt Rei En Jaume I
<b>3</b>	<b>730 metros</b>	C/ Llavador – Avda de Valencia - Avda. de La Nucía
<b>4</b>	<b>560 metros</b>	C/ Benidorm – C/ Alcoi
<b>TOTAL</b>	<b>3.905 metros</b>	



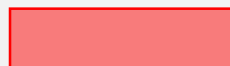
## IV.- Análisis estado de actuaciones PMUS

## IV. - ANALISIS ESTADO DE ACTUACIONES PMUS

PROPUESTA VIARIA					
Propuesta	Acción	Fase I - Año 2012	Fase II - Año 2014	Fase III - Año 2018	Impacto
Accesos	Nuevo trazado 1+1		Camí Fondo, Acceso Estación La Olla		2,4 Km
	Reordenación sección 1+1+Modos blandos <i>(ver propuesta)</i>		Crta. Albir		0,7 Km
Ronda Exterior	Nuevo Trazado 2+2			Ronda Exterior	5,5 Km
Ronda Interior	Nuevo Trazado (Ac+P+1+1+P+Ac)	Mitad norte	Mitad sur		1,8 Km
	Reordenación sección	Mitad norte	Mitad sur		1,1 Km
Distribuidores interiores	Nueva ejecución P+1+1+P		Conector Generalitat Valenciana – Avda. Alvado		0,3 Km
	Reordenación cruces	Garganes – Raspall, Garganes – Comte Altea			2 cruces
	Reordenación sección adaptando anchura carriles	Generalitat Valenciana, Comte D'Altea, Camí Institut, Camí Horta, Avda. Valencia, Montcau, Garganes, Catarroja	Avinguda del Port, Sant Pere, Camí Vell de Alacant, Carrer de la Llum		5,6 Km
	Cambio a sentido único	Garganes			0,1 Km
Ejes principales interiores	Nueva ejecución de plataforma mixta	Montcau, Costera Matxos, Jaume I (Sur)	Pza. Convent, Jaume I (Norte)		1,0 Km
	Reordenación sección con templado	Avda. Nucia	Comte D'Altea	Carrer del Mar	1,6 Km
	Peatonalización			Jaume I	0,4 Km
Viario restringido Residentes y C/D	Reordenación sección	Frente litoral: Avinguda del Port, Sant Pere y Passeig Mediterrani		Frente litoral: Travesía Sant Pere, Travesía Marinero e Illeta	1,8 Km
	Control con bolardos		Accesos principales Casco		5 bolardos
	Señalización restricción		Accesos secundarios Casco		5 puntos



Propuesta ejecutada



Propuesta pendiente

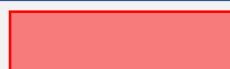


## IV. - ANALISIS ESTADO DE ACTUACIONES PMUS

PROPUESTA DE APARCAMIENTO					
Propuesta	Acción	Fase I - Año 2012	Fase II - Año 2014	Fase III - Año 2018	Impacto
P Borde núcleo	Formalización	Mercadillo	Bellas Artes, Palau		3 aparcamientos en superficie
	Señalización acceso	Plaça dels Sports, Mercadillo	Bellas Artes, Palau		-
P Park&Ride	Nueva ejecución			FGV Garganes <i>(sujeto a mejora línea y a estudio viabilidad posterior)</i>	1 aparcamiento subterráneo
	Formalización		FGV Altea	FGV L'Olla <i>(sujetos a mejora línea y a estudio viabilidad posterior)</i>	2 aparcamientos en superficie
P Disuasión turística	Nueva ejecución		Avda. Valencia		1 aparcamiento subterráneo/ en superficie
P Zonas comerciales	Nueva ejecución	Pº Mediterráneo, Pº Sant Pere (proyectados)			2 aparcamientos subterráneos
	Señalización acceso	Plaça J. M. Planelles, Avda. Comunitat Valenciana, C/ Marina Baixa			-
P Zonas residenciales	Nueva ejecución	Altea la Vella			1 aparcamiento subterráneo/ en superficie
	Formalización			Ingeniero Muñoz, Poniente <i>(sujetos estudio viabilidad posterior)</i>	2 aparcamientos en superficie
Zona ORA	Implantación	Garganes-Conde Altea-Pont de Montcau-FFCC	Garganes-Conde Altea-La Tella-FFCC FFCC-G. Valenciana-C. Huerta-Vora Vila-Ibáñez	Filarmónica-Illeta-Paseo Sant Pere-Pont de Moncau	23,4 hectáreas de zona regulada



Propuesta ejecutada



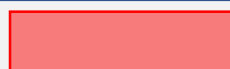
Propuesta pendiente

#### IV. - ANALISIS ESTADO DE ACTUACIONES PMUS

PROPUESTA DE TRANSPORTE PÚBLICO					
Propuesta	Acción	Fase I - Año 2012	Fase II - Año 2014	Fase III - Año 2018	Impacto
Propuesta de red	Modificación trazado	Línea 10 Intervalo de paso 15'			Disminución longitud :4,1 Km Disminución flota necesaria: 2 autobuses
	Nueva implantación	Línea 11 Intervalo de paso 15'			Nueva longitud: 7,8 Km Flota reubicada de línea 10: 2 autobuses <b>Nueva flota: 2 autobuses</b>
		Transporte a la demanda			<b>Flota inicial: 2 vehículos adaptados</b> <i>Incremento paulatino según demanda</i>
			Microbús Intervalo de paso 30'		Nueva longitud: 3,0 Km <b>Nueva flota: 1 microbús</b>
Otras medidas de mejora	Ordenación de espacio de parada			Carrer del Mar	
	Prioridad semafórica			Carrer del Mar	



Propuesta ejecutada



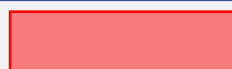
Propuesta pendiente

## IV. - ANALISIS ESTADO DE ACTUACIONES PMUS

PROPUESTA DE MODOS BLANDOS					
Propuesta	Acción	Fase I - Año 2012	Fase II - Año 2014	Fase III - Año 2018	Impacto
<b>Red ciclista</b>					
<b>ESTUDIO PREVIO (AVEN) - REVISADO</b>					
Itinerario 1	Nueva ejecución según estudio AVEN	Carrer Sant Pere, Passeig del Mediterrani, Montcau	Av. del Port		2,2 Km
Itinerario 2	Nueva ejecución según estudio AVEN		Carrer d'Alacant, la Séquia, Camí Vell de Alacant		0,6 Km
Itinerario 3	Nueva ejecución según estudio AVEN	Jaume I, Garganes	Zubeldia, Jaume I		1,2 Km
Itinerario 4	Nueva ejecución según estudio AVEN	Montcau, Avda. Nucia, Avda. València			1,1 Km
Itinerario 5	Nueva ejecución según estudio AVEN		Benidorm, Alcoi		0,5 Km
Pendiente de ordenación	Nueva ejecución	Camí L'Institut, Camí de L'Horta	Camí Vell d'Alacant, Costera Narices, La Llum	Avda. Nucia, Lumeres, Los Arcos, Camí Vell d'Alacant	3,0 Km
Sector norte	Nueva ejecución	Camí de L'Algar, Juan Alvado, Camí Poliesportiu			2,0 Km
<b>PROPUESTAS ADICIONALES PMUS</b>					
Implementación de red urbana de carril-bici	Nueva ejecucióncarril-bici	Generalitat Valenciana, Comte D'Altea	Conector Generalitat Valenciana	N-332	4,2 Km
<b>Templado centro, cierre Casco</b>	Mesetas, plataformas mixtas y otras medidas de templado; cierre Casco a residentes. Consignadas en plan viario.				
<b>Conexiones internúcleos</b>					
Actuación singular Ctra. Albir	Nueva ejecución carril-bici		Ctra. Albir		0,2 Km
	Nueva ejecución pista-bici en voladizo sobre el mar		Ctra. Albir		0,5 Km
Otros conectores internúcleos	Adecuación a tipología senda peatón-bici			Vía pecuaria corredor verde, Camí de L'Algar	2,3 Km
	Adecuar y señalizar para vía señalizada compartida			Camí Fondo	3,0 Km
Corredor Verde Altea	Nueva ejecución			Corredor Verde Altea	1,4 Km



Propuesta ejecutada



Propuesta pendiente

## IV. - ANALISIS ESTADO DE ACTUACIONES PMUS

### RED VIARIA.-

- ❖ Apenas se han desarrollado infraestructuras viarias desde el desarrollo del PMUS hasta la fecha actual.
- ❖ Los ejes de tráfico se mantienen de igual forma, manteniéndose también los sentidos y flujos de tráfico por cada una de las carreteras existentes.
- ❖ Se ha modificado la intersección en T sin semaforizar en Altea la Vella (SUR) en la CV-755 con el vial que conecta con las urbanizaciones al norte del municipio. Se ha ejecutado una nueva intersección sin semaforizar mediante una Glorieta.
- ❖ La Avda. Jaume I se ha modificado actuando de manera que en la plataforma se sitúan al mismo nivel los diferentes medios de movilidad, separándolos con medios físicos ornamentales.

### ESTACIONAMIENTOS.-

- ❖ Es el punto con un mayor grado de desarrollo.
- ❖ Se han implantado elementos de señalización de cada uno de los estacionamientos, tanto los existentes como los de nueva creación orientando a los conductores con carácter previo al acceso al núcleo urbano.

## IV. - ANALISIS ESTADO DE ACTUACIONES PMUS

### ESTACIONAMIENTOS.-

- ❖ Se han desarrollado estacionamientos destacando por su capacidad y ubicación los siguientes:
  - ✓ **Pontet.-** Se habilita y acondiciona esta zona con una alta capacidad de aparcamientos de manera que disuade a los conductores de acceder al núcleo urbano.
  - ✓ **Cap Negret.-** Se ha ejecutado un nuevo aparcamiento en Cap Negret junto a parada de TRAM dotando unas ciertas condiciones de intermodalidad.
  - ✓ **Altea la Vella I.-** Se habilita y acondiciona esta zona de manera que se facilita la rotación de aparcamientos con carácter comercial.
  - ✓ **Altea la Vella II.-** Se habilita y acondiciona esta zona de manera que se facilita la rotación de aparcamientos con carácter comercial.

### TRANSPORTE PUBLICO.-

- ❖ Como medida principal se ha implantado una **nueva línea local en Altea** que da servicio al termino municipal. Comunica el núcleo urbano de Altea con las urbanizaciones y Altea la Vella.
- ❖ Se han desarrollado elementos para favorecer la utilización del transporte público como puede ser el BonoOro de autobús.

## IV. - ANALISIS ESTADO DE ACTUACIONES PMUS

### MODOS BLANDOS.-

- ❖ Se ha ejecutado parte de los itinerarios ciclistas proyectados con carácter urbano. De los 7 itinerarios proyectados se han ejecutado los tramos siguientes:
  - ✓ **C/ Sant Pere.**- Se ha ejecutado un recorrido ciclista donde se ha segregado cada uno de los medios de transporte mediante elementos físicos.
  - ✓ **Av. Del Puerto.**- Se ha ejecutado un recorrido ciclista donde se ha segregado cada uno de los medios de transporte mediante elementos físicos.
  - ✓ **Camí de l'Algar.**-.- Se ha ejecutado un recorrido ciclista donde no se ha segregado cada uno de los medios de transporte mediante elementos físicos. Se comparte la plataforma tanto los medios motorizados como los no motorizados.
  - ✓ **Av. Alcalde Juan Alvado.**- Se ha ejecutado un recorrido ciclista donde no se ha segregado cada uno de los medios de transporte mediante elementos físicos. Se comparte la plataforma tanto los medios motorizados como los no motorizados.
- ❖ Se ha reforzado la señalización de los itinerarios ciclistas en los recorridos interurbanos.



## V.- Diagnóstico principal. Estrategia Previa



## V. - DIAGNÓSTICO PRINCIPAL. ESTRATEGIA PREVIA

### CIRCULACION RODADA

DIAGNOSTICO PRINCIPAL	ESTRATEGIA PREVIA
<p>24.000 vehículos atraviesan en la época estival Altea por la n-332; el 50% solo van de paso.</p>	<p>→</p> <p>La circunvalación , y mas tarde la variante , aliviará por completo la circulación de vehículos de Altea ciudad al desplazar por ella los 12.000 vehículos de paso .</p>
<p>El 32% de la movilidad de los coches privados de los vecinos de Altea se efectúa internamente dentro de los barrios próximos del casco ( Desde Distrito 1 al 2).</p>	<p>→</p> <p>Necesario medidas paliativas de uso del coche distancias cortas urbanas.</p>
<p>El 47 % de la circulación de coches se genera desde y hacia el Distrito 3;Altea la Vella, Mascarat, La Sierra de Altea, Cap Negret .....</p>	<p>→</p> <p>Mejorar las dos vías principales de circulación con Distrito 3:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Camino Hondo</li> <li>- Nacional 332 hasta el complejo del hotel Villa y Camino Hondo</li> </ul>

## V. - DIAGNÓSTICO PRINCIPAL. ESTRATEGIA PREVIA

### APARCAMIENTOS

DIAGNOSTICO PRINCIPAL	ESTRATEGIA PREVIA
10.675 vehículos tienen su destino el casco urbano de Altea y 2.562 de coches son de foráneos. Y en Altea solo hay una capacidad para 11.800 plazas.	→ La distribución actual de estacionamientos se considera adecuada, debiendo fortalecer la señalización y la intermodalidad.
El 56% de los destinos dentro del casco urbano es la zona denominada de Jaume I	→ Necesario medidas que favorezcan el acceso a las proximidades de Jaume I , solucionando su estacionalidad de una manera sostenible
El 55% de los vecinos que se desplazan en coche al casco urbano actualmente aparcan en espacios gratuitos o libres.	→ Dificultar la estacionalidad gratuita en las vías publicas del casco urbano central , ampliando la zona Azul y/o los aparcamientos públicos tarifarios.
La limitación de la estacionalidad y progresiva semi-peatonalización del casco antiguo (solo acceso residentes).	→ Necesario estudiar un posible nuevo aparcamiento ( el solar del calvario).
Actualmente existen dos aparcamientos publicos en Altea la Vella.	→ Dan servicio adecuado a los vehículos que acceden al núcleo urbano de Altea La Vella, debiendode analizar y dotar de más plazas debido al a estacionalidad de los usuarios.

## V. - DIAGNÓSTICO PRINCIPAL. ESTRATEGIA PREVIA

### TRANSPORTE PÚBLICO

DIAGNOSTICO PRINCIPAL	ESTRATEGIA PREVIA
El 32 % de la movilidad de los vecinos se produce entre los distritos 1 y 2	→ Estudar una nueva línea de autobuses circular ( Palau/Centro Médico/ Casco antiguo / puerto...)
En Verano : Favorecer el autobús zona turísticas del litoral	→ Estudar Nueva línea de autobuses de verano : Campomanes, Altea Hills, Villa gadea , zona alta de Altea - Continuar por Jaume I , puerto , playa del hotel Villa y Camino Hondo

## V. - DIAGNÓSTICO PRINCIPAL. ESTRATEGIA PREVIA

### PEATONES

#### DIAGNOSTICO PRINCIPAL

#### ESTRATEGIA PREVIA

Excesiva costumbre del uso del coche en los desplazamientos entre los dos distritos próximos del casco urbano 1 y 2	→	Favorecer el acceso del peatón mediante; aceras mas amplias que las actuales en los ejes principales; jaume I , Garganes , ...
Debido a la importancia del ocio y el motivo comercial de la movilidad de los vecinos de Altea ( 33%). Solo el 8% sale únicamente a pasear	→	Imprescindible semi-peatonalizar el casco antiguo y reducir el trafico rodado en las zonas más comerciales del casco urbano : Calle Jaime I y adyacentes

## IV. - DIAGNÓSTICO PRINCIPAL. ESTRATEGIA PREVIA

### VIARIO DE ALTEA

#### DIAGNOSTICO PRINCIPAL

Incrementar el porcentaje de vías principales de doble sentido en sentido único

Ampliar vías principales y mejorar su sostenibilidad hacia la bicicleta

Semi- peatonalización del casco antiguo

Potenciar las vías principales de distribución de la circulación interior en Altea

Suprimir el aparcamiento en la vía pública en los ejes viarios principales

Favorecer la primera circunvalación

Desarrollar el proyecto viario completo de la circunvalación del tráfico rodado



#### ESTRATEGIA PREVIA

En la FASE II de Propuestas se detalla de manera específica las mejoras a los problemas relacionados con el viario principal.



# ANEXO Inventario de Características de la Red Viaria Principal

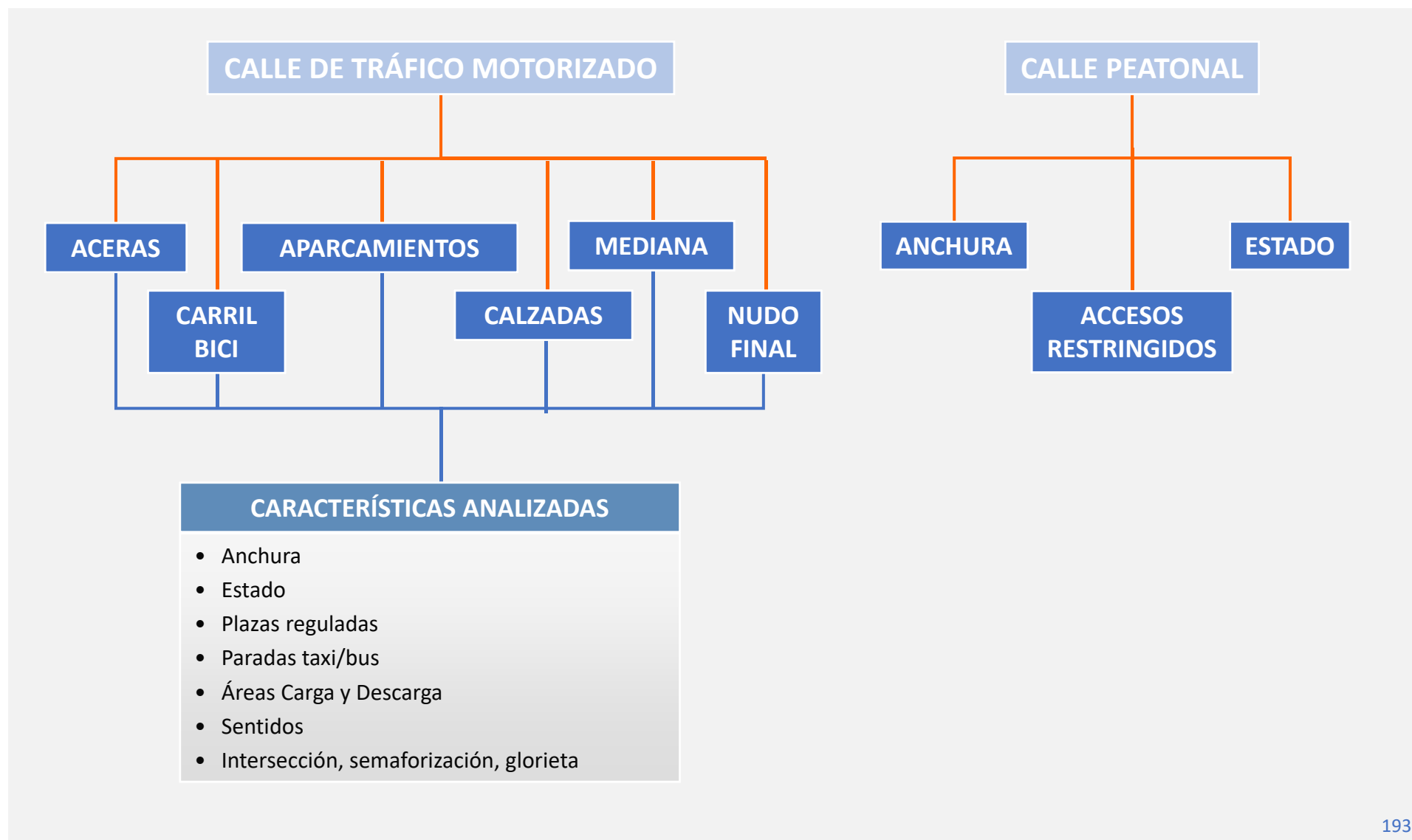
## ANEXO. - INVENTARIO DE CARACTERÍSTICAS DE LA RED VIARIA PRINCIPAL

Se han analizado un total de 49 calles denominadas “viario principal”, correspondientes a los ejes principales del municipio.

Para el análisis de este viario principal, se utilizó una ficha de cumplimentación en la que se recogían las principales características de las calles:

- ❖ Calle de tráfico rodado, peatonal o mixta
- ❖ Anchura de las aceras
- ❖ Estado de la vía
- ❖ Existencia de carril bici, bus/taxi
- ❖ Aparcamientos
- ❖ Medianos
- ❖ Nudo final
- ❖ Etc...

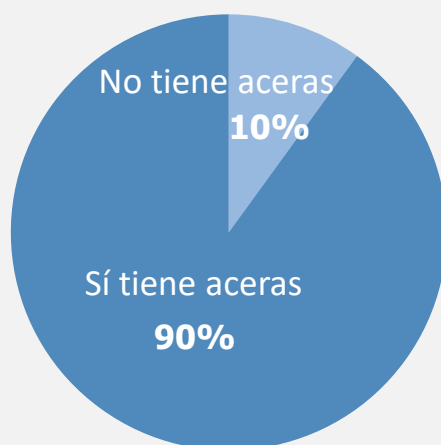
## ANEXO. - INVENTARIO DE CARACTERÍSTICAS DE LA RED VIARIA PRINCIPAL





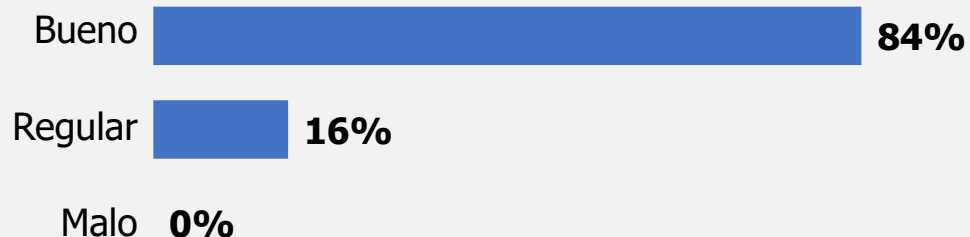
## ANEXO. - RED VIARIA PRINCIPAL. TRÁFICO MOTORIZADO

### ACERAS



Casi la totalidad del viario principal disponen de acera, la mayoría con una anchura mayor a 1,5 metros, y en buen estado.

### ESTADO



### ANCHURA



Unidad: Porcentaje

Base: Total viario principal (49 calles)

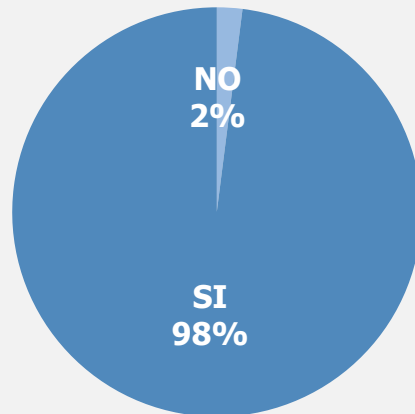
## ANEXO. - RED VIARIA PRINCIPAL. TRÁFICO MOTORIZADO

### CARRIL BICI

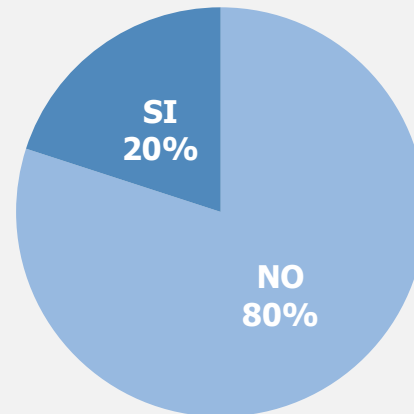
No existe en todo el municipio ningún viario que disponga de carril bici, ya sea dentro del casco urbano como en la resta de núcleos poblacionales (Altea la Vella, Altea Hills, sierra de Altea,...)

## ANEXO. - RED VIARIA PRINCIPAL. TRÁFICO MOTORIZADO

### PLAZAS REGULADAS

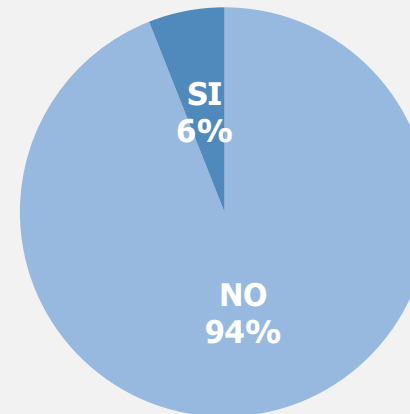


### ÁREAS DE CARGA/DESCARGA



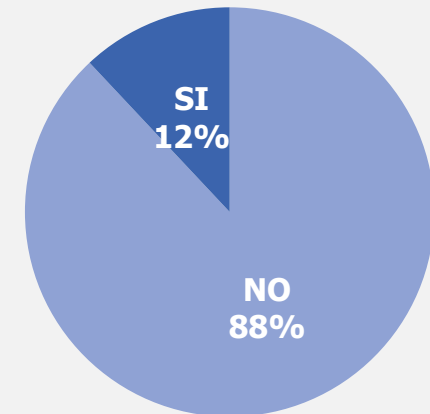
### PARADAS

#### TAXI



- Costera Pont de Moncau
- C/ La Mar

#### BUS

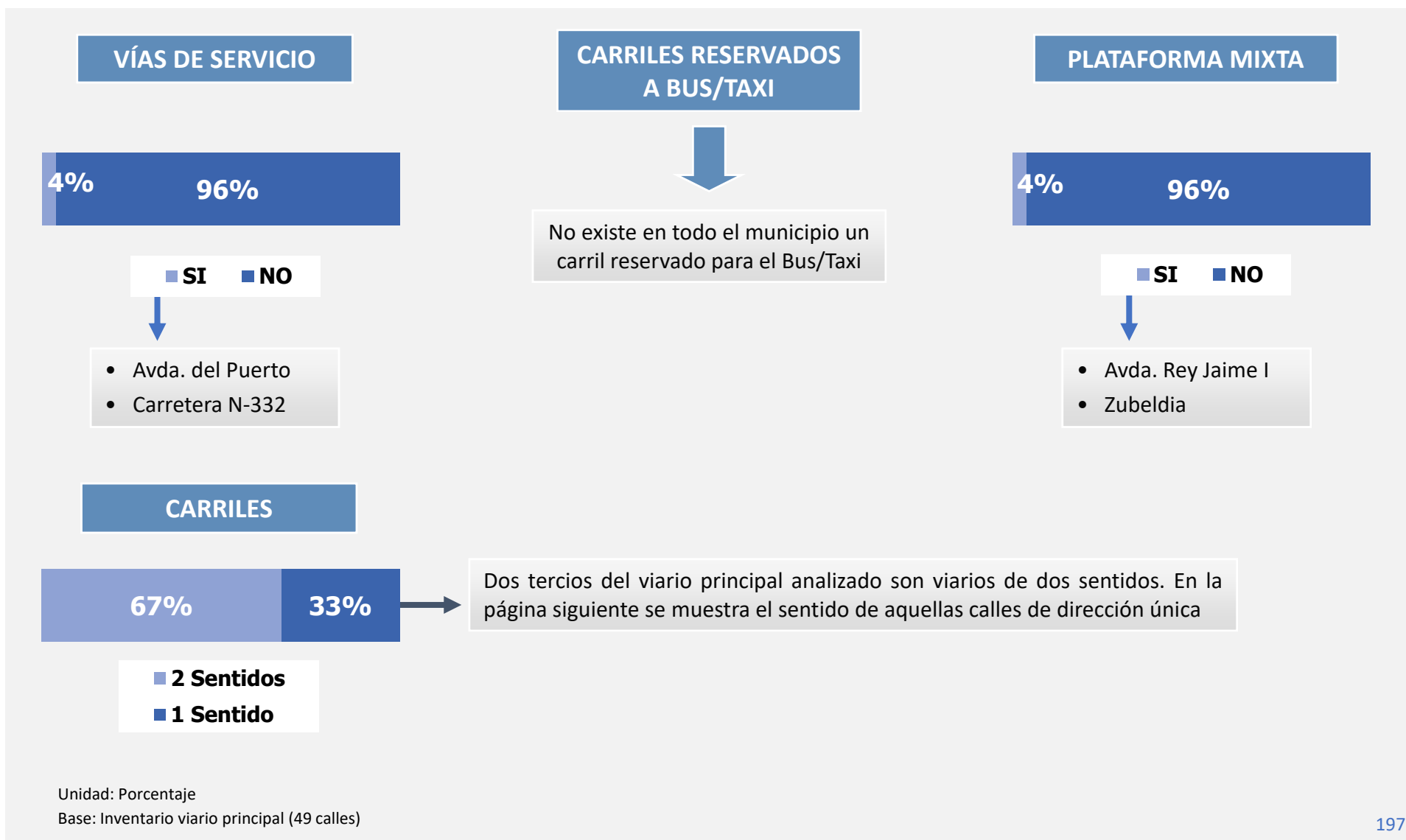


- Camí L'Institut
- Generalitat Valenciana
- Conde Altea
- Avda. del Puerto
- C/ La Mar

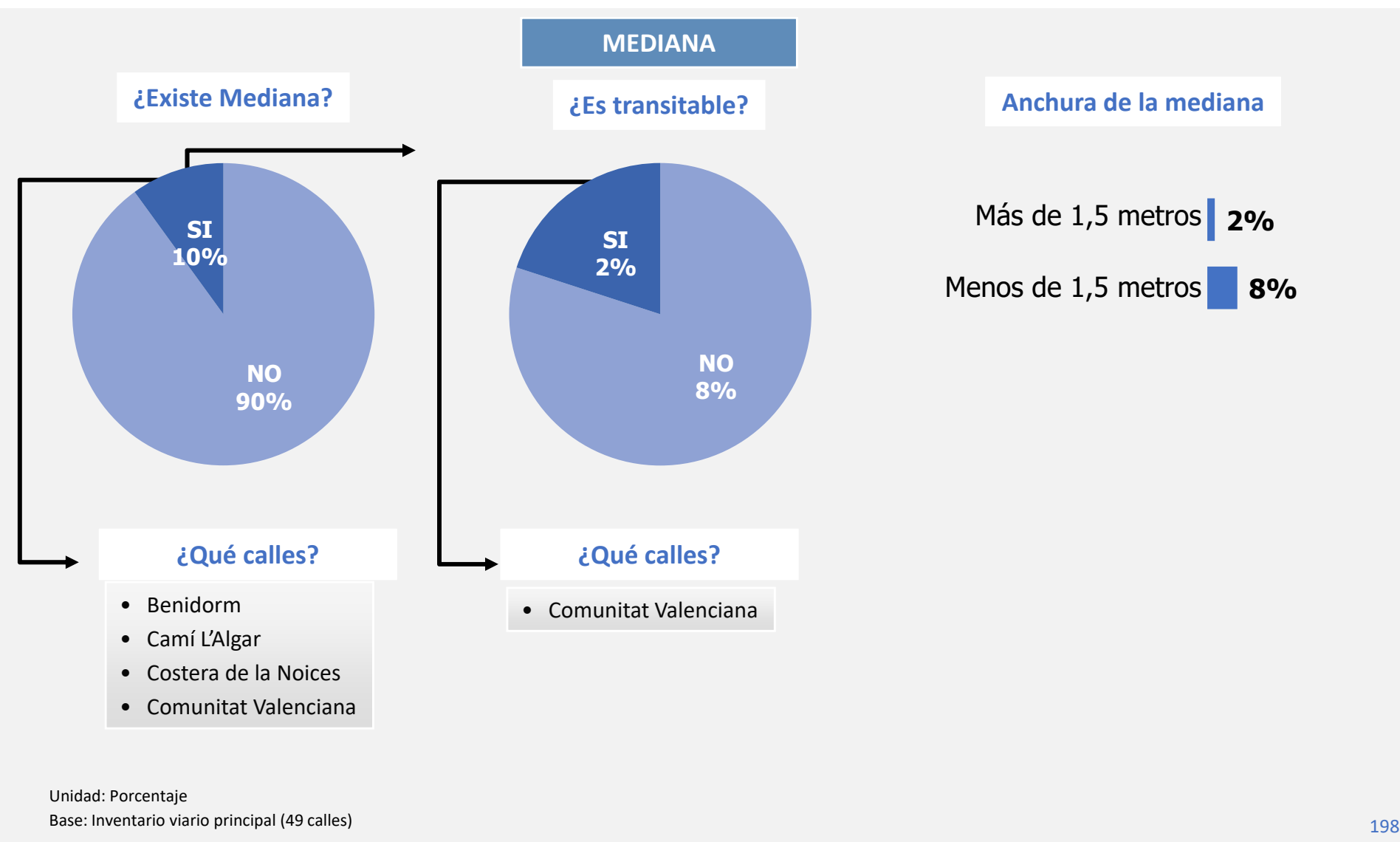
Unidad: Porcentaje

Base: Inventario viario principal (49 calles)

## ANEXO. - RED VIARIA PRINCIPAL. TRÁFICO MOTORIZADO



## ANEXO. - RED VIARIA PRINCIPAL. TRÁFICO MOTORIZADO



## ANEXO. - RED VIARIA PRINCIPAL. TRÁFICO MOTORIZADO

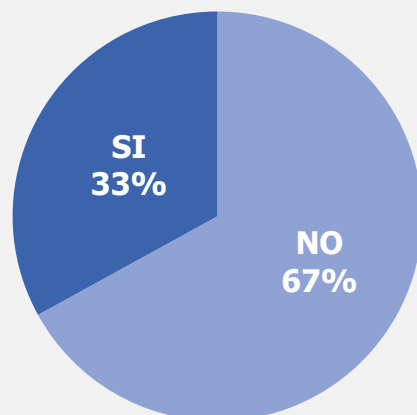
### NUDO FINAL

Un tercio del viario principal tiene su nudo en una intersección.

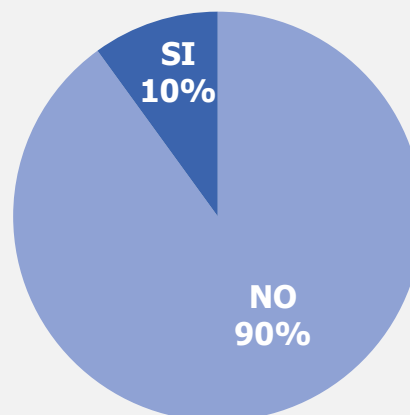
Sólo el 10% de los nudos finales están semaforizados.

El 22% de estos viarios principales finaliza en una glorieta de distribución de vehículos.

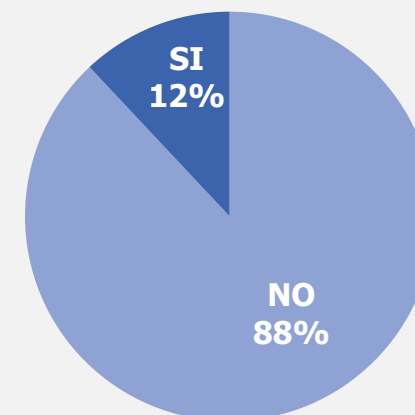
#### Intersección



#### Semaforizado



#### Glorieta



Unidad: Porcentaje

Base: Inventario viario principal (49 calles)

## ANEXO. - RED VIARIA PRINCIPAL. TRÁFICO MOTORIZADO



**Calle La Mar** → Calle que soporta un alto tránsito de vehículos, que atraviesan o se dirigen dentro de Altea.



**Calle la Tella** → Situada junto a la plaza de los Deportes. Intersecciona con la carretera Nacional.



## ANEXO. - RED VIARIA PRINCIPAL. TRÁFICO MOTORIZADO

Del viario principal analizado, sólo el Paseo del Mediterráneo es totalmente transitable por los peatones.

Su anchura es de aproximadamente 6 metros.

Permite el acceso de vehículos a los residentes y a las bicicletas.

Dispone de áreas permitidas para carga y descarga.

El estado de esta calle peatonal es *“bueno”*.



## ANEXO. - RED VIARIA PRINCIPAL. TRÁFICO MOTORIZADO



**Passeig del Mediterrani** → Todo el paseo es peatonal (excepto para carga y descarga y vehículos autorizados). Zona de gran concentración de lugares de ocio (bares, restaurantes, terrazas...)



Calle característica del casco antiguo de Altea. Calles con una cierta inclinación, donde no hay espacio para la circulación de vehículos, y donde las viviendas no tienen plazas de aparcamiento.



Ajuntament d'Altea



# GRACIAS POR SU ATENCIÓN



OPTIMUN PROYECTOS  
Y ESTUDIOS, S.L.