7a+i

Estratègia de mobilitat ciclista de Dénia. *Promotor:* City Comunicación Urbana s.l. *Documents:* Memòria, Annexos, Plànols. *Situació:* Dénia, Alacant. *Autores:* Alejandra Català Roig, Esther Anaya Boig. *Codi:* 1907160. *Data:* Maig 2021

periodista badía 8, entresuelo. 46010 valencia.
t.: 963 392 160, f.: 963 698 793
acr@sietearquitecturamasingenieria.com
www.sietearquitecturamasingenieria.com

ÍNDEX

1 INTRODUCCIÓ 6
1.1 QUIN ÉS EL PLANTEJAMENT? 6
1.1.1 Política integral ciclista 7
1.2 JUSTIFICACIÓ 10
1.3 EN QUE CONSISTEIX L'ESTRATÈGIA 11
1.4 METODOLOGIA PER A LA SEUA ELABORACIÓ 12
2 EL QUE RODEJA I CONDICIONA LA MOBILITAT CICLISTA 14
2.1 MARC TERRITORIAL, GEOGRÀFIC I URBÀ 14
2.2 ANÀLISI DEMOGRÀFIC 20
2.3 CONTEXT SOCIAL I ECONÒMIC 23
2.4 MODEL DE MOBILITAT I INFRAESTRUCTURES 26
2.5 INTERMODALITAT CICLISTA 31
2.6 PERFIL DE LES PERSONES CICLISTES 32
2.7 CONTEXT AMBIENTAL I CLIMATOLOGIA 33
2.8 SEGURETAT VIÀRIA 37
2.9 CULTURA DE LA MOBILITAT CICLISTA I PERCEPCIÓ 39
2.10 MARC REGULADOR 40
2.11 CONTEXT ADMINISTRATIU 41
3 EL QUE S'HA AVANÇAT 42
3.1 INCORPORACIÓ DE LA MOBILITAT CICLISTA A L'AGENDA SOCIAL I POLÍTICA 43
3.2 PRESÈNCIA DE LA MOBILITAT CICLISTA A L'ECONOMIA LOCAL 44
3.3 NORMATIVA 45
3.4 PLANIFICACIÓ 46
3.5 INFRAESTRUCTURA 47
3.6 EDUCACIÓ I CAPACITACIÓ 59

3.7 GOBERNANÇA I PARTICIPACIÓ 60
3.8 COMUNICACIÓ 60
3.9 MOVIMENTS SOCIALS I CULTURALS 61
4 EL QUE HAN FET ALTRES ADMINISTRACIONS IMPLICADES 61
4.1 GOVERN D'ESPANYA 61
4.2 GENERALITAT VALENCIANA 61
4.3 DIPUTACIÓ D'ALACANT 67
5 EL QUE QUEDA PER FER 67
5.1 NORMALITZANT LA MOBILITAT CICLISTA QUOTIDIANA 68
5.2 INCLOENT A TOTES LES PERSONES 68
5.3 TRASPASSANT DESPLAÇAMENTS A LA MOBILITAT CICLISTA 69
5.4 TENINT EN COMPTE EL CONTEXT 69
5.5 REDUINT ELS OBSTACLES PERCEBUTS 74
5.6 AFRONTANT LES CARÈNCIES DETECTADES 75
5.7 OBJECTIUS ESTRATÈGICS 76
6 DIMENSIONS DE LA POLÍTICA INTEGRAL CICLISTA, PROGRAMES I MESURES 76
7 PROGRAMACIÓ, PRESSUPOSTOS I SEGUIMENT 78
7.1 PROGRAMACIÓ 79
7.2 PRESSUPOSTOS 79
7.3 ÀREES DE L'AJUNTAMENT VINCULADES 79
7.4 AVALUACIÓ, SEGUIMENT I REVISIÓ 80

ÍNDEX ANNEXOS

ANNEX C.1 Anàlisi del Qüestionari de la bicicleta 2018

ANNEX D.1 Proposta de revisió de l'Ordenança municipal de trànsit, circulació de vehicles de motor i seguretat vial de Dénia, BOPA nº 20 de 30/01/2020

ANNEX D.2 Vies ciclistes

ANNEX D.3 Aparcament ciclista

ANNEX P.1 Descripció de les mesures

ANNEX P.2 Criteris per a la senyalització d'àrees de moderació de la velocitat

ANNEX P.3 Aparcament ciclista en punts atractors

ANNEX P.4 Resum de les mesures

ÍNDEX PLÀNOLS

PLÀNOL C.1 Context territorial
PLÀNOL C.2 Hipsometria
PLÀNOL C.3 Pendents de la xarxa viària
PLÀNOL C.4 Punts atractors de mobilitat
PLÀNOL C.5 Distribució de la població
PLÀNOL C.6 Usos del sòl
PLÀNOL C.7 Habitatges principals
PLÀNOL C.8 Renda mitjana per persona
PLÀNOL C.9 Context ambiental

PLÀNOL D.1 Vies ciclistes
PLÀNOL D.2 Aparcament ciclista
PLÀNOL D.3 Concentració de població i rendes més baixes

PLÀNOL P.1 Àrees de moderació de la velocitat
PLÀNOL P.2 Projectes de calmat del trànsit
PLÀNOL P.3 Vies ciclistes
PLÀNOL P.4 Aparcament ciclista en punts atractors

Ajuntament de Dénia
Regidoria de Seguretat Ciutadana i Mobilitat

City Comunicación urbana s.l.

Equip redactor

Alejandra Català Roig
Arquitecta
Coordinació i redacció

Esther Anaya Boig (professional autònoma)
Llicenciada en Ciències Ambientals
Direcció de projecte

Stefania Salvo Gutiérrez
Arquitecta
Representació gràfica

Juan Antonio Hernández Menor
Arquitecte
Tractament de dades

Maig de 2021

1 INTRODUCCIÓ

L'empresa **Siete arquitectura más ingeniería s.l.** junt a la consultora de mobilitat ciclista **Esther Anaya** presenten el següent document 'Estratègia de mobilitat ciclista de Dénia' que respon a les millores que la **Regidoria de Seguretat Ciutadana i Mobilitat** de l'**Ajuntament de Dénia** vol impulsar, en el marc del contracte de la concessió de la senyalització i el mobiliari urbà que té amb l'empresa **City Comunicación urbana s.l.**, per tal de facilitar l'accés de totes les persones (que visquen o visiten Dénia) a la mobilitat ciclista.

En el marc d'aquest contracte l'empresa Siete arquitectura más ingeniería va elaborar junt a Esther Anaya l'any 2018 el document de planificació ciclista 'Avaluació del sistema de bicicletes compartides Denibici i propostes per a una estratègia integral de la bicicleta a Dénia', i més recentment el document 'Propostes de moderació de la velocitat davant del nou escenari Covid-19'. També amb Esther Anaya, l'empresa ha presentat han dos informes de modificació de l'Ordenança municipal de trànsit, circulació de vehicles de motor i seguretat vial de Dénia. En relació amb el tema que ens ocupa, l'any 2018 l'empresa Siete arquitectura más ingeniería va engegar el projecte Caminis, Xarxa de camins escolars a Dénia[1], i l'any 2019 va elaborar la unitat didàctica de Caminis. Al llarg del present document es faran les mencions oportunes a aquests documents.

1.1 QUIN ÉS EL PLANTEJAMENT?

L'objectiu de qualsevol política pública és que arribe a tothom. L'objectiu de la política ciclista no hauria de ser una excepció, i com política pública hauria de fer accessible la mobilitat ciclista a tota la població. Seguint aquesta lògica, l'objectiu bàsic d'un pla de mobilitat ciclista és l'equitat; l'accés a la mobilitat ciclista no hauria d'estar condicionat pel gènere, l'edat, el poder adquisitiu, les capacitats físiques i mentals, l'aspecte físic o l'origen de les persones. La mobilitat ciclista hauria de tendir a estar disponible per a les persones en qualsevol de les situacions per a les que aquestes requereixin desplaçar-se, amb o sense càrrega o acompanyament. L'equitat va acompanyada de la superació del concepte de bicicleta per utilitzar el de cicle, més ampli i inclusiu amb les necessitats i característiques de la població (s'inclouen així els cicles de càrrega per a la logística o l'acompanyament, els de mà per a persones amb diversitat funcional, etc.).

[1] http://www.caminisdenia.com/

Des del març de 2020 hem estat vivint una situació extraordinària que ha afectat profundament a tots els aspectes de la mobilitat. La pandèmia del virus SARS-CoV-2 va provocar el confinament de la població, que s'ha mantingut durant el temps, amb diversos nivells de restricció. Aquestes mesures de prevenció del contagi han significant la immobilitat de tota aquella població treballadora no essencial, mentre que les persones treballadores essencials han hagut de continuar desplaçant-se als seus llocs de treball relacionats amb la salut, l'alimentació i altres serveis. En les etapes inicials del confinament, tots els tipus de mobilitat (individual i col·lectiva, motoritzada i no motoritzada) es van reduir dràsticament. En etapes de desconfinament parcial, a les ciutats espanyoles el trànsit motoritzat individual i el públic ha crescut, però sense arribar als nivells d'abans de la pandèmia. La mobilitat que sí que ha augmentat per sobre dels nivells anteriors és la ciclista i els VMP, vehicles de mobilitat personal. Aquests són mitjans de mobilitat individual en els que les persones no han de compartir espais tancats amb altres, per tant, són els mitjans de transport que comporten menys risc de contagis. El fet que l'Estratègia ciclista de Dénia s'estava fent en el moment en que la pandèmia va començar, va permetre treballar en paral·lel amb l'Ajuntament de Dénia per a portar a terme propostes de moderació de la velocitat i l'ampliació d'espais per al trànsit de vianants i ciclistes, restant-les al trànsit motoritzat. Algunes d'aquestes propostes ja s'han implemementat. Aquesta estratègia conté, doncs, la visió necessària per fer front als profunds reptes de mobilitat que planteja la pandèmia i l'escenari consegüent. Un escenari que no només conserva sinó que amplifica la necessitat de fer front als reptes ambientals, socials i econòmics del nostre temps.

1.1.1 Política integral ciclista

La mobilitat ciclista consta de diverses dimensions que s'han de tenir en compte per a l'elaboració de polítiques ciclistes, una d'elles és la infraestructura, però no és l'única. Els instruments de planificació han de recollir totes les dimensions i, al seu torn, estar integrats amb la resta.

Figura 1.1. Política integral ciclista. Font: Elaboració pròpia

El marc conceptual de la política integral ciclista s'ha publicat en revistes acadèmiques i ajuda a identificar les diferents dimensions de la mobilitat ciclista que s'han de tenir en compte per dissenyar polítiques ciclistes. El concepte de la política integral ciclista es basa en la idea que l'objectiu primordial de les polítiques ciclistes és proporcionar accés a la mobilitat ciclista per a tothom. Així, l'objectiu principal és que les polítiques ciclistes siguin justes i equitatives; que es pugui oferir aquesta manera de mobilitat sostenible, saludable i assequible.

Les dimensions de la política integral ciclista són:

- **Normativa:** tant les ordenances com el marc regulador sectorial en què es troben marca les condicions en les quals es pot donar la mobilitat ciclista. A més d'un marc merament contextual, la política ciclista aplica i avalua les normes, podent proposar modificacions de les mateixes quan convinga.

- **Infraestructura:** la infraestructura ciclista són aquelles parts de l'ambient construït que estan dedicades explícitament a la mobilitat ciclista, siga de forma exclusiva (només per a cicles) o compartida amb altres vehicles o amb vianants. Vies ciclistes, calçades compartides i aparcaments ciclistes són els elements més obvis, però també es consideren infraestructura ciclista les flotes de bicicletes compartides, cicles de càrrega per a la ciclologística i elements com senyalització, comptadors ciclistes o bombes d'aire per a bicicletes també formen part d'aquest "hardware" ciclista. Finalment, els vehicles de mobilitat personal (VMP), generalment patinets elèctrics, són també objecte d'anàlisi en la política ciclista, ja que poden compartir les infraestructures ciclistes amb els cicles.

- **Educació i capacitació:** les habilitats per pedalar s'han d'adquirir, així com les de circular. L'accés a la mobilitat ciclista passa per aquesta adquisició, i per això, ha d'acompanyar l'oferta d'infraestructures ciclistes. A Espanya, el 80% de les persones que no saben anar en bicicleta són dones d'acord amb les dades del Barómetro de la Bicicleta per a l'any 2019 de la Red de Ciudades por la Bicicleta[2], per la qual cosa, cal que aquestes polítiques s'asseguren d'arribar als col·lectius que més ho necessiten.

- **Gobernança i participació:** la interacció entre els diferents actors implicats en la mobilitat ciclista determina els resultats de les polítiques ciclistes. Es pot arribar a parlar de democratització de planejament ciclista quan aquest és inclusiu i la presa de decisions és a el mateix nivell.

- **Comunicació:** la manera com la mobilitat ciclista es comunica influeix en com es practica aquesta mobilitat i què visions es tenen d'ella. La representació de les persones ciclistes en les campanyes i en els documents que edita l'ajuntament, el llenguatge que s'utilitza per referir-se a la mobilitat ciclista i a les persones que la practiquen, l'ocupació de diferents dissenys i signes; tot és comunicació i tot genera significats que han de cuidar-se per ser respectuosos i inclusius.

- **Moviments socials i culturals:** aquesta dimensió s'acostuma a obviar en la política pública, però constitueix una part molt valuosa del context en el qual es desenvolupa la mobilitat ciclista. La història de l'ús de la bicicleta per la societat local, les iniciatives informals que ofereixen serveis ciclistes o reclamen el dret d'utilitzar la bicicleta des de diversos col·lectius i situacions. Això és part de la "cultura" ciclista que

[2] https://www.ciudadesporlabicicleta.org/2019/12/10/presentacion-del-barometro-de-la-bicicleta-2019/

pot arribar a determinar si certes polítiques són lícites o si van a ser ben acollides per la societat.

- **Instruments de planificació:** els instruments de planificació han de capturar la política integral de la forma més completa possible, ocupant-se de totes les dimensions anteriors. A més, és útil localitzar i connectar amb altres instruments de planificació que s'ocupen d'alguna manera de la mobilitat ciclista, com ara el PMUS, els relatius a l'urbanisme, canvi climàtic, la salut, el medi ambient, el turisme i altres.

1.2 JUSTIFICACIÓ

La Llei 6/2011, d'1 d'abril, de la Generalitat, de Mobilitat de la Comunitat Valenciana[3] té per objecte regular les diverses competències que en matèria de mobilitat corresponen a aquesta.

A l'article 5 de la Llei 6/2011, d'1 d'abril, de la Generalitat, de Mobilitat de la Comunitat Valenciana, s'indica que les administracions públiques de la Comunitat Valenciana promouran els desplaçaments a peu i amb bicicleta tant en l'exercici de les seues competències en matèria de mobilitat, com en relació amb les que tinguen en matèria de planificació urbanística, ubicació de servicis públics, urbanització i construcció d'infraestructures. Els corresponen igualment totes aquelles accions formatives, comunicatives i divulgatives encaminades al fet que es puga optar pels desplaçaments no motoritzats en aquells casos en què siga possible.

Concretament al seu article 7 s'indica que els ajuntaments hauran de desenvolupar el conjunt d'accions tendents a facilitar el desplaçament segur amb bicicleta dins dels seus respectius termes municipals, bé amb itineraris específics en aquells casos que concentren les majors demandes, bé per mitjà d'una adequada compatibilització amb altres usos del viari urbà.

Més enllà dels Plans municipals de mobilitat tal i com es regula a l'article 10 la llei no preveu que els municipis hagen de formular instruments de planificació de la mobilitat ciclista.

3 http://politicaterritorial.gva.es/documents/168489756/169791082/Ley+6+2011%2C%20de+1+de+abril%2C%20de+la+Generalitat%2C%20de+Movilidad+de+la+Comunidad+Valenciana/73e155c3-c5df-4104-a60f-100627044cc7

El Pla de Mobilitat Urbana Sostenible (PMUS, d'ara en davant) de Dénia data de l'any 2008 i dins dels seus objectius específics es troba el foment dels modes no motoritzats, que inclou intrínsecament el desenvolupament d'una política integral ciclista.

A l'Estudi de mobilitat que acompanya la versió preliminar del Pla General Estructural de Dénia elaborat l'any 2017 es conclou que queda encara camí a recórrer perquè la bicicleta com a mitjà de transport estiga en la consciència de tota la població.

A més, en un document de planificació ciclista recent, 'Avaluació del sistema de bicicletes compartides Denibici i propostes per a una estratègia integral de la bicicleta a Dénia' elaborat l'any 2018, s'indica que el següent pas és definir una Estratègia municipal de la bicicleta o Pla director de la bicicleta que guie les actuacions integrades a implementar en els propers anys, tot i donant continuïtat a la feina encetada amb el PMUS.

Així que malgrat que no existisquen exigències legals o administratives, l'Estratègia de mobilitat ciclista de Dénia s'emmarca i justifica en un context que la requereix, tot i més davant la situació de pandèmia sobrevinguda. Des de l'elaboració del PMUS l'any 2008 hi ha hagut avanços importants, però queden encara molts àmbits, perspectives, agents i ferramentes pendents d'incorporar a una política municipal integral ciclista a Dénia. Aquesta política va dirigida a garantir que les bicicletes pugen ser emprades per a la mobilitat quotidiana de forma segura, agradable i més convenient que l'automòbil per persones de totes les edats, gèneres, habilitats funcionals i nivells socioeconòmics.

La diversitat d'aspectes que hi ha que tractar per a aprofundir en la política integral necessita d'un document sistematitzador i integrador com el que vol ser formulat a través de l'Estratègia de la mobilitat ciclista.

1.3 EN QUE CONSISTEIX L'ESTRATÈGIA

L'Estratègia de la mobilitat ciclista de Dénia és el document que defineix, des d'una perspectiva municipal, una fulla de ruta de la política de mobilitat ciclista capaç d'integrar tots aquells aspectes que puguen influenciar l'ús dels cicles (normativa, infraestructura, educació i capacitació, gobernança i participació, comunicació, moviments socials i culturals i instruments de planificació), amb la finalitat de fer-los accessibles a tota la població, tant a les persones que visquen o visiten Dénia.

L'estructura de les dimensions de la política integral ciclista dona forma a vàries seccions del document de l'Estratègia. Per exemple, així és com es presenta el

que s'ha avançat i el que queda per fer, creant així un document estructurat i coherent que integra tots els aspectes de la mobilitat ciclista en el seu desenvolupament.

D'acord amb la proposta presentada, L'Estratègia ha de tindre un calendari d'actuacions i ha d'estar orientada a aconseguir els següents objectius generals en el marc d'una política integral ciclista:

- culminar i donar coherència a tot un seguit d'estudis, projectes i plans en relació a la mobilitat ciclista, que s'han desenvolupat a Dénia en els darrers anys, capitalitzar aquest coneixement i portar-lo a un nivell d'actuació integrada
- crear un marc de planificació per als pròxims anys que recolze una nova política municipal ciclista, que incloga tots els aspectes de la mobilitat ciclista, involucrant al conjunt d'àrees de l'administració local
- desenvolupar un full de ruta amb la vocació de proporcinar accés a la mobilitat ciclista a totes les persones residents a Dénia i visitants, en condicions còmodes i segures.

Sobre aquest marc d'objectius generals es precisen altres més específics que, a través d'indicadors de referència, permeten l'avaluació posterior de l'execució de la pròpia Estratègia.

Per a assolir aquests objectius es desenvolupen programes, que es despleguen mesures, agrupats segons les dimensions de la política integral.

L'Estratègia de mobilitat ciclista de Dénia es planteja amb un horitzó temporal de 6 anys, sent l'àmbit d'intervenció el terme municipal de Dénia en la seua totalitat, tenint en consideració les competències que té aquesta administració. Transcorregut el primer quadrienni de desenvolupament, es procedirà a la seua revisió, analitzant-se en quina mesura s'han aconseguit els objectius fixats.

1.4 METODOLOGIA PER A LA SEUA ELABORACIÓ

Els treballs tècnics per a la redacció de l'Estratègia s'han acompanyat d'un procés de consulta i sondeig de la població, dels agents de l'entorn social i de les àrees de l'administració local amb vinculació a la política integral ciclista.

Hem volgut habilitar mecanismes per a la participació donat que la mobilitat urbana afecta de manera transversal a totes les persones que habiten Dénia.

Com ja hem apuntat anteriorment la participació és un dels components necessaris d'una política integral ciclista perquè assegura que la presa de decisions és al mateix nivell.

Per altra banda, a l'article 17 de la Llei 6/2011, d'1 d'abril, de la Generalitat, de Mobilitat de la Comunitat Valenciana, dedicat a la participació ciutadana en la planificació i regulació en matèria de mobilitat i transport, s'indica que les administracions asseguraran la màxima divulgació i coneixement possible dels documents aprovats provisionalment o definitivament, per mitjà de la utilització de tots els procediments que estiguen en la seua mà i especialment per mitjà de la seua difusió a través d'Internet. També assenyala que en els casos en què es considere necessari, l'administració formularà una enquesta pública prèvia a l'adopció de les seues decisions en matèria de planificació i regulació. A l'efecte obrirà un tràmit públic d'inscripció prèvia, després del qual sotmetrà les seues propostes a debat bé de manera directa bé per mitjà de mitjans telemàtics. Els resultats d'este procediment seran tinguts en compte per l'administració i la seua acceptació o denegació, que serà, en qualsevol cas, motivada, s'integrarà en l'expedient corresponent.

Les fites principals d'aquest procés han estat:

- Realització del Qüestionari de la bicicleta de Dénia l'any 2018, l'objectiu del qual era conèixer l'opinió i les característiques de la població en relació a l'ús de la bicicleta, els obstacles i les necessitats per a canviar les pautes de desplaçament
- Realització de consultes a les diferents àrees de l'Ajuntament de Dénia, entenent que la política ciclista te un caràcter transversal amb la finalitat d'analitzar les accions que han executat o podrien executar respecte a la mobilitat ciclista
- Realització de consultes als diferents agents de l'entorn social, cultural i econòmic de Dénia, per a conèixer les iniciatives que han dut a terme o volen dur a terme i així poder generar xarxes de col·laboració
- Realització de consultes amb els operadors del transport públic i l'autoritat de transport de la Comunitat Valenciana
- Realització de sessions de l'ens de participació per a l'elaboració de l'Estratègia, amb la finalitat de conèixer l'opinió d'agents partícips en la política integral ciclista en la fase de propostes

2 EL QUE RODEJA I CONDICIONA LA MOBILITAT CICLISTA

2.1 MARC TERRITORIAL, GEOGRÀFIC I URBÀ

Dénia és un **municipi costaner** situat al **nord de la província d'Alacant** en la **comarca de la Marina Alta**, és el més oriental de la Comunitat Valenciana i el més pròxim a les Illes Balears. Se situa a meitat camí entre les dos àrees metropolitanes de referència, València i Alacant. Dénia té un paper important en aquest context perquè és la capital de la comarca.

El terme municipal de Dénia està emmarcat pel Massís del Montgó i la mar Mediterrània, amb una extensió de 66,18 km^2 d'acord amb les dades estretes del Banc de Dades Municipal, ARGOS Portal d'informació de la Generalitat (ARGOS, d'ara en davant)[4], i 22 km de línia de costa.

El **massís del Montgó,** amb una altitud de 753 m sobre el nivell del mar, ocupa la meitat meridional del municipi i conforma de manera abrupta una costa amb penya-segats que continua cap al sud fins al municipi de Xàbia, a través del cap de Sant Antoni. L'altra meitat septentrional del municipi l'ocupa la **plana de Dénia**, que s'estén des del Massís del Montgó fins les platges d'arena cap al nord.

Figura 2.1. Terme municipal de Dénia, fotografia aèrea. Font: Google Earth

[4] http://www.argos.gva.es/bdmun/pls/argos_mun/DMEDB_MUNDATOSGENERALES.DibujaPagina?aNMunId=3063&aVLengua=c

Figura 2.2. Vista de la plana de Dénia i del massís del Montgó des de Serra Segària. Font: Wikipedia Autor: Joanbanjo

Al municipi de Dénia pertanyen **dos entitats d'àmbit territorial inferior al municipi (EATIM), La Xara i Jesús Pobre**. Malgrat que tenen competències mantenen vincles de dependència a nivell administratiu, entre altres, amb Dénia.

Junt a Dénia, altres municipis de pes a la comarca són Xàbia i Calp, també costaners. Tal i com indica l'Estratègia de Desenvolupament Urbà Sostenible Integrat (EDUSI, d'ara en davant) de Dénia[5], les relacions de quotidianitat que s'estableixen entre aquests tres municipis són poc considerables. A la comarca aquests es comporten de manera independent com a focus dels municipis de menor entitat que tenen a prop.

Degut a la configuració territorial, Dénia se situa lluny de les principals xarxes de connexió viària d'àmbit regional i peninsular. La carretera estatal N-332 y l'autopista A-P7 discorren a 8 km del nucli urbà i es connecten amb Dénia mitjançant vies de menor entitat, CV-725 i CV-724.

Tal i com s'indica a l'EDUSI aquestes vies assumeixen intensitats mitjanes diàries molt elevades per a la seua condició de carreteres secundàries. La CV-725 suporta 25.845 desplaçaments diaris en el seu primer tram des de l'AP 7 fins a La

[5] http://www.edusidenia.particip.es/

Xara i 32.401 desplaçaments diàries en el seu segon tram de La Xara al nucli urbà de Dénia. Mentre que la CV-724 suporta 4.954 desplaçaments diaris. Les dades d'intensitats corresponen als plànols de trànsit de la Generalitat Valenciana per a l'any 2019.

Aquesta situació apartada provoca un cert aïllament agreujat per la falta d'infraestructura ferroviària entre Gandia i Dénia i per la falta de modernització de la infraestructura existent entre Dénia i Alacant. Per aquesta infraestructura de via estreta circula la Línia 9 "Benidorm–Dénia" del TRAM Alacant. Una infraestructura ferroviària entre Gandia i Dénia permetria la connexió d'aquesta per la costa amb les dos grans àrees metropolitanes de referència, València i Alacant, el que es coneix com el Tren de la Costa.

Les elevacions del Montgó condicionen també la connexió ciclista a nivell territorial. Així es veu reflectit als diferents estudis i projectes que la Conselleria d'Habitatge, Obres Públiques i Vertebració del Territori té en marxa amb l'objectiu de crear una infraestructura ciclista i el vianant de caràcter interurbà, i on s'exposen les dificultats trobades a partir de Dénia a l'hora de definir el traçat de les vies al trobar-se amb aquestes elevacions.

Per altra banda, la situació de Dénia la col·loca com a punt d'enllaç important entre la península i les illes Balears mitjançant transport marítim comercial i de passatgers.

Figura 2.3. Terme municipal de Dénia, plànol topogràfic. Font: ICV

Al PLÀNOL C.1 CONTEXT TERRITORIAL, es poden consultar els principals elements que composen el territori que envolta el municipi de Dénia.

Al municipi de Dénia es distingeixen **diferents assentaments urbans** on no només varia la tipologia edificatòria, sinó també la densitat del teixit urbà, l'existència d'elements de vertebració i jerarquia o la relació que l'espai construït genera amb l'espai públic i, per tant, l'ús i l'activitat que en ell es dona, tal i com s'indica a l'EDUSI de Dénia. Açò genera una estructura urbana heterogènia i complexa que ocupa el territori municipal de manera extensiva.

Com ja hem indicat amb anterioritat hi trobem diferenciats tres nuclis urbans al municipi: Dénia, La Xara y Jesús Pobre.

Figura 2.4. Plànol turístic de Dénia. Font: www.denia.net

El **nucli urbà de Dénia** se situa al voltant de les elevacions del Castell i conforma front marítim amb el seu port esportiu, pesquer, comercial i de passatgers. Es caracteritza per una tipologia edificatòria diversa que respon a l'evolució urbana d'aquest nucli. Hi trobem àrees de nucli antic relacionades amb el Castell i el Port, barris de Les Roques i Baix la Mar, i creixements posteriors d'eixample amb vies perpendiculars a la costa. Es pot dir que presenta una densitat urbana mitjana-alta. La seua estructura viària està ordenada, llevat de l'entramat de carrers de nucli antic que és més orgànic, i presenta continuïtat entre les seues diferents zones. Per a salvar les elevacions del Castell existeix un pas soterrani per a vianants i ciclistes. El nucli urbà de Dénia se situa sobre la plana costanera llevat de la part que es desenvolupa sobre les elevacions del Castell, on trobem

carrers amb pendents per sobre el 7%. En tot cas el nucli té unes dimensions i una estructura compacta que fan apropiada la mobilitat ciclista en els desplaçaments interns.

Des del nucli urbà de Dénia creixen cap a l'oest i l'est les àrees residencials conegudes com Les Marines i Les Rotes/Montgó, respectivament. Les Marines s'estén de manera lineal cap a l'oest per a aprofitar tota la línia de costa.

L'àrea de **les Marines** es caracteritza per una tipologia edificatòria variada, des d'habitatges aïllats o adossats d'una planta, fins a blocs d'habitatges de cinc plantes, amb vocació vacacional. Es pot dir que presenta una densitat urbana mitjana. Les carreteres CV-7301 i CV-730 la vertebren i la connecten amb el nucli urbà de Dénia, mentre que la carretera CV-723 exerceix de límit urbà. La disposició lineal d'aquesta àrea fa que s'hagen de cobrir grans distàncies que poden penalitzar l'accés ciclista.

L'**àrea de Les Rotes/Montgó** s'estén per la vessant nord del Massís del Montgó i es caracteritza per una tipologia edificatòria d'urbanització oberta amb habitatges aïllats destinats a segones residències. Aquesta àrea presenta una densitat urbana baixa. La seua estructura viària és extensa i intricada i, a més de situar-se en vessant, les vies presenten puntualment pendents per sobre del 5 % i en bona part pendents per sobre del 7%. Destaquen pel seu caràcter vertebrador i per la seua connexió amb el nucli urbà de Dénia la carretera CV-736 i la carretera provincial del Barranc del Montgó. Com també, el camí dels lladres o camí Vell de Dénia a Xàbia, el camí de Sant Joan i el camí de Santa Llúcia, i el camí Pou de la Muntanya i el carrer Metge Manuel Vallalta. L'extensió d'aquesta àrea i la xarxa viària intricada fa que s'hagen de cobrir grans distàncies que poden penalitzar l'accés ciclista. A més cal tindre en compte les pendents, que poden dificultar encara més aquest accés.

Al PLÀNOL C.2 HIPSOMETRIA, es pot consultar el descens abrupte del massís del Montgó a la plana de Dénia, que és el causant principal de les elevades pendents que podem trobar a la xarxa viària de Dénia. L'anàlisi de les pendents pot consultar-se al PLÀNOL C.3 PENDENTS DE LA XARXA VIÀRIA.

Pel que fa a **barreres infraestructurals**, com hem apuntat anteriorment la carretera CV-725 suporta una intensitat de trànsit molt elevada. I l'accés a la costa, al port i a les platges, a les àrees residencials de Les Marines i Les Rotes/Montgó, des de les principals vies AP-7 i N-332, al no estar ben resolt provoca que el trànsit també siga elevat a l'interior del nucli urbà principal. Vies com l'Avinguda d'Alacant o la carretera de les Marines, al seu pas pel front marítim CV-7301, degut a l'elevat volum de vehicles que circulen per elles esdevenen barreres que penalitzen la mobilitat interna a peu i ciclista. Aquesta situació es veu agreujada en període vacacional.

Per altra banda, la infraestructura ferroviària del TRAM Alacant, al límit sud del nucli urbà de Dénia, que discorre vora l'Avinguda Joan Fuster, es presenta coma a barrera entre aquest i l'àrea residencial de Les Rotes-Montgó i el nucli urbà de Jesús Pobre.

Per la costa, la trobada entre les dues àrees residencials de Les Marines i Les Rotes/Montgó amb el nucli urbà de Dénia, a l'est i a l'oest respectivament, es produeix de manera continua en l'espai construït. Més enrere, la connexió no és tan clara i apareixen àrees no consolidades sense vitalitat que poden percebre's com a insegures per les persones vianants i ciclistes que es desplacen entre les diferents àrees.

Les característiques de les àrees residencials de Les Marines i Les Rotes/Montgó (grans distàncies a cobrir, estructura viaria intrincada en el cas de Les Rotes Montgó i trajectes amb pendents, etc.) i la falta de models de transport alternatius (transport públic, cicles, etc.) genera que els desplaçaments estiguen supeditats al vehicle privat motoritzat.

A més podem dir que les mancances generalitzades en la seua urbanització amb falta de voreres, o voreres estretes, calçades amples i falta d'enllumenat públic, dificulten encara més l'accés a peu i ciclista, conferint una sensació d'inseguretat.

Al sud de l'àrea de les Marines es troba el Pla, de caràcter agrícola i amb habitatges aïllats i una densitat urbana molt baixa.

La Xara i Jesús Pobre són dos nuclis urbans compactes de petites dimensions i amb una escala bàsicament per a vianants. El **nucli urbà de la Xara** es troba més a prop del nucli urbà de Dénia, en la plana costanera. Se situa prop de la carretera autonòmica CV-725 i per tant, també amb oportunitats per a la connexió ciclista entre aquest i el nucli urbà de Dénia. Per altra banda el **nucli urbà de Jesús Pobre** està més vinculat al Montgó i la connexió entre aquest i el nucli urbà de Dénia a través de la carretera autonòmica CV-735 presenta trams amb pendents superiors al 7 %, que sumat a la distància, suposen obstacles per a la connexió ciclista.

Pel que fa als **punts atractors de mobilitat**, la majoria d'activitats econòmiques i els equipaments del municipi se situen en el nucli urbà de Dénia. Aquests estan integrats en el teixit residencial i proporcionen vitalitat en l'entorn urbà.

El fet que el nucli urbà de Dénia concentre gran part dels punts atractors de mobilitat genera relacions de dependència amb la resta d'assentaments urbans del municipi. Més enllà, el nucli urbà de Dénia genera també relacions de dependència amb altres municipis veïns pel caràcter comarcal d'algunes d'aquestes activitats i d'aquests equipaments.

En l'accés principal al nucli urbà, per la carretera autonòmica CV-725, es troben els dos polígons industrials del municipi, Juyarco y Partida Madrigueres, que també ofereixen oportunitats per a l'accés ciclista.

L'activitat comercial i hostalera es concentra al nucli antic i a l'eixample sud, sobre tot a les principals vies perpendiculars a la costa: Loreto, La Mar, Marques de Campo, Patricio Ferrandiz, Passeig del Saladar, etc. Aquestes últimes connecten la Plaça Jaume I, eixample sud, amb el front marítim.

Els equipaments es distribueixen de manera desigual pel nucli urbà de Dénia, malgrat que existeix una concentració d'equipaments administratius al nucli antic i d'equipaments educatius a l'eixample sud.

També són punts generadors de mobilitat i proporcionen vitalitat en l'entorn urbà els espais verds i altres espais lliures (parcs, jardins, places, avingudes, etc.). Aquests donen suport a la vida quotidiana, a les relacions socials i de lleure relacionades amb les cures. Són espais d'ús diari per part de la ciutadania compartits per diferents col·lectius i grups generacionals on acudeix la població al finalitzar la jornada lectiva i laboral.

Els punts atractors de mobilitat poden consultar-se al PLÀNOL C.4 PUNTS ATRACTORS DE MOBILITAT.

2.2 ANÀLISI DEMOGRÀFIC

La **població** de Dénia a 1 de gener de 2019, tal i com s'indica a la fitxa municipal per a l'any 2020 amb informació demogràfica extreta del Banc de Dades Municipals d'ARGOS[6], és de 42.166 persones. La població de Jesús Pobre és de 718 persones, tal i com s'indica al web de l'EATIM. Mentre que a la Xara la població era 1.620 persones, d'acord amb el que s'indica al web de l'EATIM a data 1 de gener de 2011. Ambdues no representen més d'un 6% de la població total de Dénia.

En un context supramunicipal, la població de Dénia suposa quasi una quarta part de la població empadronada a la comarca (24,03%), d'acord amb la informació extreta del Banc de Dades Municipals d'ARGOS per a l'any 2020. La seua densitat de població (647,13 hab/km^2) dobla la de la província d'Alacant (323,20 hab/km^2) i triplica la de la Comunitat (217,48 hab/km^2).

6 http://www.argos.gva.es/bdmun/pls/argos_mun/DMEDB_MUNDATOSINDICADORES.DibujaPagina?aNMunId=3063&aNIndicador=2&aVLengua=c

Si se centrem en els **col·lectius captius**, segons les dades del padró municipal d'habitants, amb data 30 de gener del 2018, els infants (persones menors de 18 anys segons la definició que ofereix la Convenció sobre els Drets del Xiquets de l'ONU) sumen a Dénia quasi una quarta part de la població total 7.794 (18,2%), al igual que la gent major de 65 anys 7.599 (17,8%).

Pel que fa a la **distribució de la població**, del padró municipal s'extrau que un 53% de la població empadronada ho està al nucli urbà (25.529 persones), malgrat que es més de la meitat de la població hem de tindre en compte que un 47% es troba empadronada a les dues àrees residencials extenses, Les Marines i Les Rotes/Montgó.

En el nucli urbà de Dénia la població en termes generals la trobem concentrada, en les seccions censals més pròximes al nucli antic (seccions 3, 6 i 10 del districte 4 i secció 6 del districte 2 i secció 2 del districte 3), sobre tot pel que fa a la zona sud. Aquestes seccions al voltant de l'entrada principal al nucli urbà i eixample sud són també les que suporten el major volum de trànsit de vehicles pel nucli urbà de Dénia. Es registra un menor número poblacional en les seccions censals que corresponen als barris de Les Roques i Baix la Mar, més a prop del port.

Pel que fa a la població infantil i la població gran, trobem que en ambdós casos la major presència d'aquesta es troba al nucli urbà. Concretament les seccions amb una densitat de 5000 a 9000 infants/km² són les situades al voltant de l'entrada principal al nucli urbà i eixample sud. En el cas de persones grans la major densitat es troba només a l'eixample sud, entre 3000 i 10000 h/km².

La distribució de la població a Dénia en termes generals, i de la població infantil i gran en concret, es poden consultar al PLÀNOL C.5 DISTRIBUCIÓ DE LA POBLACIÓ.

Si estudiem l'**evolució de la població** de Dénia de la fitxa municipal per a l'any 2020 del Portal estadístic de la Generalitat Valenciana[7], s'observa un fort creixement des de l'inici del període estudiat fins l'any 2011, seguit d'un descens que s'intensifica en el 2013, any en que es produeix una caiguda del 6.25% degut a la crisi econòmica de l'any 2008.

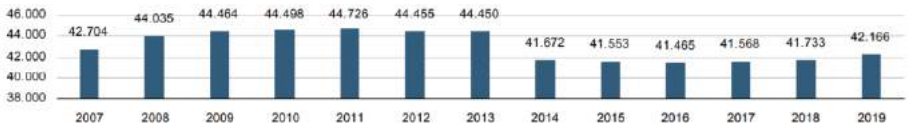


Figura 2.5. Evolució de la població. Font: Fitxa municipal 2020. Portal estadístic de la Generalitat Valenciana

[7] http://pegv.gva.es/auto/scpd/web/FICHAS/Fichas/03063.pdf

I pel que fa a l'**estructura de la població,** la piràmide poblacional de Dénia presenta una estructura regressiva que correspon amb el perfil d'una població envellida amb una baixa natalitat i mortalitat i un gran nombre d'efectius poblacionals en les edats mitjanes (35-54 anys), on predominen les dones sobre els homes.

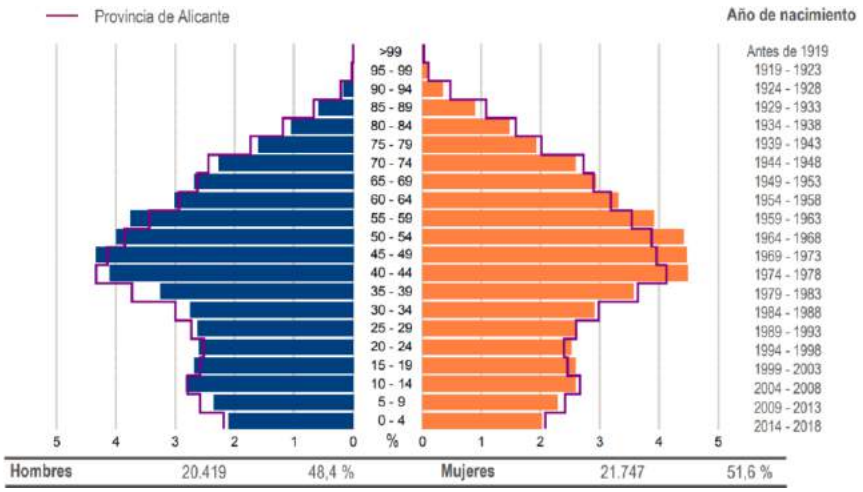


Figura 2.6. Piràmide poblacional. Font: Fitxa municipal 2020. Portal estadístic de la Generalitat Valenciana

Tal i com s'indica a l'EDUSI de Dénia, a mitjà i a llarg termini Dénia haurà d'abordar l'envelliment poblacional com a la principal problemàtica en l'àmbit demogràfic, com en la resta de l'estat.

Al document s'apunta que una de les causes d'aquest envelliment de la població es deu al fet que les persones joves hagen de buscar ocupació en altres ciutats perquè el mercat laboral està molt orientat a l'hostaleria i als serveis, a conseqüència del model turístic.

També s'apunta que alguns dels problemes associats a aquest envelliment és l'augment de la taxa de dependència, que és un dels factors de vulnerabilitat urbana, i la falta de recursos en el territori adequats a les necessitats de la població, tant a nivell infraestructural com de serveis i recursos assistencials.

Al municipi la proporció de **població estrangera** (21%), persones amb nacionalitat no espanyola empadronada, i en general a la comarca de la Marina Alta (32%), supera a la de la província d'Alacant (18%) i també a la de la Comunitat Valenciana (13%), a partir de les dades extretes del Banc de Dades Municipals d'ARGOS per a l'any 2020.

Aquesta població procedeix majoritàriament de països de la Unió Europea (55%), seguida d'altres procedències que també destaquen d'Amèrica (18%) i de

l'Europa no comunitària (14%). En el context comarcal, provincial i autonòmic, la proporció de persones procedents del continent americà y de l'Europa no comunitària a Dénia és superior. Destaquen nacionalitats com la alemanya, romanesa, anglesa, bulgaresa, francesa, ucraïnesa, russa, marroquí i colombiana. Aquesta població amb diversitat cultural afavoreix el clima necessari per a un escenari de canvi d'hàbits.

A Dénia podem parlar d'un **nivell d'estudis** de la població superior al de la província d'Alacant i al de la Comunitat Valenciana, el que podem relacionar amb un nivell cultural més alt i per tant més procliu a un canvi d'hàbits.

	Dénia	Alacant (província)	Comunitat Valenciana
Analfabets i sense estudis (%)	8,47	11,35	10,46
Estudis primaris (Grau 1) (%)	13,34	15,23	15,05
Estudis mitjans (Grau 2) (%)	58,33	57,74	56,68
Estudis superiors (Grau 3) (%)	19,86	15,67	17,80

Taula 2.1 Nivell d'estudis de la població. Font: ARGOS, Portal d'informació de la Generalitat Valenciana. Característiques censals de 2011

A banda de la població empadronada, Dénia és un municipi que acull un gran nombre de **població vinculada**, sobretot pel que fa a persones que, no sent Dénia la seua residència habitual, solen passar allí certs períodes de temps (estiu, ponts, caps de setmana, etc.), i de turistes. Açò fa que la seua població es triplique al nucli urbà o es quintuplique a la resta de àrees urbanes en determinats períodes tal i com és recull a l'Estudi de planejament de la Xarxa d'Itineraris No Motoritzats de la Comunitat Valenciana (XINM)[8].

2.3 CONTEXT SOCIAL I ECONÒMIC

D'acord amb les dades socioeconòmiques extretes del Banc de Dades Municipals d'ARGOS Portal d'Informació de la Generalitat Valenciana[9], per a l'any 2020, a Dénia el **pressupost mitjà per habitant** (1.457,01 euros/habitant) és superior al de la província (960,96 euros/habitant) i al de la Comunitat (995,24 euros/habitant).

L'economia de Dénia està orientada al sector serveis. Tal i com s'indica a l'EDUSI, hi ha un predomini d'empreses en el sector serveis. El percentatge d'**empreses** en el sectors serveis (80,78%) és molt similar al de la província d'Alacant

[8] http://politicaterritorial.gva.es/es/web/vias-ciclopeatonales/sintesi-xinm

[9] http://www.argos.gva.es/bdmun/pls/argos_mun/DMEDB_MUNDATOSINDICADORES.DibujaPagina?aNMunId=3063&aNIndicador=1&aVLengua=c

(78,94%) i al de la Comunitat (80,74%), segons la informació recollida al Banc de Dades Municipals d'ARGOS per a l'any 2019. A Dénia hi ha un nombre elevat d'empreses en el sector serveis dedicades al comerç, transport i hostaleria (30,99%), proporció lleugerament inferior a la mitjana provincial (37,28%) i a la de la Comunitat (36,68%). Açò és degut al paper del turisme en l'economia local. Per damunt de la mitjana provincial i autonòmica destaca també a Dénia el nombre d'empreses en el sector serveis dedicades a activitats immobiliàries (9,31%), a activitats professionals i tècniques (20,35%) i a educació, sanitat i serveis (8,45%).

A Dénia es registren 4.179 **persones desocupades** per a l'any 2020, tal i com s'indica al Banc de Dades Municipals d'ARGOS. La desocupació registrada en dones (55,87%) està en el mateix índex al de la comarca (55,56%), i superior a la mitjana provincial (57,14%) i autonòmica (58%). Mentre que la desocupació registrada en persones menors de 25 anys (8,47%) és menor a la mitjana comarcal (9,38%), provincial (9,13%) i autonòmica (9,89%).

La taxa de desocupació a Dénia per a l'any 2020 (14,94%) és superior a la mitjana comarcal (12,77%), inferior a la provincial (15,40%) i superior a la autonòmica (13,47%).

Això significa que hi ha una bretxa de gènera pel que fa a desocupació a Dénia. Les xifres són similars a la de la mitjana de la comarca, de la província i de la comunitat.

La superfície del municipi ocupada pel **sol urbà** a Dénia (31,90%) dobla la mitjana comarcal (14,17%) i quadruplica la mitjana provincial (8,34%), d'acord amb les dades extretes Banc de Dades Municipals d'ARGOS per a l'any 2012. Com hem apuntat amb anterioritat Dénia compta amb una estructura urbana heterogènia i complexa que ocupa el territori municipal de manera extensiva.

Al PLÀNOL C.6 USOS DEL SÒL, que correspon a les dades produïdes en el marc del programa Corine Land Cover per a l'any 2018, es pot consultar, entre altres coses, el grau de cobertura del sòl urbà al municipi de Dénia.

Cal remarcar que només el 40% de l'habitatge a Dénia és principal, una proporció molt pareguda a la mitjana comarcal (46%) però per sota la mitjana provincial (58%) i autonòmica (63%), d'acord amb les dades del Cens d'habitatges del 2011, que es recullen al Banc de Dades Municipals, ARGOS Portal d'Informació de la Generalitat Valenciana. La situació de l'habitatge és conseqüència dels desenvolupaments urbanístics orientats a les residències vacacionals i al turisme que fa que predominen els habitatges no principals, secundaris i vuits.

Si baixem d'escala, la baixa proporció d'habitatges principals destaca a les àrees de Les Marines i de Les Rotes-Montgó com es pot veure al PLÀNOL C.7 HABITATGES PRINCIPALS.

S'estima que el 30,7% de la població de la Marina Alta es troba en **risc de pobresa i/o d'exclusió social**, més de 6 punts per damunt de la data estimada per a la província d'Alacant (25,6%) i quasi deu punts per damunt de la data estimada per a la Comunitat Valenciana (22,8%), segons la informació extreta de l'Enquesta de condicions de vida del Inistituto Nacional de Estadística (INE, d'ara en davant)[10].

D'acord amb el que s'indica al visor de mapes de l'Atles de distribució de renda de les llars del INE[11] la població amb menys ingressos, igual o menor a 8.193 euros de renda mitjana per persona, es troba concentrada a l'entrada principal al nucli urbà i a l'eixample sud en les seccions del nucli urbà, seccions 2, 3, 6, 4 i 9 del districte 4 i la secció 2 del districte 6. Com ja hem comentat amb anterioritat aquestes seccions són les que concentren també un major número poblacional i un major volum de trànsit de vehicles pel nucli urbà de Dénia.

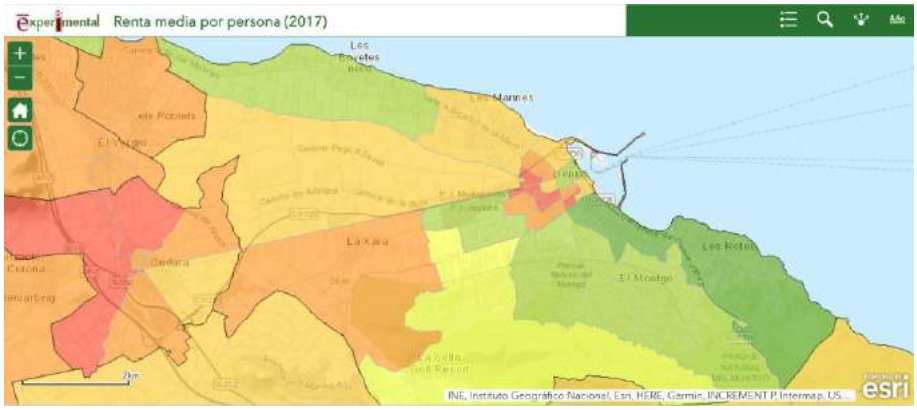


Figura 2.7. Renda mitjana pe persona. Font: Visor de mapes de l'Atles de distribució de renda de les llars del INE

10 https://www.ine.es/dyngs/INEbase/es/operacion.htm?c=Estadistica_C&cid=1254736176807&menu=ultiDatos&idp=1254735976608

11 https://www.ine.es/experimental/atlas/experimental_atlas.htm

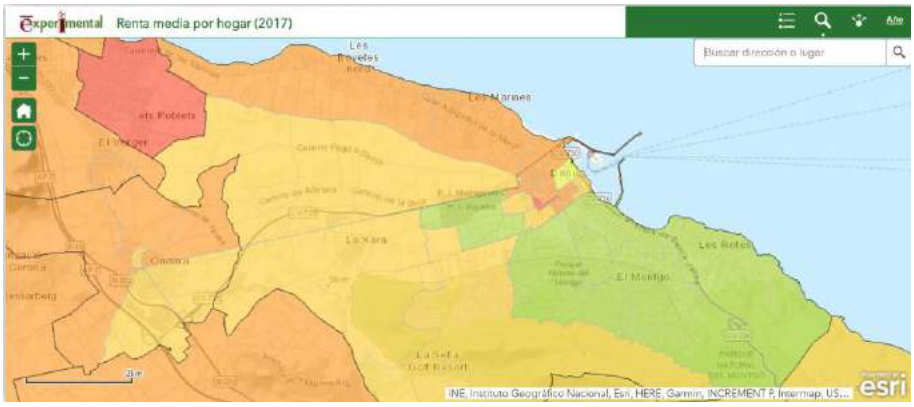


Figura 2.8. Renda mitjana pe llar. Font: Visor de mapes de l'Atles de distribució de renda de les llars del INE

Pel que fa a la renda mitjana per llar destaquen, amb ingressos iguals o inferiors 20.923 euros, les seccions censals 6 i 7 del districte 4 a l'est de l'Avinguda del Montgó i al nord del Passeig del Saladar. Aquesta informació es recull al PLÀNOL C.8 RENDA MITJANA PER PERSONA.

2.4 MODEL DE MOBILITAT I INFRAESTRUCTURES

Les enquestes realitzades al PMUS de 2008 són la primera i única font que ens permet aproximar-nos al **model de mobilitat** de Dénia, tot i què es desconeix la mida de la mostra. En l'anàlisi que es fa al document es diferencia el que consideren la mobilitat dels residents permanents de la dels turistes.

	Número de desplaçaments diaris	%
A peu	65.971	54
Amb bicicleta	634	1
Amb autobús urbà	1.327	1
Amb cotxe	46.649	38
Amb cotxe com acompanyant	6.536	5
Amb moto	1.997	2
Total	123.114	100

Taula 2.2. Repartiment modal de persones residents a Dénia. Font: PMUS de Dénia 2008

De l'**enquesta realitzada a residents permanents** del PMUS de 2008, s'extrau que els desplaçaments a peu (54%) i amb cotxe (38%) son els que cobreixen un major percentatge del total dels desplaçaments diaris de les persones residents. En aquest repartiment, la bicicleta registra la xifra més baixa (1%). En qualsevol cas no hi dades posteriors, per a poder valorar si hi ha hagut un possible creixement d'aquest percentatge en els darrers anys.

L'enquesta MOVILIA de mobilitat a l'àmbit nacional del Ministeri de Transports, Mobilitat i Agenda Urbana[12], realitzada l'any 2006, i per tant coetània a l'elaboració del PMUS de Dénia, estimava la quota modal de la bicicleta en un 1% del total dels viatges realitzats. A finals dels 2000 l'ús de la bicicleta es trobava en un moment incipient a tot l'estat. L'actualització d'aquesta enquesta no ha estat abordada des d'aleshores.

	Interns %	Externs %	Total %
Treball	18,6	5,8	24,4
Gestions	4,1	0,8	4,9
Estudis	9,5	1,2	10,7
Visites acompanyar	11,2	0,6	11,8
Metge	1,6	0,0	1,6
Oci	5,6	5,1	10,7
Compres	28,1	2,2	30,4
Altres	1,5	0,0	1,5
Total	84	16	100

Taula 2.3. Repartiment modal per motius de viatge de persones residents a Dénia. Font: PMUS de Dénia 2008

Pel que fa a motius de viatge, a l'enquesta a residents del PMUS de 2008 els desplaçaments en hora punta (treball i estudis) suposen només el 35% del total, i les cures (acompanyament, compres, metge) suposen el 44%. Aquests desplaçaments acostumen a ser realitzats majoritàriament per dones. Després de la mobilitat en hora punta per feina i estudis, els viatges interns més freqüents són les compres (28,1%) i l'acompanyament (11,2%), de nou les cures.

Hem vist que els desplaçaments externs de les persones residents, amb destinació llocs ubicats fora del municipi, suposen un percentatge baix pel que fa al total de desplaçaments diaris (16%). Com s'indica a l'EDUSI, Dénia té un caràcter terminal per la qual cosa els desplaçaments que repercuteixen en el municipi com a lloc de pas son mínims, vinculats al port en tot cas.

Que el nucli urbà de Dénia concentre la major part dels punts atractors de mobilitat quotidiana fa que aquest es convertisca en el centre d'un sistema radial que suporta un alt volum de desplaçaments quotidians diaris. Aproximadament un 20 % dels desplaçaments interns al municipi tenen com a origen destinació el nucli urbà de Dénia i les àrees residencials circundants.

L'altre 80% de desplaçaments interns al municipi tenen com a origen i destinació el nucli urbà de Dénia. D'aquests desplaçaments interns al nucli urbà un 45% es fa en vehicle motoritzat privat. És un valor rellevant tenint en compte el caràcter compacte i les dimensions d'aquest nucli.

12 https://www.mitma.gob.es/informacion-para-el-ciudadano/informacion-estadistica/movilidad/movilia-20062007/encuesta-de-movilidad-de-las-personas-residentes-en-espan%CC%83a-movilia-20062007

Respecte a la durada dels desplaçaments, resulta significatiu que 2 de cada 3 desplaçaments tinguen una durada inferior als 15 minuts. En són només un 15% els que mantenen durades superiors als 30 minuts. Pel que fa a la mobilitat ciclista, ens aportaria més informació la distància del desplaçament, però aquesta no es troba recollida al PMUS de 2008.

Amb taxes de repartiment modal elevades amb cotxe, en els desplaçaments interns al nucli urbà de Dénia, podem dir que hi ha un alt percentatge d'aquests desplaçaments que resulten ineficients, al combinar-se vehicle privat, distàncies curtes i baixa ocupació (només un 12% dels desplaçaments amb vehicle privat motoritzat es fa amb més d'un ocupant).

De l'**enquesta realitzada a persones turistes** s'extreu que el percentatge de desplaçaments interns al municipi augmenta (94%), d'acord amb els resultats de l'enquesta dirigida a turistes del PMUS de 2008.

	Interns %	Externs %	Totals %
A peu	39	2	37
Amb cotxe de lloguer	5	2	5
Amb cotxe propietat	43	38	43
Amb moto o ciclomotor	2	0	2
Amb bus urbà	5	2	5
Amb bus interurbà	1	6	1
Bicicleta Oxigena (pública)	0	0	0
Bicicleta pròpia	2	0	2
FGV	2	46	4
Altres	1	1	1

Taula 2.5. Repartiment modal de persones turistes a Dénia. Font: PMUS de Dénia 2008

Pel que fa al repartiment modal en aquests desplaçaments turístics interns, el 50 % realitza amb vehicle motoritzat privat, seguit d'un 39% a peu i d'un 2% amb bicicleta.

Les persones turistes indiquen residir en major nombre en el casc urbà de Dénia (32,03%) i en l'àrea de Les Marines/ Bovetes/ Torrecals (27,97%), i en les àrees de Les Rotes (18,82%) i La Pedrera/ Montgó (13,07%).

Pel que fa a la durada de les estàncies turístiques destaquen aquelles que tenen una durada mensual (21,40%), les que duren vint dies (17,15%) i les de 15 dies (15,39%).

Aquest model de mobilitat és coherent amb la les **infraestructures i serveis de mobilitat** existents a Dénia. Al nucli urbà de Dénia el fet que hi haja carrers amb aparcament en bateria i semibateria, tot i tenint en compte que es tracta d'un nucli urbà dens, és un indicador de que hi ha un ús excessiu del vehicle privat

motoritzat. Cal destacar que les àrees urbanes de Les Marines i de Les Rotes/Montgó presenten una infraestructura viària deficient que no acull els desplaçaments a peu i ciclista. A més, aquestes àrees no compten amb una alternativa amb transport públic adequada. Açò imposa un volum de trànsit en vehicle privat motoritzat molt elevat sobre el territori que es veu agreujat en període vacacional.

Altra qüestió per a entendre el model de mobilitat al municipi és la **motorització**. El nombre de vehicles per cada mil habitants en Dénia (864,58) és superior al de la mitjana provincial (725,55), segons dades de la informació municipal de la Direcció General de Trànsit (DGT, d'ara en davant)[13] per a l'any 2015. Per altra banda aquest índex és similar al de poblacions veïnes dins de l'àmbit de la comarca de la Marina Alta, com Xàbia(869,44) i Calp (869,82).

En el període analitzat l'índex de motorització de vehicles a Dénia ha augmentat, de la mateixa manera que a la província i als municipis veïns.

Índex de motorització vehicles / 1000 habitants	Alacant (província)	Dénia	Xàbia	Calp
2015	727,55	864,58	869,44	869,82
2014	713,22	849,32	814,84	818,29
2013	684,84	795,25	712,26	615,20

Taula 2.6. Índex de motorització de vehicles. Font: DGT

Com mostren les següents taules, de manera desagregada, també els índex de motorització de turismes i motocicletes ha crescut a Dénia en el període analitzat.

Índex de motorització turismes / 1000 habitants	Dénia
2019	589,93
2018	586,37
2017	571,68
2016	560,49
2015	544,75
2014	532,85
2013	498,20

Taula 2.7. Índex de motorització (turismes). Font: Elaboració pròpia a partir de les dades de la DGT

Pel que fa a l'índex de motorització de turismes per a l'any 2018, l'índex a Dénia (586,37) es troba per damunt de la mitjana de l'estat (515,25) i a la de la Unió

[13] https://www.dgt.es/es/seguridad-vial/estadisticas-e-indicadores/informacion-municipal/provincias/valencia.shtml

Europea (27) (530,58), d'acord amb les dades de la DGT, el INE i Eurostat, publicades pel Ministeri de Foment[14].

Índex de motorització motocicletes / 1000 habitants	Dénia
2019	125,12
2018	121,43
2017	116,86
2016	112,81
2015	107,21
2014	102,63
2013	92,21

Taula 2.8. Índex de motorització (motocicletes). Font: Elaboració pròpia a partir de les dades de la DGT

Aquest elevat índex de motorització no ha d'ocultar l'existència a Dénia d'un percentatge de **llars que no disposen de vehicle privat motoritzat.** I a més hi ha una elevada població major d'edat que no disposa de carnet per a conduir aquests tipus de vehicles.

%	Homes	Dones	Total
Persones conductores d'automòbils sobre la població total	55,62	44,38	58,52
Persones conductores d'automòbils sobre població major de 19 anys i menor de 80 anys	88,50	66,85	77,38

Taula 2.8. Persones conductores per a l'any 2015. Font: elaboració pròpia a partir de les dades de la DGT i d'ARGOS, Portal Estadístic de la Generalitat Valenciana

Si creuem la disponibilitat d'automòbil i el permís de conducció es pot afirmar que més de la meitat de la població a Dénia, sobretot dones, no és autònoma pel que fa a aquest vehicle.

Per altra banda, el Qüestionari de la bicicleta de 2018 desvela que el nombre de **llars que disposen de bicicletes** és molt elevat. Un 80% de les persones enquestades disposa de bicicleta pròpia, un percentatge considerablement més alt que els municipis de població similar i encara més alt que la mitjana de l'estat. D'entre les persones que han indicat disposar de bicicleta pròpia, el sexe femení està present en menor nombre, un 40,4% són dones. Pel que fa a l'edat, destaca pel major nombre el grup de persones entre 40 a 64 (50,2%), seguit pels grups d'entre 25 a 39 anys (25,7%), d'entre 16 a 24 (14,2%) i de 65 o més (5,8%).

14

apps.fomento.gob.es › BDOTLE › descargarIndicador

Si analitzem el que han indicat les persones residents intermitents enquestades sobre la disponibilitat de bicicleta pròpia el percentatge és encara més elevat (89,7%).

A més hi ha un elevat nombre de persones enquestades (98,2%) que indica que sap anar amb bicicleta, també per sobre de la mitjana estatal. D'aquest nombre de persones, la representació femenina (43,4%) és també inferior a la masculina. Només 11 persones han manifestat el fet de no saber anar amb bicicleta, front a unes 640 persones que han manifestat que sí. D'aquestes 11 persones, 8 són dones. Aquestes 11 persones són majors de 40 anys. Aquestes dades s'alineen amb les del Barómetro de la bicicleta estatal.

De l'anàlisi dels qüestionaris realitzats en el projecte Caminis, Camins escolars a Dénia, es recull que el 78% de l'alumnat de tercer cicle de primària té bicicleta, però que només el 0,5% l'utilitza en els seus desplaçaments a l'escola. Un 1,2 % del personal docent i no docent la fa emprar en els seus desplaçaments a l'escola.

Un altra dada anecdòtica és l'existència de dues bicicletes d'un total de 37 vehicles en el parc de vehicles de la Policia Local de Dénia, tal i com s'indica a la darrera memòria anual publicada (2017).

2.5 INTERMODALITAT CICLISTA

A l'àmbit urbà l'empresa Grup Denibus concessionària del servei de transport públic Denibus[15] a Dénia no contempla el transport de bicicletes i altres cicles en els seus vehicles.

Pel que fa a l'àmbit interurbà, tampoc es pot parlar en general d'avanços pel que fa al transport de bicicletes als vehicles.

L'empresa operadora d'autobusos Alsa és la principal empresa que opera rutes interurbanes a l'estació de Dénia. En els vehicles disponibles la bicicleta es pot transportar com a material esportiu, amb funda i amb un cost per trajecte. Les condicions es poden consultar al seu web[16].

Per altra banda, la bicicleta està autoritzada per a tota la xarxa del TRAM Alacant tots els dies de la setmana d'acord amb les normes de viatge amb aforament limitat per vehicle, a excepció dels dies festius. Les bicicletes

[15] https://www.denibus.es/lineas-regulares/

[16] https://www.alsa.es/ayuda/transportar-bicicletas-tablas-surf-esquis.

plegables es poden transportar com a equipatge de ma sense limitacions diàries. El seu transport no te cost. Aquestes condicions es poden consultar al seu web.[17]

Les estacions de transport col·lectiu, d'autobusos, ferroviària, marítima se situen en punts centrals al nucli urbà de Dénia. L'estació marítima, la més perifèrica de les tres, compta amb un tram de via ciclista per tal d'arribar-hi des de l'itinerari ciclista del Passeig Marítim.

Pel que fa a l'aparcament segur de bicicletes, les estacions de transport públic a Dénia no compten amb aquets servei. Hi ha aparcament en via pública al voltant de les estacions de tren i autobusos, i al voltant d'algunes de les parades de transport públic, però l'oferta no és gaire suficient.

Com hem indicat amb anterioritat, hi manca infraestructura viària de connexió entre Gandia i Dénia, el que inhabilita la combinació tren més bicicleta cap al nord.

2.6 PERFIL DE LES PERSONES CICLISTES

El Qüestionari de la bicicleta de 2018 ofereix una aproximació al perfil de les persones ciclistes a Dénia. Els resultats d'aquest qüestionari poden consultar-se amb més detall a l'ANNEX C.1 ANÀLISI DEL QÜESTIONARI DE LA BICICLETA 2018.

Pel que fa a l'ús de la bicicleta l'estudi de referència és el Barómetro de la Bicicleta de la Red de Ciudades por la Bicicleta, per a l'any 2019. Aquest estudi és el que hem emprat per a comparar les dades del Qüestionari de la bicicleta de 2018.

El perfil de les persones ciclistes a Dénia respon majoritàriament, com a l'àmbit estatal, a un perfil masculí. Hi ha una bretxa de gènere que fa que els homes utilitzen més la bicicleta que les dones.

En relació a l'edat, les persones ciclistes són aquelles que es troben en les franges mitjanes d'edat. Els resultats evidencien com les fraccions més joves de Dénia utilitzen amb menys freqüència la bicicleta i les més majors la utilitzen amb major freqüència, respecte a la mitjana de l'estat.

Pel que fa referència al nivell d'estudis, n'hi ha una relació major de persones ciclistes entre aquelles amb estudis superiors que entre les persones d'estudis mitjans, on la proporció és equilibrada, i entre les d'estudis més baixos, on és inferior.

[17] https://www.tramalicante.es/wordpress/?page_id=280.

Pel que fa a ocupació, hi ha una relació major de ciclistes entre les persones ocupades, amb gran diferència amb la resta de col·lectius. Els col·lectius de persones jubilades, aturades, pensionistes i treballadores de la llar són les menys usuàries de la bicicleta. Per altra banda, les persones jubilades a Dénia utilitzen proporcionalment més la bicicleta respecte a la mitjana de l'estat. Per contra, les persones estudiants són menys usuàries de bicicleta a Dénia que a la resta de l'estat.

Tot açò ocorre en un context social favorable a la bicicleta. Segons el mateix qüestionari la majoria de persones enquestades (91,7%), està d'acord en que l'administració fomente l'ús de la bicicleta. El desacord augmenta una mica entre les persones de major edat.

2.7 CONTEXT AMBIENTAL I CLIMATOLOGIA

A Dénia hi trobem diversos elements del medi ambient a escala territorial i urbana que es relacionen amb la mobilitat ciclista.

Un dels **elements de referència pel seu alt valor natural i paisatgístic,** i que a més condiciona la marxa amb bici a nivell territorial, és el massís del Montgó. El massís del Montgó està inclòs a les següents xarxes:

- Xarxa Natura 2000, LIC i ZEPA(DIRECTIVA 92/43/CEE DEL CONSELL de 21 de maig de 1992 relativa a la conservació dels hàbitats naturals i de la fauna i flora silvestres)
- Xarxa de parcs naturals de la Comunitat Valenciana
- Catàleg de Coves de la Comunitat Valenciana
- Microreserves vegetals
- Catàleg de Monts d'Utilitat Pública de la Comunitat Valenciana, des de 1993.
- Terreny forestal estratègic (el Pla d'Acció Territorial Forestal de la Comunitat Valenciana, PATFOR)

El Parc Natural del Montgó compta amb un centre de visitants, que es troba a l'interior dels jardins municipals del Bosc de Diana, junt a l'Avinguda Joan Fuster. Algunes de les rutes que es plantegen per a conèixer el Parc es poden fer amb bicicleta.

Altres elements amb valors naturals i paisatgístics de referència, encara que només una part menuda es trobe a dins del terme municipal de Dénia o altres que es troben fora encara que pròxims, són: la Marjal de Pego Oliva (Xarxa Natura 2000 LIC i ZEPA, Xarxa de parcs naturals de la Comunitat Valenciana), les Valls de la Marina (Xarxa Natura 2000, LIC), les Muntanyes del la Marina (Xarxa

Natura 2000, ZEPA) i la Desembocadura i Front Litoral del Riu Racons (Catàleg de Zones Humides de la Comunitat Valenciana).

També es presenta com a recurs mediambiental de referència a Dénia la **franja litoral**. Malgrat l'activitat urbanística, el municipi encara compta amb ecosistemes litorals de gran valor vinculats a espais de marjal, desembocadures de rius i rambles, ecosistemes dunars o penya-segats marins.

En aquesta franja litoral, tal i com s'indica en el Portal de Turisme de Dénia[18], hi trobem set **platges** a l'àrea de les Marines: Punta del Raset, Les Marines, Les Deveses, Les Bovetes, Els Molins, Albaranes i l'Almadrava. Les cinc primeres amb certificat de Bandera Blava l'any 2020. A l'àrea de les Rotes es troben les platges i cales de La Marineta Cassiana, El Trampolí, Punta Negra, Arenetes i la Cala, la primera amb certificat de Bandera Blava l'any 2020. Les platges de Dénia són accessibles amb bicicleta.

Per a accedir a alguns dels elements de referència que es troben en la part del municipi es troba la **Via Verda de Dénia**, que discorre per l'antiga via del ferrocarril que unia Dénia i Carcaixent. Les vies verdes resulten un recurs de gran valor ambiental i recreatiu molt adequat per al cicloturisme. Des de la Via Verda de Dénia es pot agafar la Via Verda de La Safor i accedir al Parc Natural de La Marjal de Pego-Oliva. Més enllà, per aquesta via es pot arribar a Oliva i a Gandia, punt d'inici de l'itinerari.

A més de la via verda de Dénia, el Portal de Turisme de Dénia proposa altres dos itineraris connectats amb aquest, el de la Vía Verda- Torre de l´Almadrava - Río Alberca i el de la Vía Verde - Olivera diluvi – Torrecarrals. Altres rutes de cicloturisme que el portal de turisme de Dénia ofereix son la ruta Les Rotes - Torre del Gerro i la ruta Camí de la Colonia- Cova del Camell.

Per altra banda, i tal i com s'indica a l'EDUSI, a més de la Via Verda de Dénia, **les vies pecuàries i la resta de camins públics municipals** ofereixen possibilitats de connexió territorial ciclista i el lleure. A Dénia hi ha al voltant de 47 km de xarxa de vies pecuàries amb protecció a nivell autonòmic.

Tots aquests elements ambientals de referència al municipi de Dénia poden consultar-se al PLÀNOL C.9 CONTEXT AMBIENTAL.

A més d'aquest espais de referència (Xarxa de parcs naturals de la Comunitat Valenciana, Xarxa Natura 2000, etc.) hi ha d'altres amb valors ambientals, culturals, agrícoles i paisatgístics que junt a les àrees crítiques del territori i l'entramat territorial de corredors ecològics i connexions

[18] https://www.denia.net/guia-de-playas

funcionals que posen en relació tots els elements anteriors, configuren la **Infraestructura Verda** del municipi, tal i com es recull a la Llei 5-2014, de 25 de juliol, de la Generalitat, d'Ordenació del Territori, Urbanisme i Paisatge, de la Comunitat Valenciana[19]. Aquesta connexió ha de donar-se mitjançant els itineraris de mobilitat sostenible, a peu i ciclistes, tal i com s'indica a l'Estratègia.

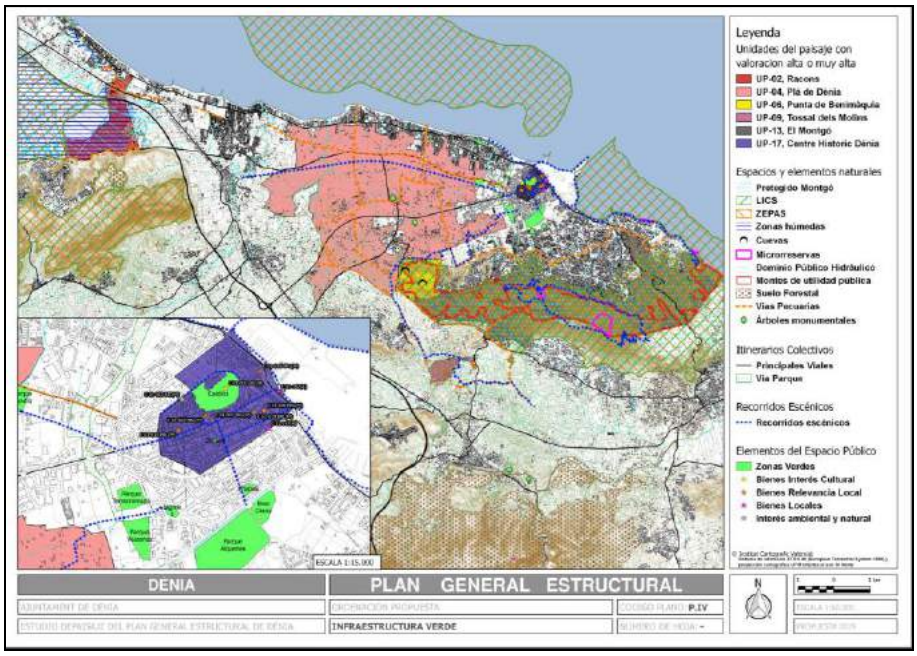


Figura 2.9. Infraestructura Verda de Dénia. Font: Estudi de Paisatge del Pla General Estrcutural de Dénia

Al PLÀNOL C.6 USOS DEL SÒL es pot consultar el grau de cobertura dels espais lliures i verds al municipi de Dénia.

A escala urbana el nucli de Dénia presenta una manca d'**espais verds urbans**, tal i com s'indica a l'EDUSI de Dénia. Dénia compta amb 0,88m²/habitant molt per sota el que la legislació vigent marca, de 10m²/habitant.

Degut a l'estructura urbana del nucli antic els espais verds de majors dimensions existents i prevists al planejament es concentren en la perifèria, com ara el parc de Torrecremada (i el futur Bosc de Diana on es troba el centre d'Atenció del Parc Natural del Montgó).

[19] http://politicaterritorial.gva.es/es/web/planificacion-territorial-e-infraestructura-verde/ley-5/2014-de-ordenacion-del-territorio-urbanismo-y-paisaje-de-la-comunitat-valenciana

Pel que fa a l'**arbrat urbà**, molts dels espais més transitats (carrers, places, etc.) estan arbrats a Dénia. Cal destacar el valor de l'ombra per a les persones ciclistes sobretot a l'estiu.

Dénia presenta una **climatologia** favorable a la mobilitat ciclista, tal i com s'indica a L'EDUSI, amb un clima càlid i templat. La temperatura mitjana anual que se situa entre els 17 i 18,5 ºC, amb el mes de gener com el més gelat (11ºC de mitjana; mínimes mitjanes de 6ºC) i agost com el més càlid (amb una temperatura mitjana de 28ºC; màximes mitjanes de 31ºC).

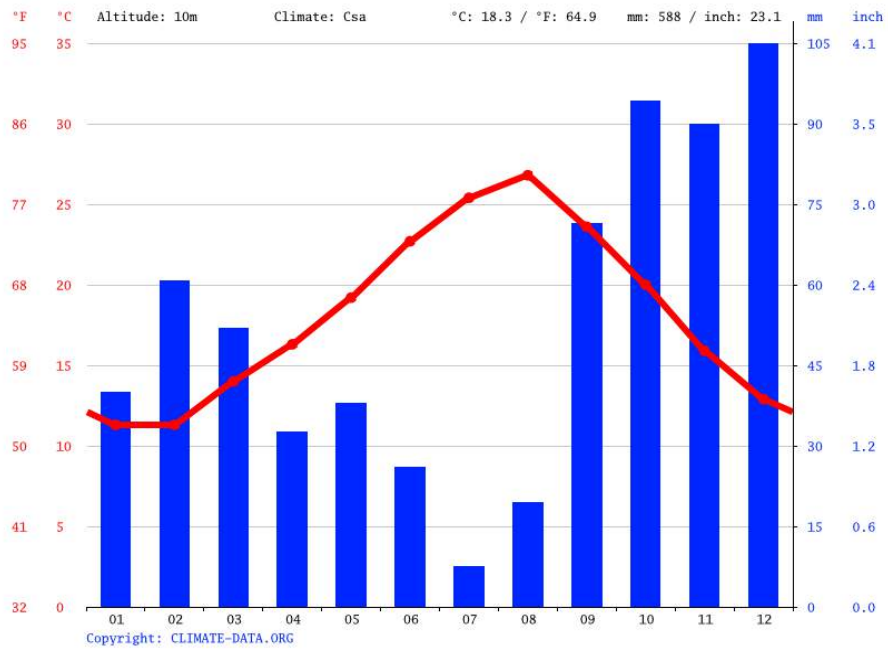


Figura 2.10 Climograma de Dénia. Font: Climate-data.org

Com ocorre en bona part de la zona més meridional del Golf de València, a conseqüència de les formes del relleu, Dénia registra unes precipitacions superior a les de la resta del seu entorn, de entre 500 i 700 mm anuals. Aquestes precipitacions es concentren principalment entre la tardor i la primavera. Els mesos d'estiu són els més secs.

Pel que fa a la **contaminació atmosfèrica**, a Dénia no hi ha dades objectives sobre la qualitat de l'aire. El municipi no compta amb cap instal·lació de la Xarxa Valenciana de Vigilància i Control de la Contaminació Atmosfèrica de la Generalitat Valenciana.

A l'EDUSI es recull que en un estudi de la Direcció General per al Canvi Climàtic de la Generalitat Valenciana de l'any 2008 per a les comarques de La Costera, La Vall d'Albaida, La Safor i la Marina Alta a partir de les dades registrades en las estacions de control de Gandia i Benigànim (situades a 35 i 65 km respectivament), s'evidencia que els nivells de diòxid de sofre, diòxid de nitrogen, monòxid de carbó, ozó troposfèric, plomo i altres composts como arsènic, cadmi o níquel, es trobaven per baix dels límits establerts en ambdues estacions; mentre que només les partícules en suspensió PM_{10} mostraven valors preocupants en l'estació de control de Gandia.

Per altra banda Dénia disposa d'un Mapa de Soroll de l'any 2012, d'acord amb els objectius de qualitat acústica establerts al Real Decret 1367/2007, de 19 d'octubre. El document indica que la principal font de soroll és el trànsit de vehicles motoritzats en les principals vies de comunicació del terme municipal: vies interurbanes, camins municipals, avingudes, carrers urbans, etc.

Els espais que presenten major nivell de **contaminació acústica** es corresponen amb el nucli urbà de Dénia i, en menor mesura, amb les àrees de les Marines i les Les Rotes-Montgó, i els nuclis urbans de la Xara i Jesús Pobre.

Per la qual cosa cal pensar que el trànsit de vehicles motoritzats a més de suposar una font important de contaminació acústica, també seria la causant d'una part significativa de la contaminació atmosfèrica a partir de l'emissió dels composts químics que s'han anomenat anteriorment.

2.8 SEGURETAT VIÀRIA

De la informació municipal relacionada amb la **sinistralitat** per a l'any 2015 a Dénia de la DGT s'extreu que en els sinistres ocorreguts en el període entre l'any 2013 i el 2015, no hi va hi haure cap mort ciclista ni en vies urbanes ni interurbanes. Si hi va hi haure en vies urbanes ferits hospitalitzats i lleus en el període estudiat. En vies interurbanes es van enregistrar només ferits lleus.

	Vies urbanes						Vies inter-urbanes					
	Morts		Ferits hospita-litzats		Ferits lleus		Morts		Ferits hospitalitzats		Ferits lleus	
	Total	bicicletes	Total	bicicletes	Total	bicicletes	Total	bicicletes	Total	bicicletes	Total	bicicletes
2015	1	0	6	0	85	5	0	0	4	0	26	6
2014	1	0	10	1	123	13	2	0	7	0	44	4
2013	0	0	18	2	99	3	0	0	5	0	26	1

Taula 2.9. Sinistralitat viària amb bicicletes implicades 2013, 2014, 2015. Font: DGT

Segons dades de la Policia local de Dénia per al període entre l'any 2010 i el 2019 els sinistres de trànsit amb bicicletes implicades no superen el 4% del total i no hi ha hagut cap mort ciclista. En general, en el període estudiat, les dades de sinistralitat són comparables a les d'altres municipis amb contexts similars.

						Sexe		Nacionalitat		Tipus dia	
Any	Total accidents de trànsit	Amb bicicletes implicades	%	Morts	Ferits	Home	Dona	Espanyola	Estrangera	Laboral	Festiu
2019*	930	28	3	0	6	12	6	9	9	16	2
2018*	912	24	2,6	0	11	14	4	10	8	17	1
2017	763	24	3,1	0	17	17	7	16	8	24	1
2016	719	13	1,8	0	5	7	6	5	8	13	0
2015	769	14	1,8	0	11	9	5	7	7	13	1
2014	865	25	2,9	0	21	18	7	15	10	22	3
2013	802	14	1,7	0	7	4	10	7	7	10	4
2012	766	18	2,3	0	15	17	1	14	4	18	0
2011	801	29	3,6	0	21	24	5	23	6	28	1
2010	954	15	1,6	0	13	5	4	9	6	14	1

* Anys 2018 i 2019: les dades totals d'accidents no es corresponen amb els sumatoris. Segons indica la Policia Local açò ocorre per no haver passat la intervenció d'una mera comunicació telefònica dels mateixos, o haver-se fet càrrec altres cossos policials al estar dins del terme municipal però fora de demarcació.

Taula 2.10. Sinistralitat viària des de 01.01.2010 fins el 31.12.2019. Històric d'accidents de trànsit. Font: Policia Local de Dénia

Pel que fa a les memòries anuals que la Policia Local de Dénia fa púbiques, en aquestes no s'inclou la bicicleta en l'apartat de classificació d'accidents de trànsit[20].

Del Qüestionari de la bicicleta de 2018 s'extrau que el percentatge de **robatoris** a Dénia (29,4%) es prou alt en relació a la mitjana estatal (17,8%), més prop a mitjanes de robatoris de ciutats com Barcelona o Sevilla que a municipis amb similar nombre d'habitants.

L'única dada que coincideix amb la mitjana estatal és el percentatge de robatoris entre la franja de persones més majors. A Dénia i a l'estat, les franges d'edat més joves sofreixen més robatoris que les franges de més majors.

El problema dels robatoris destaca també al qüestionari negativament en el quart lloc com un dels inconvenient d'anar amb bicicleta (15%), especialment entre les persones enquestades més joves.

[20] http://www.policia.denia.es/es/documentacion/memoria/index.aspx

2.9 CULTURA DE LA MOBILITAT CICLISTA I PERCEPCIÓ

Els aspectes culturals i de percepció també determinen la mobilitat ciclista a Dénia, més enllà dels condicionants geogràfics i territorials que s'han tractat amb anterioritat. Volem destacar, en especial, dues grans qüestions que poden estar dificultant l'accés ciclista: la percepció de comoditat i la percepció del risc en la circulació, que a més resulten ser diferents per a homes i dones, i per a persones menors, joves i adultes. D'ambdues qüestions s'han obtingut resultats diferents per sexe i per edat al Qüestionari de la bicicleta de 2018 a Dénia.

Sobre la **cultura de la mobilitat ciclista**, i tal i com ho confirmen els resultats del Qüestionari de la bicicleta de 2018, l'ús que es fa de la bicicleta és majoritàriament per oci i esport, igual que al baròmetre estatal, especialment entre la franja de persones més joves.

Pel que fa a la **percepció de la comoditat**, apuntem que a Dénia la incomoditat i les limitacions físiques no destaquen entre els inconvenients generals d'anar amb bicicleta, tal i com es recull al qüestionari. Però tampoc destaca la comoditat com un dels avantatges generals d'anar amb bicicleta. En tot cas són els homes els que troben més limitacions en la incomoditat, mentre que les dones troben més limitacions físiques. Pel que fa a l'edat són les persones més joves les que troben més limitacions en la incomoditat. Tampoc destaca al qüestionari la climatologia com un dels inconvenients generals d'anar amb bici.

Per altra banda, pel que fa a la **percepció de la seguretat**, sí que destaquen al qüestionari com a inconvenients generals d'anar en bicicleta la perillositat i el trànsit estressant i el incivisme cap a les persones ciclistes. En aquest cas, són les dones les que destaquen més la perillositat que el homes. Pel que fa a l'edat són les persones de major edat les que indiquen la seua preocupació per la perillositat d'anar en bicicleta.

Sobre les propostes de millores que l'Ajuntament podria engegar, la tercera opció més valorada al qüestionari correspon a 'Millorar la seguretat dels ciclistes'. Tant els homes com les dones demanen que es millore la seguretat de les persones ciclistes.

Així mateix l'evolució del grau de satisfacció dels carrils bici pel que fa a la seguretat a Dénia ha anat a la baixa, segons dades comparades del PMUS de 2008 i del Qüestionari de la bicicleta de l'any 2018. La valoració mitjana en una escala de l'1 al 5 perquè fa a la seguretat era de 2,92 l'any 2008 i de 2,02 l'any 2018.

Altres dades disponibles per a indagar en la cultura de la mobilitat i percepció són les extretes dels qüestionaris realitzats a les famílies de tercer cicle de primària en el marc del **projecte Caminis, Xarxa de camins escolars**.

Quan es pregunta a les famílies, si consideren viable que els seu fill o la seua filla realitze el desplaçament amb bicicleta a l'escola, només un 33,8% diu que sí. Si analitzem de manera pormenoritzada, destaca el col·legi Sagrado Corazón, on un 57% de les famílies es presenten favorables a l'ús de la bici. En aquest centre la majoria d'alumnat prové de distàncies compreses entre 1km i 3km, que poden ser assolibles de manera còmoda amb aquest mode de transport. També totes les famílies participants del CEIP Pare Pere valoren la bici com a opció, motivats segurament per la tranquil·litat de l'entorn.

Quan es pregunta a l'alumnat sobre les seues preferències de desplaçament, aquest valora la mobilitat amb bicicleta, però no està entre les opcions més valorades. Aquesta opció destaca un poc més en centres que se situen en la perifèria del nucli urbà principal.

Altres qüestions a favor de la normalització de la mobilitat ciclista és la percepció de les **conseqüències ambientals i socials** del model vigent de mobilitat cada vegada més presents en el debat social i polític.

Així al Qüestionari de la bicicleta de 2018 es destaca com a principal avantatge d'anar en bicicleta qüestions relacionades amb la salut, així com amb l'ecologia. Com és habitual, les dones valoren de manera molt més considerable les raons d'ecologia respecte als homes.

També es poden apuntar els resultats de la darrera enquesta de salut de la Comunitat Valenciana de l'any 2016[21]. El sobrepès i la obesitat tendeixen a estabilitzar-se (el sobrepès i l'obesitat han aconseguit caràcters de pandèmia), una de cada dues persones de més de 18 anys presenta excés de pes, un 35,1% sobrepès i un 15,8% obesitat. Mentre que a la població infantil i juvenil (2-17 anys), malgrat que el descens observat és major en adults, l'excés de pes encara afecta a una quarta part. Un 16,3% els xiquets i els joves tenen sobrepès i un 12,5% és obès, mentre que per a les xiquetes i les joves, aquestes xifres se situen en un 11,5% de sobrepès i 9,3% d'obesitat.

2.10 MARC REGULADOR

El marc legal vigent, establert per l'administració central, ve definit per la Llei 6/2014, de 7 d'abril, per la qual es modifica el text articulat de la Llei sobre trànsit, Circulació de Vehicles a Motor i Seguretat Vial, aprovada pel Real Decret Legislatiu 339/1990, de 2 de març[22]. Aquest marc és insuficient per a cobrir tot el conjunt de necessitats que requereix establir una política integral ciclista.

[21] http://pegv.gva.es/en/temas/sociedad/salud/encuestanacionaldesalud

[22] https://www.dgt.es/es/seguridad-vial/normativa-y-legislacion/ley-trafico/

La normativa sectorial en matèria de circulació, trànsit, seguretat viària i vehicles, en l'àmbit estatal consisteix en una Llei I dos Reglaments Generales que la desenvolupen. A continuació es presenten en la seva darrera publicació completa (tot i què han patit modificacions puntuals posteriors):

- Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo, por el que se aprueba el texto articulado de la Ley Sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, modificado por la Ley 19/2001 de 19 de diciembre y por la Ley 6/2014 de 7 de abril.
- Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Vehículos.
- Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Circulación.

Pel que fa a la mobilitat ciclista, la Llei 6/2011 de 1 de abril de la Generalitat, de Mobilitat la Comunitat Valenciana només inclou recomanacions dels estàndards pel que fa a l'estacionament de bicicletes que els ajuntaments haurien d'incloure en la seua normativa urbanística.

Recentment s'han tramitat a Dénia modificacions de l'Ordenança Municipal de Trànsit, Circulació de Vehicles de Motor i Seguretat Vial , Publicada al BOP. Num. 124 de 03/07/2020[23].

2.11 CONTEXT ADMINISTRATIU

Donat el caràcter tranversal de la política integral ciclista, són vàries les àrees i departaments de l'Ajuntament de Dénia l'àmbit competencial de les quals afecta d'una o altra manera a la mobilitat ciclista i per la quan cosa haurien d'estar implicades.

A Dénia és la Regidoria de Protecció Ciutadana i Igualtat i Diversitat l'impulsora de l'Estratègia de mobilitat ciclista i l'àrea de Seguretat, trànsit i transport l'encarregada de coordinar totes les accions.

Altres àrees que poden estar vinculades a la política integral ciclista a Dénia es recullen en la següent taula.

[23] http://denia.es/adjuntos/normativa/ord_trafic2020.pdf

Àrees	Departaments
Àrea d'alcaldia	Premsa
	Protocol
	Normalització lingüística
	Participació ciutadana
	Gabinet alcaldia
Organització i modernització	Organització i recursos humans
Economia i hisenda pública	Intervenció
	Tresoreria
	Serveis econòmics
Urbanisme	Control urbanístic i serveis generals
	Planejament, gestió i infraestructures
Medi ambient	Medi ambient
Gestió de serveis comunitaris	Brigada d'obres
	Brigada de senyalització
Benestar social	Servicios socials generals
	Servicios socials especialitzats
Sòcio-cultural	Cultura
	Educació
	Joventut
	Esports
	Turisme

Taula 2.11. Àrees i departaments de l'Ajuntament de Dénia que poden estar vinculades amb la política integral ciclista. Font: Ajuntament de Dénia

A més de l'Ajuntament de Dénia hi ha altres nivells de l'administració pública amb competències en tema de mobilitat ciclista.

A nivell de l'estat el Ministeri de Transport, Mobilitat i Agenda Urbana ha elaborat la 'Estratègia Estatal por la bicicleta' que cobreix des del 2020 al 2025[24].

A nivell autonòmic i provincial no hi trobem cap pla o document de planificació de la mobilitat ciclista integrada.

3 EL QUE S'HA AVANÇAT

Fa més de deu anys que l'Ajuntament de Dénia ha mostrat un interès creixent per la mobilitat sostenible i per la mobilitat ciclista. La idea de que alguna cosa cal fer per a modificar el model de mobilitat ha arrelat en el municipi.

Dénia és un municipi amb característiques relativament propicies per a la mobilitat ciclista com hem vist anteriorment, però malgrat els esforços ens trobem en un moment inicial. Aquest interès ha propiciat la redacció del PMUS l'any 2008 i l'impuls de l'elaboració d'aquest document i d'altres en relació a la

[24] https://www.miteco.gob.es/va/ceneam/recursos/pag-web/estrategia-estatal-bicicleta.aspx

planificació i la regulació de la mobilitat ciclista. També ha motivat la revisió de l'ordenança en matèria de trànsit. A Dénia hi ha hagut una inversió en la creació d'infraestructura ciclista. La planificació i l'execució d'aquesta infraestructura ciclista ha estat emmarcada amb la posada en marxa de campanyes de mobilitat ciclista. Per altra banda el programa d'educació viària de la Policia Local s'ha sostingut des de la seua creació. En tot aquest recorregut s'ha sumat el treball realitzat per agents de l'entorn social i cultural de Dénia.

Com hem apuntat amb anterioritat, moltes d'aquestes accions han estat engegades al marge del PMUS, el que ha generat incoherència i des-coordinació en les polítiques ciclistes.

El nivell d'ús de la bicicleta el 2008 es trobava en un 1% del repartiment modal. En l'actualitat els resultats obtinguts del Qüestionari de la bicicleta de 2018 ens fan pensar que aquest ús ha crescut des d'aleshores. D'acord amb aquests resultats, a Dénia es dona un major ús quotidià de la bicicleta pel que fa a l'estat, concretament les persones indiquen utilitzar-la més d'un cop a la setmana en un 62,3% front a un 32,2% respectivament.

Figura 3.1. Principals fites de la política integral ciclista a Dènia des de 2008. Font: Elaboració pròpia

3.1 INCORPORACIÓ DE LA MOBILITAT CICLISTA A L'AGENDA SOCIAL I POLÍTICA

Com hem apuntat amb anterioritat, la **incorporació de la mobilitat ciclista en l'agenda política** s'inicia a Dénia l'any 2008, any d'elaboració del PMUS.

Seguint aquest discurs, l'any 2013 l'Ajuntament de Dénia s'incorpora a la 'Red de ciudades por la bicicleta (RCxB, d'ara en davant)', de la qual formen part 100 socis, que compten per 550 ciutats espanyoles. El mateix any l'Ajuntament signa

un conveni de col·laboració per a implantar en el municipi el registre de bicicletes Biciregistro.es, vinculat a la RCxB.

En l'actualitat al programa de govern 2018-2023[25] s'inclou com a mesura en matèria de mobilitat la implantació d'un pla director de l'ús de la bicicleta i ampliar la xarxa de carrils bici connectant els ja existents i creant-ne de nous.

Així mateix assolir aquest moment d'interés cap a la mobilitat ciclista és el resultat de varis factors, sent un d'ells el treball des de diferents **agents socials**. La Mistelera, un col·lectiu amb seu a la Xara, va representar durant molts anys el moviment massa crítica a Dénia. I més recentment, a l'any 2018, documents presentats a l'Ajuntament com 'Por una movilidad urbana sostenible y segura' per la Unió Ciclista Montgó han estat dins de les qüestions que ha motivat l'elaboració del present document.

Més enllà, el suport rebut a l'Estratègia es veu reflectit pel recolzament de les sessions del grup de treball de la mobilitat ciclista, que venen a ser una continuació de l'èxit de participació de les sessions del grup de treball del projecte Caminis, Xarxa de camins escolars.

I pel que fa a la **ciutadania**, tal i com es reflecteix al Qüestionari de la bicicleta de 2018, la majoria de persones enquestades, un 91,7%, està d'acord en que l'administració fomente l'ús de la bicicleta. El desacord augmenta una mica entre les persones de major edat. Això significa que des de la ciutadania hi hagut també una evolució.

3.2 PRESÈNCIA DE LA MOBILITAT CICLISTA A L'ECONOMIA LOCAL

Altres actors claus en la política integral ciclista són els **agents econòmics**. El portal de turisme de Dénia compta amb un espai per al cicloturisme i btt dins de l'apartat de turisme actiu a terra[26]. En aquest subapartat hi ha informació sobre empreses organitzadores de rutes, empreses de lloguer de bicicletes i rutes de cicloturisme. Al web hi ha enregistrades tres empreses organitzadores de rutes, vuit empreses de lloguer de bicicletes, i sis rutes de cicloturisme de les quals ja hem parlat amb anterioritat.

El lloguer de bicicletes es presenta com un complement als serveis que ofereixen aquestes empreses. Tal i com s'indica al document 'Avaluació del sistema de bicicletes compartides Denibici i propostes per a una estratègia integral ciclista a Dénia' elaborat l'any 2018, les bicicletes són llogades

[25] http://www.denia.es/va/institucio/programa/

[26] http://www.denia.net/cicloturismo-btt

principalment a turistes, per la qual cosa es tracta d'un servei estacional. Aquestes empreses disposen sobre tot de bicicletes de muntanya i de passeig. Gran part d'aquestes empreses es localitzen prop del port i al voltant de l'estació de tren.

Del Qüestionari de la bicicleta de 2018 s'extrau que només dues persones turistes han afirmat haver llogat una bicicleta a una empresa privada de lloguer de bicicletes a Dénia. Aquestes dues persones pertanyen al grup de 37 persones turistes enquestades que no han fet emprar la bicicleta pròpia a Dénia.

Per altra banda, el Parc Natural del Montgó junt a una empresa local, ofereix una ruta de Volta al Montgó amb bicicleta que combina una ruta amb bicicleta amb una tornada amb vaixell per la reserva marina del cap de Sant Antoni.

A l'EDUSI s'indica que arrel de la crisis econòmica del 2008 s'està apostant per la diversificació del model turístic, treballant la valorització dels recursos i la desestacionalització.

En aquest sentit, una de les apostes per diversificar aquest model turístic és la entrada de Dénia a la xarxa de ciutats creatives de la UNESCO amb l'objectiu de posicionar-la com un referent mundial en qüestions de gastronomia [27].

Independentment, i tal com hem apuntat amb anterioritat, a Dénia el cicloturisme és ara mateix gairebé inexistent. A estudis de referència es parla del potencial del cicloturisme en l'economia, a 'The EU Cycling Economy' de l'any 2016 de la Federació Europea de Ciclistes on s'estima que el **cicloturisme** és el major contribuent a l'industria ciclista [28].

Per altra banda a Dénia apuntem que hi ha una empresa de logística amb cicles que és l'encarregada de prestar el servei de repartiment a domicili que ofereix el Mercat Municipal de Dénia.

3.3 NORMATIVA

Pel que fa a la incorporació de la mobilitat ciclista en el marc regulatori local, l'**ordenança de trànsit** ha estat modificada darrerament. El dia 30 de gener de 2020 es va publicar en el Butlletí Oficial de la província d'Alacant la Modificació de l'Ordenança Municipal de Trànsit, Circulació de Vehicles de Motor i Seguretat Vial. Prèvia a la modificació de l'ordenança la Policia Local de Dénia va encarregar un informe revisió de l'informe de la proposta de modificació l'any 2019.

[27] https://deniacreative.city/

[28] https://eurovelo.com/download/document/EV-PressKit-June2020_pdf.pdf

Al Juliol de 2020 es va publicar un Edicte amb la 'Rectificació d'errades i publicació del text consolidat de l'ordenança municipal de trànsit, circulació de vehicles de motor i seguretat vial'. Un document realitzat com a part dels treballs d'aquesta memòria es va fer servir per a incorporar rectificacions a l'Ordenança. El document, en forma de taula, s'adjunta com a l'ANNEX D.1 PROPOSTA DE REVISIÓ DE L'ORDENANÇA MUNICIPAL DE TRÀNSIT, CIRCULACIÓ DE VEHICLES DE MOTOR I SEGURETAT VIAL DE DÉNIA, BOPA Nº 20 DE 30/01/2020.

Algunes d'aquestes recomanacions no es van introduir en el text consolidat i, per tant, continuem sostenint-les.

Per altra banda la **normativa urbanística** inclosa en la versió prèvia del Pla General Estructural de l'any 2019[29] no inclou cap aspecte relacionat amb la mobilitat ciclista. Cal que les seues necessitats estiguen incloses en la normativa urbanística, com ara, incloure una dotació d'aparcaments ciclistes en els edificis, tant els públics, com els privats de nova construcció. Inclús hi ha municipis que han creat ordenances per a poder reconvertir baixos d'edificis i altres espais en aparcaments ciclistes[30].

3.4 PLANIFICACIÓ

Com ja hem indicat amb anterioritat, l'instrument de planificació de la mobilitat a Dénia ha estat el PMUS que data del 2008.

Pel que fa a la planificació específica de la mobilitat ciclista existeix un document recent elaborat l'any 2018, 'Avaluació del sistema de bicicletes compartides Denibici i propostes per a una estratègia integral de la bicicleta a Dénia', que inclou actuacions en matèria d'infraestructura ciclista: bicicleta pública, aparcaments per a bicicletes i senyalització de la infraestructura ciclista.

Com s'indica en aquest document, malgrat l'existència del PMUS, una bona part de les actuacions han estat engegades al marge dels seus programes d'actuació, generant incoherència i des-coordinació en les polítiques ciclistes.

Altres instruments que han inclòs planejament de la infraestructura ciclista a Dénia amb anterioritat han estat el projecte DéniaFutur (2008-2012),

[29] http://www.denia.es/va/info/urbanisme/pge/index.aspx

[30] https://www.vitoriagasteiz.org/wb021/was/contenidoAction.do?idioma=es&uid=u49cfb849_1610292cf46__7eb3

cofinançat per la Unió Europea, i la campanya per a la promoció de la bicicleta CyclingDenia (2013).

El projecte Caminis, Xarxa de camins escolars a Dénia de l'any 2018 inclou actuacions en matèria ciclista pel que fa a la mobilitat dels infants a Dénia.

A la versió prèvia del Pla General Estructural que data de l'any 2019, només trobem referència a la mobilitat ciclista a l'informe emès per la Regidoria d'Igualtat de l'Ajuntament de Dénia inclòs en la memòria d'estudis informatius, on s'indica que cal tindre en compte en el disseny dels habitatges el guardat de bicicletes.

Altres plans locals que s'han ocupat d'alguna manera des de l'any 2008 de la mobilitat ciclista, com ara, canvi climàtic, la salut, el medi ambient, el turisme, etc. han estat:

- Pla d'Acció per a l'Energia Sostenible (PAES) de l'any 2014
- Pla d'Acció per a la Salut (PAS) de l'any 2014
- Estratègia de Desenvolupament Urbana Sostenible i Integrada (EDUSI) de l'any 2016
- Pla de Sostenibilitat Turística de Dénia, en fase d'elaboració

3.5 INFRAESTRUCTURA

Pel que fa a la **pacificació del trànsit**, al nucli urbà de Dénia s'han realitzat actuacions per a integrar en una plataforma única els diferents modes de mobilitat a carrers dels barris de Les Roques i Baix la Mar, i de l'eixample sud del nucli urbà de Dénia. La transformació no ha implicat sempre que els vehicles privats motoritzats no hi circulen.

Aquests carrers pacificats junt a altres espais d'ús per a vianants no generen xarxa de suport a la mobilitat quotidiana a peu i ciclista. I en tot cas aquets han estat orientats a l'activitat turística, comercial i hostalera.

El PMUS de 2008 proposava en el seu programa d'actuacions la creació de dues **àrees de moderació de la velocitat**, àrees de prioritat per a vianants en el centre urbà de Dénia, dues àrees de prioritat residencials o zones 20 en els nuclis històrics coneguts com barris de Les Roques i Baix la Mar i una zona 30 en l'àrea Centre-Mercat. Aquestes àrees no van ser implantades.

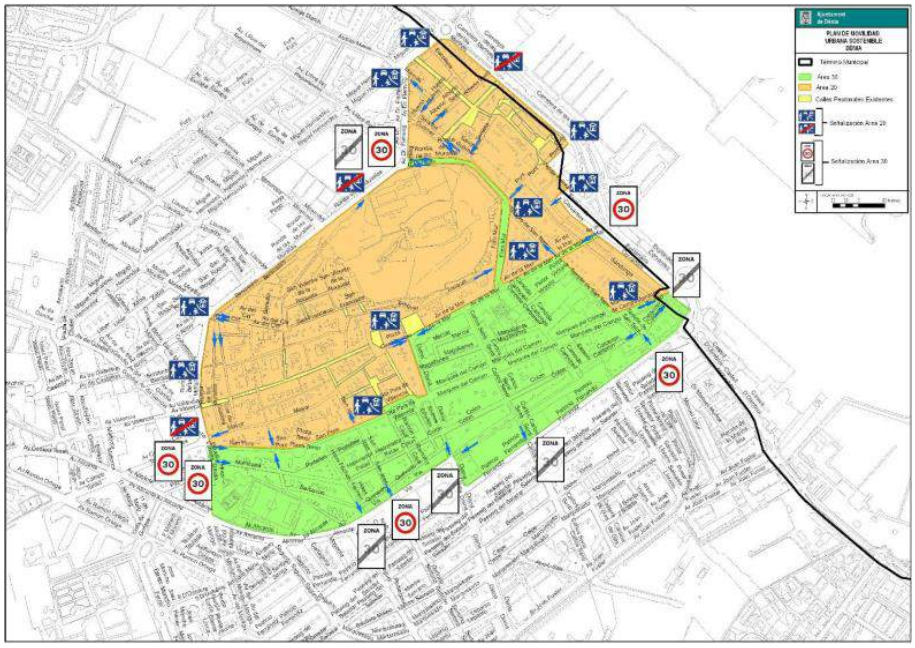


Figura 3.2. Àrees de prioritat per a vianants en el centre urbà de Dénia. Font: PMUS de Dénia 2008

L'Estudi de Mobilitat que acompanya la versió preliminar 2017 del Pla General Estructural (PGE) de Dénia continua amb la mateixa proposta de zones 20 i 30 del PMUS que no van arribar a implantar-se.

Darrerament en el document 'Propostes de moderació de la velocitat davant del nou escenari Covid-19' de juliol de 2020 es recollia una proposta per fases per a la implantació d'àrees de moderació de la velocitat revisant tècnicament el proposat al PMUS l'any 2008. En aquestes propostes s'amplia l'extensió de les àrees o vies de velocitat moderada (30 o 20 km/h) a l'entrada principal al nucli urbà de Dénia i eixample sud. El procés d'implantació es dividia en fases degut a la necessitat de realitzar algunes actuacions prèvies als canvis de velocitat màxima de les vies i àrees estudiades.

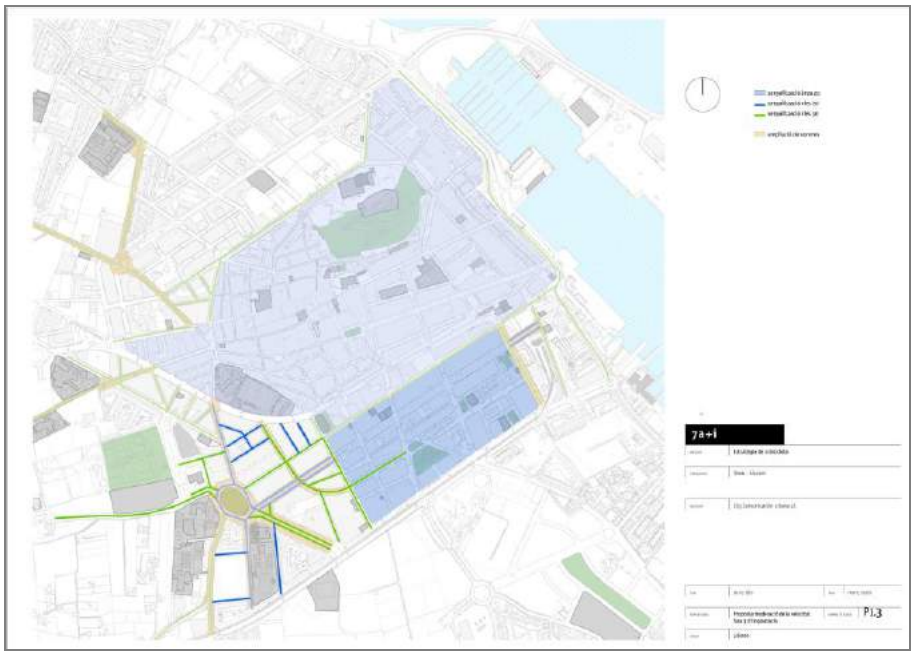


Figura 3.3. Proposta moderació de la velocitat. Font: Propostes de moderació de la velocitat davant del nou escenari Covid-19 Fase 3. Juliol 2020

Aquest document de propostes de moderació de la velocitat s'emmarca en la redacció del present document com una mena d'avanç de la feina a desenvolupar per tal d'adaptar l'entorn urbà a la mobilitat de persones vianants i ciclistes, prèvia a l'entrega del document definitiu, forçat per l'arribada del desconfinament, confinament provocat per la situació d'emergència sanitària causada per la COVID 19.

En la línia de les propostes presentades han estat tancades al trànsit recentment Marqués de Campo, la Glorieta i Vicent Andrés Estellés. També s'han ampliat voreres en els carrers Sagunt, la Mar, Avinguda del Montgó, Diana, Explanada Cervantes, Calderón i Saladar. Al Passeig del Saladar s'han rebaixat i pintat els passos de vianants en els encreuaments amb els carrers Sagunt i Carlos Sentí.

En relació a la infraestructura ciclista existent a Dénia al PMUS de 2008 s'identificaven dos **itineraris ciclistes** de caràcter urbà, el de l'avinguda de Gandia i el del Passeig marítim, que sumaven menys d'1,5 km de vies ciclistes. Al PMUS es proposava al seu programa d'actuacions una xarxa d'itineraris ciclistes que sumava més de 32km, sense comptar amb els itineraris que discorrien en les àrees de moderació de la velocitat també proposades. Fins a l'actualitat aquesta xarxa no ha estat pràcticament desenvolupada.

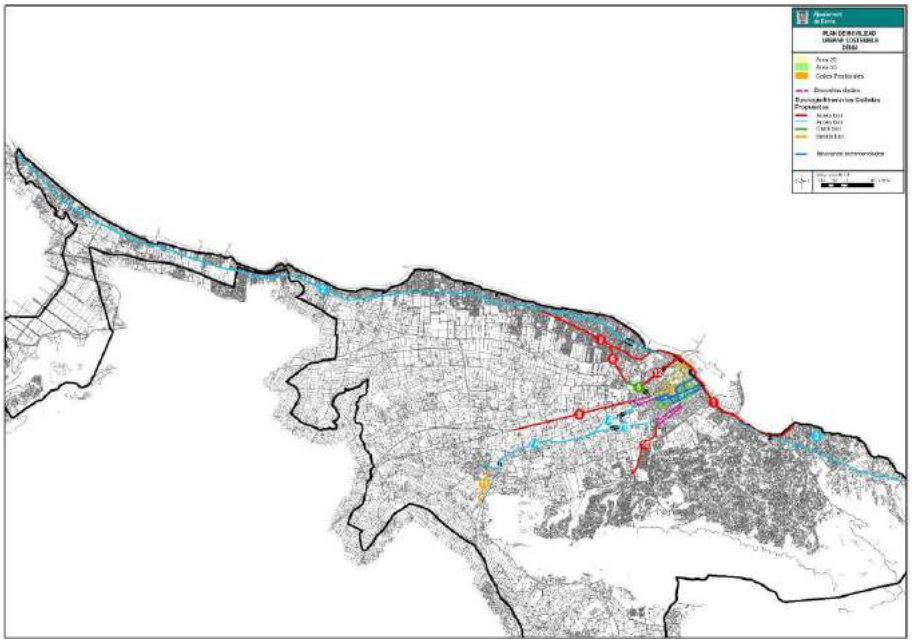


Figura 3.4. Proposta d'itineraris ciclistes. Font: PMUS de Dénia 2008

Per altra banda, des de l'any 2008 s'han construït a Dénia altres vies ciclistes de caràcter urbà (carrils bici i bicis vorera) no planificades en el PMUS. Una bona part d'aquestes noves vies ciclistes no contemplades al PMUS es van construir en el marc del projecte DéniaFutur[31] (2008-2012), cofinançat per la Unió Europea en un 70% amb els Fons Europeus de Desenvolupament Regional (FEDER), que va suposar una inversió forta inversió per a l'extensió de la infraestructura ciclista.

A Dénia hi trobem dues **vies ciclistes de caràcter interurbà** pertanyents a la Xarxa d'Itineraris No Motoritzats de la Comunitat Valenciana (XINM) de la Generalitat Valenciana. Es tracta de les ciclorutes CR: VVDenia i CR725: Ondara-Dénia.

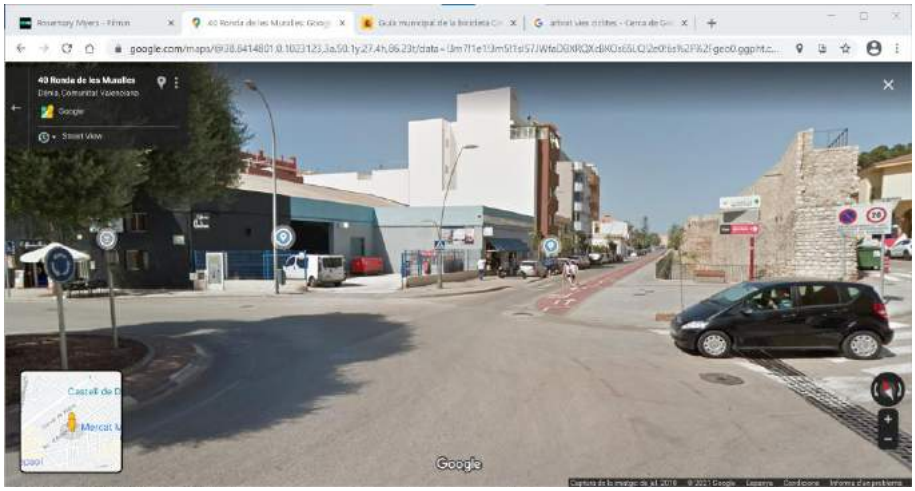
La construcció de la Via Verda de Dénia s'emmarca en el programa de Vies Verdes de la Fundació de Ferrocarrils espanyols i compta amb les característiques d'aquests tipus de vies. L'actuació de recuperació del traçat del tren de Dénia al Verger com a Via Verda de Dénia va ser realitzada pel Ministeri de Medi Ambient l'any 2010.

[31] https://deniafutur.typepad.com/

A les darreries de l'any 2020, a proposta del departament de Medi ambient, l'Ajuntament de Dénia executa les obres per a condicionar un altre tram de connexió amb la Via Verda des de l'Avinguda de València. La informació sobre aquesta connexió és limitada a data d'entrega del present document.

La cicloruta CR-725 de connexió entre el nucli urbà de Dénia i Ondara, i de manera indirecta, amb el nucli de La Xara i l'Hospital de Dénia, es va construir en Mentre que la CR-725 es construeix en el marc del Pla estatal PLAN E de l'any 2008. L'itinerari analitzat, entre el nucli urbà de Dénia i la rotonda d'accés al nucli urbà de La Xara i a L'Hospital de Dénia, està composat per tres tipus de vies ciclistes amb trams amb un únic sentit o doble sentit de circulació, que no solucionen la connexió ciclista entre aquets punts i que, per les seues característiques, posen en risc a persones vianants i ciclistes.

Les vies ciclistes de caràcter urbà a Dénia les hem agrupades en 5 itineraris que sumen un total de vora 6km de **vies ciclistes de caràcter urbà**. Totes les vies són de titularitat municipal, excepte un dels trams de l'Itinerari 1, que és de titularitat provincial ja que correspon a la carretera CV-723. Els itineraris es troben ubicats de manera perifèrica al nucli urbà de Dénia i no estan connectats entre ells ni amb els itineraris de caràcter interurbà. En molts dels casos tampoc estan connectats els trams que els composen. De manera generalitzada els encreuaments amb rotondes no estan solucionats, ni tampoc l'encreuament de l'Itinerari 4 amb la infraestructura ferroviària del TRAM Alacant. Aquestes mancances en el disseny de la infraestructura ciclista no només fan que la infraestructura ciclista existent a Dénia no genere xarxa sinó que, encara més greu, estan avesant a les persones que decideixin utilitzar-les a situacions d'inseguretat viària.



Imatge 3.1. Encreuament amb rotonda no solucionat a l'Itinerari 1. Font: Google Street View 2019

S'entén que la creació dels **ciclocarrers** a Dénia responia a la necessitat de completar la xarxa de vies ciclistes perifèriques amb carrers de velocitat moderada. L'any 2013 i amb motiu de la campanya CyclingDénia, que l'Ajuntament impulsa, s'implanten a Dénia quasi 8 km de ciclocarrers o ciclovies fent ressò del que estava ocorrent a les capitals de referència València i Alacant. Al projecte Dénia Futur només es parlava de plataformes no motoritzades, però la xarxa proposada coincideix amb el que després van ser els ciclocarrers. Els ciclocarrers han estat eliminats tal i com concloïa el document d'Avaluació del sistema de bicicletes compartides Denibici i propostes per a una estratègia integral ciclista a Dénia' per tractar-se d'una solució que posa en risc ciclistes.

Els itineraris ciclistes de caràcter urbà identificats es composen de vies ciclistes en calçada (carrils bici) i en vorera (vorera bici) en proporcions similars.

Les voreres bici són vies ciclistes que els vianants poden travessar en qualsevol moment, pel que implica que ciclistes hagen de moderar la velocitat i respectar la prioritat de vianants en tot moment. Això imposa condicions per a vianants en un espai que els està reservat. La pròpia normativa incórre en una paradoxa quan prohibeix la circulació de tot tipus de vehicles en voreres però permet la instal·lació de voreres bici, per això les darreres propostes de modificació del Reglament de Circulació apunten a una desaparició de les voreres bici. Una altra problemàtica vinculada a les voreres bici és la necessitat de passos ciclistes adjacents als dels vianants, ubicacions que en altres ciutats han acumulat la major part de sinistres ciclistes degut a la dificultat d'anticipació per part dels vehicles motoritzats en calçada front al pas de ciclistes entre voreres.

Imatge 3.2. Conflictes amb vianants a la bici vorera al Tram 1 de la cicloruta CR 725. Font: Google Street View 2019

Pel que fa a l'amplada la majoria de les vies ciclistes no compten amb amplades suficients, 1,5 m per a unidireccionals i 2,5m per a bidireccionals, tal i com recomanen diversos manuals tècnics [32]. L'amplada limitada dels carrils bici bidireccionals limiten la circulació ciclista i incrementen els riscos per la manca d'espai i la inseguretat viària en girs i encreuaments. Un carril bici estret no pot acollir la diversitat de cicles, i per tant no és inclusiu.

A més a més, tal i com hem apuntat anteriorment, els conflictes amb les voreres bicis s'agreugen si l'amplada reservada per a les bicicletes a les voreres és estreta, i més encara, si l'amplada reservada per a vianants també ho és.

Moltes de les vies es troben en un mal estat de conservació, el que es relaciona amb un baix manteniment de la infraestructura ciclista.

La senyalització forma part indissoluble de la infraestructura ciclista i a Dénia la senyalització de seguretat vial, la que regula i orienta els comportaments en la circulació[33], és pràcticament inexistent i quan la trobem en un itinerari està incompleta, tal i com ocorre en la CR-725. La senyalització orientativa, la que es dirigeix a guiar i informar a les persones ciclistes sobre les rutes i sobre les destinacions dels seus desplaçaments, és ara mateix inexistent a Dénia. Com que es tracta d'itineraris inconnexos és encara més important que hi haja senyalització d'accés a aquests.

Recordem que dels resultats obtinguts al Qüestionari de la bicicleta sobre el grau de satisfacció de l'estat dels carrils bici a Dénia de les persones usuàries s'extrau que la valoració mitjana baixa en tots els aspectes qüestionats pel que fa als resultat del PMUS de 2008, que inclou l'estat dels carrils bici i la senyalització.

Pel que fa a les millores que hauria d'engegar l'Ajuntament de Dénia per a impulsar l'ús de la bicicleta al municipi, millorar la senyalització ciclista ha estat seleccionada en un 28,5%.

A Dénia totes les vies ciclistes en calçada estan protegides per elements físics. Aquets elements físics, principalment separadors de cautxú, de protecció als carrils bici no són suficients sinó es respecta en la seua instal·lació la distància de seguretat amb la calçada o amb l'aparcament. Moltes de les balises instal·lades no es troben en bones condicions, açò està relacionat amb la falta de manteniment de la infraestructura ciclista.

[32] http://www.gea21.com/archivo/la-bicicleta-en-la-ciudad/

[33] https://www.miteco.gob.es/fr/ceneam/recursos/materiales/guia-municipal-bicicleta.aspx

Imatge 3.3. Balises en mal estat al tram 2 de l'itinerari 4, carrer Metge Manuel Vallalta. Font: Google Street View 2019

Altra qüestió clau per a un ús confortable de la infraestructura ciclista és la presencia d'arbrat d'ombra per a protecció climàtica en línia adossada a la infraestructura ciclista. A Dénia més de la meitat de vies ciclistes no compten amb arbrat de protecció i el que hi ha no es troba en les millors condicions. Ja hem vist amb anterioritat que el grau d'assolellament durant tot l'any és molt elevat.

Per tot el comentat podem concloure que a Dénia les vies ciclistes urbanes no han estat ben dissenyades i són insegures per a les persones ciclistes. Necessiten d'una revisió en conjunt i en profunditat. Això implica, en primer lloc, que es definisca una xarxa de vies en les que la circulació ciclista a Dénia puga realitzar-se compartint la calçada donat que la velocitat recomanada i efectiva en aquestes vies hauria de ser 30 km/h o menys. I l'existència de vies ciclites segregades només és necessària en vies amb velocitat més elevada i/o intensitat de trànsit elevada. D'aquesta manera la mobilitat ciclista es podrà realitzar en condicions de seguretat en bona part de la xarxa, sempre que les velocitats efectives de les calçades en cohabitació es mantinguin per sota de 30 km/h.

A Dénia, les seccions amb més densitat de població general, densitat de població infantil i població gran, i població amb les rendes més baixes es troben al nucli urbà, al voltant de l'entrada principal i exemple sud. És al nucli urbà on també es concentren bona part dels punts atractors de mobilitat quotidiana. És aquí on cal intensificar al màxim la moderació de la velocitat i ampliar al màxim l'espai per a la mobilitat activa, a peu i ciclista, a costa de la dels vehicles motoritzats, que imposen uns riscos massa elevats per a la població.

La localització dels itineraris ciclistes a Dénia i dels trams que els composen es pot consultar al PLÀNOL D.1 VIES CICLISTES.

L'ANNEX D.2 VIES CICLISTES inclou una anàlisi de les característiques i una valoració per trams d'aquests itineraris i una avaluació del risc de cara a plantejar propostes de millora en la infraestructura existent.

L'any 2008 a Dénia hi havien instal·lats 19 **aparcaments per a bicicletes**, d'acord amb el que s'indica al PMUS.

Segons una nota de premsa[34], l'any 2015 en el marc del projecte municipal de promoció de l'ús de la bicicleta Cyclingdenia es van instal·lar 35 nous aparcaments per a bicicletes. L'empresa City Comunicación Urbana s.l., indica que entre l'any 2013 i 2014 va instal·lar a càrrec de la concessió 23 aparcaments emmarcats en aquest projecte. En aquesta mateixa nota de premsa s'apunta que l'any 2015 la Diputació d'Alacant va subvencionar la instal·lació d'altres 36 aparcaments.

Amb l'elaboració del document d'Avaluació del sistema de bicicletes compartides Denibici i propostes per a una estratègia integral de la bicicleta a Dénia' l'any 2018 es va realitzar un anàlisi de l'aparcament per a bicicletes existent a partir del document anomenat 'BICICLETEROS. Ubicación localizada de paradas de bicicletas en Dénia' facilitat per l'empresa City Comunicación urbana s.l. amb l'objectiu de proposar actuacions tant en l'aparcament existent com en l'ampliació d'aquest.

L'estiu de l'any 2019 l'empresa City Comunicación urbana s.l va realitzar les actuacions de millora en quasi la totalitat de la xarxa d'aparcament existent seguint les indicacions i criteris generals i tècnics d'instal·lació recollits al document d'Avaluació. Aquest mateix any es va llançar la campanya Rodateràpia, i al seu espai web es va incloure un mapa en línia amb la localització dels aparcabicicletes existents.

Darrerament en el document 'Propostes de moderació de la velocitat davant del nou escenari Covid-19' de juliol de 2020 s'incloïa una proposta d'ampliació de l'aparcament existent en la línia de la proposta presentada ren el document d'Avaluació, que encara no ha estat executada.

A l'ANNEX D.3 APARCAMENT CICLISTA s'ha actualitzat el llistat d'aparcament existent seguint la numeració proposada per l'empresa City Comunicación urbana s.l. i que ja recollia el document d'Avaluació. I també s'ha actualitzat la

[34] https://www.denia.com/se-normaliza-el-uso-de-las-bicicletas-en-el-paseo-de-la-marineta-cassiana/

informació mostrada: localització, situació, tipus de suport, punts atractors coberts, capacitat, senyalització, delimitació i abalisament a les cantonades i observacions.

Degut a la situació generada per la COVID-19 la revisió de la informació mostrada s'ha realitzat a partir del llistat previ i del mapa inclòs al web Rodatèrapia amb l'ajuda de Google Street View. A l'annex s'inclou una sèrie d'observacions que l'ús d'aquestes ferramentes ha generat i que no han pogut contrastar-se amb el treball de camp.

En l'actualitat a Dénia n'hi ha instal·lats 74 aparcaments per a bicicletes que compleixen àmpliament amb els criteris relacionats amb la situació en calçada, el tipus de suport d'U invertida, la senyalització vertical reglamentària i la delimitació de l'aparcament i abalisament a les cantonades, en el cas que l'aparcament es trobe en calçada.

Pel que fa a la localització de l'aparcament de bicicletes, aquest es concentra al nucli urbà de Dénia, concretament als barris de Les Roques i Baix la Mar i a l'eixample sud, donant cobertura a una part dels punts atractors de mobilitat quotidiana, i en la línia de costa, important punt d'atracció de viatges de lleure. L'aparcament per a bicicletes a Dénia es tracta principalment d'**aparcament en destinació**.

La localització dels aparcaments per a bicicletes instal·lats a Dénia pot consultar-se al PLÀNOL D.2 APARCAMENT CICLISTA.

Altra qüestió és l'**aparcament en origen**. A Dénia coincideix que el parc residencial que presenta les pitjors condicions per a acollir aparcament segur és el que es localitza al nucli urbà de Dénia, el que concentra les àrees que presenten major densitat de població general, densitat de població infantil i població gran, i població amb les rendes més baixes. I que a més concentren bona part dels punts atractors de mobilitat quotidiana. Aquestes seccions situades al voltant de l'entrada principal al nucli urbà i eixample sud no compten amb aparcament segur en via pública per a solucionar l'aparcament en origen.

Al PLÀNOL D.3 CONCENTRACIÓ DE POBLACIÓ I RENDES MÉS BAIXES es poden consultar les àrees que presenten major densitat de població general, densitat de població infantil i població gran, i població amb les rendes més baixes.

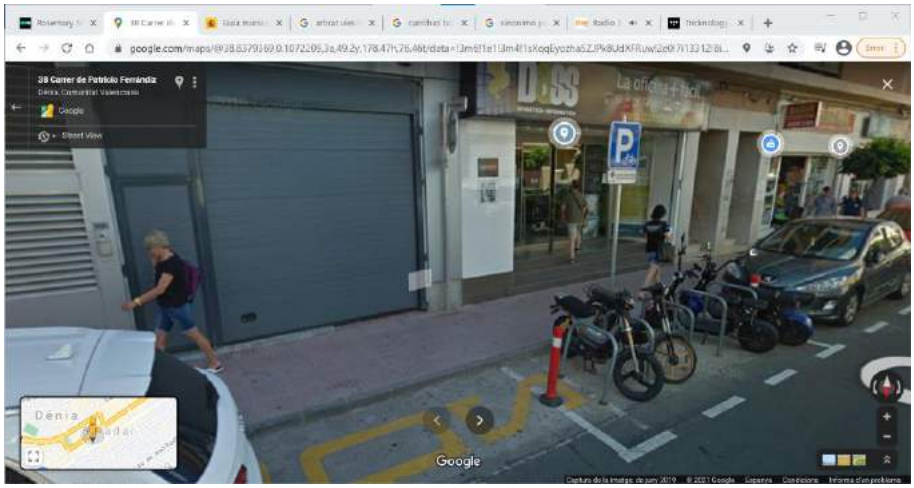
Cal recordar que un 75,1% de les persones usuàries de la bicicleta pròpia participants del Qüestionari de la bicicleta de 2018 consideren que no hi ha suficients aparcaments per a bicicletes privades a Dénia. Al mateix Qüestionari un 28,5% del total de les persones enquestades ha destacat les dificultats per a aparcar-la com un dels principals inconvenients d'anar amb bicicleta.

Per una banda, d'aquestes persones usuàries només un 7,3% afirma poder aparcar prop de casa (de 31 respostes, 13 persones són residents al nucli urbà). Mentre que un 14,4% afirma poder aparcar-la prop de casa però la deixa a casa perquè té espai i la puja amb comoditat (de 61 respostes, 23 persones són residents del nucli urbà, 15 són residents d'una urbanització de les Marines, 8 d'una urbanització del Montgó i 6 d'una urbanització de les Rotes). Finalment 15,1% afirma poder aparcar prop de casa però els fa por que li la furten i la puja a casa, tot i ser incòmode i no tindre molt d'espai (de 64 respostes, 29 persones són residents del nucli urbà).

Per altra banda, d'aquestes persones usuàries un 29,4% afirma no poder aparcar la seua bicicleta prop de casa, però que tampoc la deixaria mai al carrer, encara que hi haguera aparcament segur (de 125 respostes, 63 persones són residents del nucli urbà i 23 són residents d'una urbanització del Montgó). Un 23,3% afirma no poder aparcar prop de casa, però si hi haguera aparcament segur al carrer sí la deixaria (de 99 respostes, 55 persones són residents del nucli urbà). Només un 10,6% afirma que no poder aparcar prop de casa, però que si hi haguera aparcament al carrer la deixaria (de 45 respostes, 18 persones són residents al nucli urbà).

Altra qüestió clau per a abordar l'aparcament a Dénia és el problema dels robatoris. Ja hem indicat amb anterioritat que el percentatge de robatoris a Dénia és prou alt en relació a la mitjana estatal, més prop a mitjanes de robatoris de ciutats com Barcelona o Sevilla que a municipis amb similar nombre d'habitants.

De l'anàlisi de l'aparcament per a bicicletes a Dénia hem observat que existeix un problema generalitzat amb l'aparcament de motocicletes al nucli urbà, que sovint es troben aparcades indegudament a aparcaments senyalitzats només per a bicicletes. Cal recordar que aquestes situacions són sancionables, ja que estan infringint la reserva d'ús per a cicles d'una infraestructura i un espai específic.



Imatge 3.4. Aparcament de bicicletes al carrer Patricio Ferrándiz. Font: Google Street View 2019

Actualment, el nou espai web d'informació de mobilitat ciclista a Dénia Rodaterapia[35], dirigeix les persones que vulguen registrar les seves bicicletes al web del Biciregistro[36]. Aquesta és una iniciativa a nivell estatal, gestionada per la Red de Ciudades por la Bicicleta. La Policia pot tindre accés a la base de dades del Biciregistro, on pot comprovar si les bicicletes trobades són propietat d'alguna persona que les haja registrades prèviament. A Dénia hi apareix un Validador Específic, la Oficina d'Atenció a la Ciutadania, on les persones que vulguen enregistrar les seves bicicletes poden anar a recollir el kit de registre adquirit prèviament a través del web del Biciregistro. En la pràctica aquest servei està inoperatiu.

Com es mostra als resultats del Qüestionari de la bicicleta de 2018, Dénia pateix un índex de robatori superior a la mitja estatal. No obstant això, es desconeix l'existència d'un pla d'actuació front als robatori de bicicletes. Segons aquests plans, les forces de seguretat revisen periòdicament els aparcaments per detectar bicicletes abandonades o desperfectes que comprometin la seguretat dels suports d'aparcament. També es reuneix informació geolocalitzada de les denuncies de robatori, per a poder revisar si existeix algun aspecte de seguretat millorable en els punts on es concentrin robatoris.

S'han detectat mancances de dotació d'aparcament a les zones residencials del centre urbà de Dénia, el que seria aparcament per a bicicletes en origen. Aquestes són les zones més denses del municipi on, tant els edificis com els habitatges manquen d'espai per a guardar les bicicletes durant la nit. Tampoc hi

[35] www.rodaterapaia.es

[36] https://www.biciregistro.es/#/home

ha prou aparcament per a bicicletes ni prou segur en la via pública, i l'espai és limitat. L'aparcament en origen en zones urbanes denses es pot recolzar en la reutilització d'espais existents en desús, com ara condicionant, de forma segura, la utilització de baixos i locals com a aparcaments ciclistes segurs. Existeix el cas de Vitoria-Gasteiz, que ha generat una ordenança (Ordenanza Reguladora de la Instalación de Guarderías de Bicicletas en Edificaciones, 2017[37]) per a poder reconvertir els usos de certs recintes en aparcaments ciclistes. En altres ciutats, com ara a l'Àrea Metropolitana de Barcelona, existeixen aparcaments segurs tancats en forma de gàbies, que s'operen amb targetes sense contacte. Aquestes gàbies o mòduls permeten guardar les bicicletes en la via pública de forma segura.

De la mateixa forma que les noves edificacions i les edificacions públiques tenen una dotació d'aparcament per a cotxes dels residents, n'haurien també de tenir per bicicletes, prioritàriament a nivell de carrer, per evitar que les persones ciclistes es vegin obligades superar rampes amb pendent pronunciada. En la normativa urbanística de Dénia no s'ha trobat res en aquest sentit.

A Dénia l'any 2018 s'elimina el **servei de bicicleta pública** Denibici, arrel de les conclusions del document 'Avaluació del sistema de bicicletes compartides Denibici i propostes per a una estratègia integral de la bicicleta a Dénia'. Aquest document conclou que el servei comptava amb molt poques estacions i molt separades, per la qual cosa la generació de viatges estava molt limitada. A més a més, la seua àrea de població densa era limitada, i aquesta ja es trobava coberta pel sistema i tampoc oferia més possibilitats d'extensió en condicions d'urbanització densa i generació de viatges. Els arguments per a la continuació del sistema estaven basats en un ús turístic, però no es preveïa suficient com per justificar la continuïtat del servei.

3.6 EDUCACIÓ I CAPACITACIÓ

La Policia Local de Dénia organitza anualment des de l'any 2005 la campanya de la bicicleta. Aquesta campanya va dirigida principalment a l'alumnat de cinquè de primària, encara que als centres educatius de Jesús Pobre i La Xara participa tot l'alumnat del centre. Aquesta campanya està oberta a tots els centres del municipi que cursen primària, tant centres públics, com concertats i privats.

Segons la memòria anual de la Policia Local de Dénia la campanya va dirigida a millorar la seguretat vial des de l'educació o la modificació dels comportaments des de l'inici de l'activitat com a persona conductora ciclista, adoptant actituds positives i responsables, respectant a les demés persones conductores.

[37] https://www.vitoria-gasteiz.org/wb021/was/contenidoAction.do?idioma=es&uid=u49cfb849_1610292cf46__7eb3

Per altra banda des de l'àrea de Medi Ambient de l'Ajuntament de Dénia, concretament des del Servei d'Educació Ambiental, es venen realitzant des de l'any 2010, any de recuperació del traçat del tren Dénia al Verger per part del Ministeri de Medi Ambient, rutes escolars en bicicleta per la Via Verda de Dénia. L'objectiu de la realització d'aquestes rutes és acostar als infants la mobilitat ciclista com a mode per a conèixer el territori (interpretació del paisatge, història del tren, etc.) i com a mode per als desplaçament quotidians.

L'accés a la mobilitat sostenible ha estat uns dels eixos de treball del Servei d'Educació Ambiental, així mateix a més de les activitats amb les escoles de Dénia, s'han editat plànols i s'han impulsat diverses propostes de connexió de la xarxa ciclista posant el focus en l'accés als centres educatius del municipi.

L'any 2018 l'Ajuntament de Dénia va impulsar el projecte Caminis, Xarxa de camins escolars a Dénia, i l'any 2019 impulsa l'elaboració d'una unitat didàctica de Caminis. En l'actualitat el projecte es troba inactiu.

3.7 GOBERNANÇA I PARTICIPACIÓ

No existeix una Taula de Mobilitat permanent ni altre instrument de representació ciutadana específic de mobilitat ciclista.

En els darrers anys, és un fet remarcable l'èxit de participació de les sessions del grup de treball del projecte Caminis, Xarxa de camins escolars.

3.8 COMUNICACIÓ

L'Ajuntament de Dénia, ha llançat diverses campanyes i ha editat diversos documents pel que fa a la comunicació de la mobilitat ciclista.

L'any 2013 l'Ajuntament de Dénia des de Medi Ambient i Turisme llança la campanya anomenada CyclingDénia amb un espai web propi, en l'actualitat ja fora de funcionament. Per a aquesta campanya es van editar també documents, entre aquests un plànol de itineraris ciclistes.

Darrerament, l'any 2019 la Regidoria de Protecció Ciutadana i Igualtat i Diversitat habilita un nou espai web municipal per a la mobilitat ciclista Rodaterapia[38], que inclou quatre apartats: La teràpia, Aparcabicis, Bones pràctiques i Biciregistre.

[38] www.rodaterapaia.es

3.9 MOVIMENTS SOCIALS I CULTURALS

Ja hem apuntat amb anterioritat que l'entitat social La Mistelera, seu a la Xara, va representar el moviment massa crítica a Dénia.

Altres entitats de l'entorn del ciclisme de lleure o esportiu, Unió Ciclista Montgó i el Club Ciclista Dénia també han treballat per a millorar la mobilitat ciclista a Dénia.

Aquestes entitats han participat activament en el Grup de treball del projecte Caminis, Xarxa de camins escolars a Dénia, que han recolzat la feina dels centres d'educació primària adherits al projecte. Aquesta participació s'ha vist reflectida també a les sessions grupals de consulta per a l'elaboració del present document.

Cal destacar els informes elaborats per entitats i persones a títol individual sobre l'estat de la mobilitat ciclista i propostes a Dénia.

4 EL QUE HAN FET ALTRES ADMINISTRACIONS IMPLICADES

A continuació repassem l'activitat de les diferents administracions supramunicipals amb competències en matèria de mobilitat ciclista a Dénia, i com afecta a la política ciclista local.

4.1 GOVERN D'ESPANYA

Existeix un resum de la '**Estrategia Estatal por la Bicicleta**'[39], un document que portava anys gestant-se i que cobreix des del 2020 al 2025. El seu objectiu és es fomentar l'ús de la bicicleta en diversos àmbits que es plasmen en 27 instruments i més de 100 accions. A l'octubre de 2020 es va anunciar que se li anaven a dedicar 5 milions d'Euros per començar a veure com es concretarien totes aquestes accions.

4.2 GENERALITAT VALENCIANA

Entre les àrees del govern autonòmic de la Generalitat Valenciana que tenen transcendència per a la política ciclista en el context local destaquen la Conselleria d'Habitatge, Obres Públiques i Vertebració del Territori; la Conselleria d'Agricultura, Desenvolupament Rural, Emergència Climàtica i

[39] https://www.miteco.gob.es/va/ceneam/recursos/pag-web/estrategia-estatal-bicicleta.aspx

Transició Ecològica; la Conselleria de Sanitat Universal i Salut Pública, i la Conselleria d'Educació, Cultura i Esport.

En l'àmbit de la **normativa**, i tal com hem introduït amb anterioritat, la Llei 6/2011, d'1 d'abril, de la Generalitat, de Mobilitat de la Comunitat Valenciana que és la que té per objecte regular les diverses competències que en matèria de mobilitat li corresponen al govern autonòmic.

Pel que fa a instruments de **planificació** ciclista no existeix un document com a tal d'àmbit autonòmic.

La Conselleria d'Habitatge, Obres Públiques i Vertebració del Territori, sota la direcció del Servei de Planificació de la Subdirecció General de Mobilitat, va posar en marxa l'any 2017 els treballs de "Estudi de la Xarxa d'Itineraris no Motoritzats de la Comunitat Valenciana (XINM)". Aquest tracta de fer un inventari de la infraestructura existent i de fer propostes d'actuació encaminades a completar i millorar la xarxa existent.

Figura 4.1. Actual (roig) i noves propostes (blau) de la XINM al municipi de Dénia. Font: Estudi de planejament de la XINM. Generalitat Valenciana

El desenvolupament de la XINM s'integra en el marc del programa estratègic per a la millora de la mobilitat, infraestructures i el transport de la Comunitat Valenciana UNEIX 2018-2030 de la Generalitat Valenciana.

En el marc d'aquest Estudi s'aborda també el traçat específic de ruta Euro Velo EV-8[40] i, per altre, la Via Litoral[41], impulsada pel Pla d'Acció Territorial de la Infraestructura Verda del Litoral (PATIVEL) de la pròpia Conselleria.

Figura 4.2. Traçat Euro Velo EV-8. Font: Estudi de planejament EV-8. Generalitat Valenciana

[40] http://politicaterritorial.gva.es/es/web/vias-ciclopeatonales/eurovelo

[41] http://politicaterritorial.gva.es/es/web/vias-ciclopeatonales/via-litoral

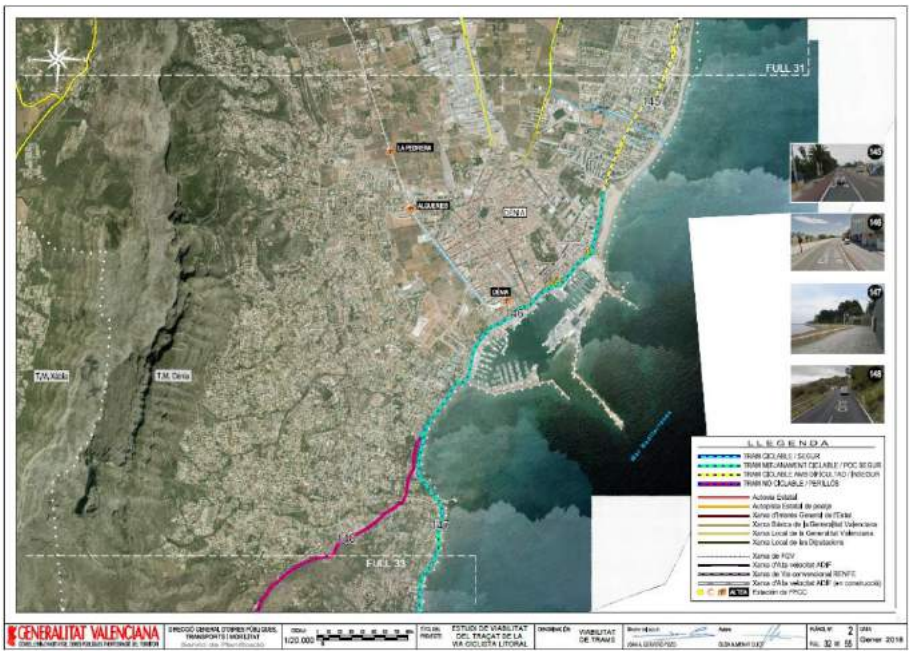


Figura 4.3. Viabilitat de trams al municipi de Dénia de la Via Litoral. Font: Estudi de viabilitat del traçat de la via ciclista litoral. Generalitat Valenciana

Tal i com s'indica a l'Estudi de viabilitat del traçat de la via ciclista litoral en el corredor entre Dénia i Calp les elevacions del Parc Natural del Montgó condicionen el traçat de la Via Litoral i produeixen unes pendents importants en el seu recorregut. Així mateix el model territorial basat en extenses urbanitzacions de baixa densitat complica també el traçat d'aquesta infraestructura.

Per la qual cosa aconsellen relaxar els requeriments de la ruta entre Dénia i assumir que la demanda potencial serà molt diferent a la resta de l'itinerari. Aquesta decisió també es veu justificada pel traçat que s'allunya de la costa degut a les condicions topogràfiques. Aquest traçat alternatiu evita parcialment el traçat per carreteres i presenta pendents més suaus.

Altre instrument de de planificació ciclista redactat per la Conselleria és el Pla director de recuperació de la Via Augusta[42]. El ramal anomenat DIANIUM travessa el terme municipal de Dénia.

[42] http://politicaterritorial.gva.es/es/web/vias-ciclopeatonales/ruta-historica-via-augusta

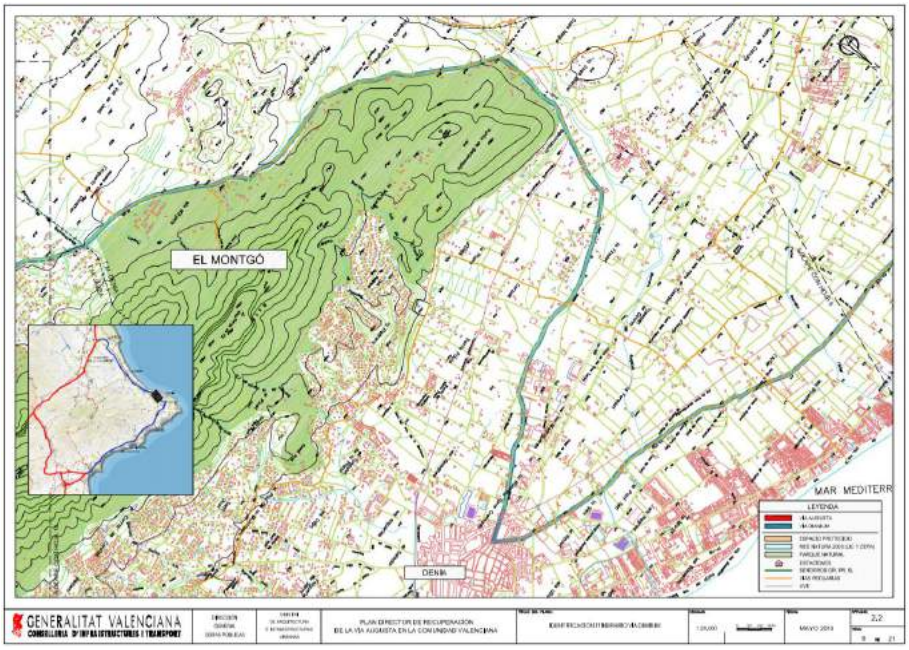


Figura 4.4. La Via Augusta en el seu ramal DIANIUM al seu pas pel terme municipal de Dénia. Font: Pla Director de la recuperació de la Via Augusta en la Comunitat Valenciana. Generalitat Valenciana

La Conselleria d'Habitatge, Obres Públiques i Vertebració del Territori també va elaborar l'any 2011 l'Estratègia Territorial de la Comunitat Valenciana[43]. En la directriu 78 s'indica com a principis directors de l'ocupació racional i sostenible de sòl per a ús residencial, el fet de desenvolupar itineraris de vianants i carrils bici per a comunicar els nuclis urbans entre si i aquests amb altres implantacions al territori.

Altre document que te relació amb la planificació de la mobilitat ciclista i el medi ambient és l'Estratègia Valenciana davant el Canvi Climàtic 2020-2030[44] elaborada per la Conselleria d'Agricultura, Desenvolupament Rural, Emergència Climàtica i Transició Ecològica, en fase d'elaboració.

La Conselleria de Sanitat Universal i Salut Pública en el IV Pla de Salut de la Comunitat Valenciana 2016-2020[45] té una línia estratègica per a la promoció de la salut en tots els entorns de la vida que té com a objectiu el foment de

[43] http://politicaterritorial.gva.es/es/web/planificacion-territorial-e-infraestructura-verde/estrategia-territorial-de-la-comunitat-valenciana-77496

[44] http://www.agroambient.gva.es/es/web/cambio-climatico/2020-2030

[45] http://www.san.gva.es/documents/157385/6431837/IV_PLAN+DE+SALUD_CV_2016_Castellano_web.pdf

l'activitat física i com a acció proposa fomentar el transport actiu (a peu o amb bicicleta) com a mitjà de desplaçament preferent en distàncies de proximitat. Altre pla vinculat al foment de la mobilitat activa és l'Estratègia de Diabetis de la Comunitat Valenciana 2017-2021[46] o la campanya Pla Bé de 2018[47].

Per altra banda , a l'àmbit de la **infraestructura**, no existeix un pla sectorial autonòmic de vies ciclistes. La construcció d'aquestes està inclosa en el Pla de carreteres. Així en el II Pla de Carreteres de la Comunitat Valenciana es contempla la construcció de més de 500km de vies ciclistes, tant adossades com segregades de las carreteres.

Respecte a desenvolupament d'aspectes tècnics l'Oficina del Pla de Carreteres l'any 2001 va publicar el document 'Senyalització de Vies Ciclistes en la Comunitat Valenciana'[48], totalment desactualitzat a dia d'avui.

En relació a **educació i capacitació**, la Conselleria d'Educació, Cultura i Esport, compta des de 2019 amb el programa Aula Ciclista mitjançant un conveni de col·laboració amb la Federació de Ciclisme de la Comunitat Valenciana. El programa "Aula ciclista"[49] és un projecte d'innovació educativa que té com a objectiu fomentar la pràctica de l'activitat física i el coneixement i divulgació del ciclisme en l'àmbit escolar, fomentar l'ús de la bicicleta com a model de mobilitat sostenible i formar en hàbits saludables i educació en valors.

Els centres educatius públics de primària i secundària de Dénia que formen part dels Centres Educatius Promotors de l'Activitat Física i l'Esport-CEPAFE i que poden adherir-se al programa són: CEIP LLebeig, CEIP Pou de la Muntanya, Col·legi Paidos Dénia, Col·legi San Joan Bautista i IES Maria Ibars.

I pel que fa a **gobernança i participació**, la Llei 6/2011, d'1 d'abril, de la Generalitat, de Mobilitat de la Comunitat Valenciana fixa la creació del Fòrum de la Mobilitat de la Comunitat Valenciana però aquest no s'ha constituït. La coordinació d'aquest li correspon al Servei de Mobilitat Urbana de la Conselleria de Política Territorial, Obres Públiques i Mobilitat.

Darrerament la Generalitat Valenciana ha elaborat, davant el nou escenari COVID19, un Pla de Foment d'Ús de la Bicicleta[50]. El Pla inclou, entre altres, la

[46] http://publicaciones.san.gva.es/publicaciones/documentos/EDCV_2017-2021-C.pdf

[47] http://www.san.gva.es/pla-be

[48] http://politicaterritorial.gva.es/documents/20088661/20089311/cicloc/c7c6c70e-2a6c-4eb8-8f07-6a11ef441f91

[49] http://www.ceice.gva.es/va/web/deporte/aula-ciclista

[50] https://www.gva.es/es/inicio/area_de_prensa/not_detalle_area_prensa?id=858247

creació de l'Oficina de la Bicicleta que comptarà amb un òrgan de participació permanent, el Consell Valencià de la Bicicleta.

A l'àmbit de la **comunicació**, el Servei de Mobilitat Urbana de la Conselleria de Política Territorial, Obres Públiques i Mobilitat organitza anualment des de l'any 2016 els Premis Setmana Europea de la Mobilitat Sostenible en la Comunitat Valenciana[51] (Premis SEMcv). L'any 2019 el projecte Caminis, Xarxa de camins escolar a Dénia va rebre el Primer Premi en la III Edició dels Premis SEMcv dins de la categoria de municipis d'entre 20.000 i 50.000 habitants.

I pel que fa al **finançament**, la Conselleria d'Habitatge, Obres Públiques i Vertebració del Territori ha obert recentment una línia d'ajudes per a la compra i/o electrificació de bicicletes urbanes, i per a l'adquisició de vehicles de mobilitat personal elèctrics.

El Pla de Foment d'Ús de la Bicicleta front al niu escenari COVID19 ofereix també ajudes per a la compra de bicicletes i patinets.

Per altra banda, l'Institut Valencià de Competitivitat Empresarial (IVACE), entitat de dret públic, integrada en el sector públic instrumental de la Generalitat, convoca anualment ajudes en matèria de mobilitat sostenible amb cofinançament de la Unió Europea a través del Fons Europeu de Desenvolupament Regional[52].

4.3 DIPUTACIÓ D'ALACANT

La Diputació d'Alacant ha implantat la via ciclista en la CV-730, carretera Dénia a Les Marines, dins de les actuacions que l'àrea de carreteres desenvolupa per a la implantació de infraestructura ciclista i ciclo-peatonal a la xarxa viària provincial.

5 EL QUE QUEDA PER FER

Com hem apuntat en el capítol precedent destaca el fet que a Dénia moltes de les accions engegades des de l'any 2008, hagen estat al marge del PMUS, generant incoherència i des-coordinació en les polítiques ciclistes. Se sap que la política integral té més impacte que realitzar actuacions aïllades[53], per això, el

[51] http://politicaterritorial.gva.es/es/web/movilidad-urbana

[52] https://www.gva.es/es/inicio/procedimientos?id_proc=03085

[53] https://www.raco.cat/index.php/PapersIERMB/article/view/331961/422725

que queda per fer passa per realitzar un esforç integrador prenent com full de ruta el document que ens ocupa.

5.1 NORMALITZANT LA MOBILITAT CICLISTA QUOTIDIANA

Ara mateix a Dénia, només un 21,9% de la població utilitza la bicicleta de forma quotidiana. Sabem per les dades del PMUS del 2008 que aquesta xifra és el doble que en aquell moment, però encara està lluny de conformar una situació de normalització de la mobilitat ciclista.

La normalització de la mobilitat ciclista en la quotidianitat suposa aconseguir que les persones perceben que poden desplaçar-se en bicicleta o altres cicles. El fet que el 98.2% de la població sàpiga pedalar i que existisca una cultura de ciclisme esportiu i d'oci que faça que un 34.2% de la població utilitze la bicicleta per aquets motiu, suposa un potencial que es pot utilitzar per a la mobilitat ciclista. Cal remarcar que hi ha gairebé un 20% de persones a Dénia que tenen una bicicleta i no la fan servir. També és necessari fer accessible la mobilitat ciclista per aquelles persones que no saben pedalar i que, per tant, no disposen d'aquesta possibilitat. D'aquesta manera, l'objectiu de facilitar l'accés a la mobilitat ciclista aconsegueix també normalitzar-la i que les persones perceben que "persones com elles" es desplacen en bicicletes i altres cicles, o que poden arribar a fer-ho en el moment que ho decidisquen.

Apuntem que els resultats obtinguts del Qüestionari de la bicicleta de 2018 mostren com l'ús de la bicicleta a Dénia per oci i a l'esport, destaca encara més entre les franges de persones més joves.

5.2 INCLOENT A TOTES LES PERSONES

Amb anterioritat hem indagat en el perfil de les persones ciclistes a Dénia i hem vist que hi ha desigualtats en l'ús de la bicicleta pel que fa a gènere, edat i nivell socioecònomic.

Pel que fa a gènere hem vist que hi ha menys dones usuàries. I pel que fa a l'edat hi ha menys persones usuàries en les franges de menor edat i més persones usuàries entre les franges de major edat.

Pel que fa a l'ocupació són les persones no ocupades les menys usuàries de la bicicleta, és a dir, persones jubilades, aturades, pensionistes i treballadores de la llar.

I pel que fa a nivell d'estudis són les persones amb menys estudis les menys usuàries.

Aleshores es tracta que aquest transvasament es done en condicions d'igualtat i equitat. Recordem que l'objectiu principal de la política integral ciclista és que les polítiques siguen justes i equitatives.

5.3 TRASPASSANT DESPLAÇAMENTS A LA MOBILITAT CICLISTA

La normalització de la mobilitat ciclista és una condició necessària però no és suficient en el plantejament d'un canvi de model de mobilitat. Perquè la proposta siga coherent amb la recerca d'unes pautes més sostenibles, la aposta consisteix en substituir desplaçaments en vehicle motoritzat, i particularment, els realitzats en automòbil com a conductor o motocicleta. Cal evitar que la mobilitat ciclista substituisca els desplaçaments a peu, per això la prioritat i la protecció de les persones vianants ha de ser la màxima possible.

En l'actualitat a Dénia hi ha un elevat índex de motorització, el que repercuteix un elevat nombre de desplaçaments que es realitzen en vehicle privat motoritzat, especialment interns al nucli urbà. Aquests desplaçaments podrien ser ciclistes si s'ofereixen les condiciones adequades. Ara mateix el disseny de la xarxa viària dona suport a un ús excessiu del vehicle privat motoritzat: calcades amples, aparcament en bateria i semibateria, voreres estretes o inexistents, especialment a les àrees residencials on hi trobem mancances generalitzades en la urbanització que fan que el fet de caminar o anar amb bici es perceba de manera insegura.

En l'actualitat no hi tenim dades dels trets principals dels desplaçaments ciclistes (distàncies recorregudes, etc.) ni de la procedència de les persones ciclistes (si anteriorment empraven el cotxe o la moto, o si empraven la marxa a peu).

5.4 TENINT EN COMPTE EL CONTEXT

Després d'analitzar les limitacions i oportunitats que ofereix Dénia, podem dir que ens trobem en una situació i un entorn amb un potencial favorable a la mobilitat ciclista.

El fet que Dénia siga capital de comarca i que es presente com a destí vacacional, la predisposa a convertir-se en una ciutat de referència en diferents àmbits que poden facilitar un canvi en el model de mobilitat.

El fet que la població arribe a quintuplicar-se en període vacacional obliga a plantejar-se un nivell de demanda de mobilitat ciclista marcat per la estacionalitat, havent de proveir-se d'infraestructures i serveis que després quedaran disponibles per a la població estable en els mesos d'hivern.

Pel que fa a la topografia, hi trobem dos realitats contrastades, per una banda la plana de Dénia ofereix un context favorable a la mobilitat ciclista mentre que les elevacions del Montgó plantegen reptes que cal tenir en compte.

Dénia presenta una estructura urbana heterogènia i complexa que ofereix diferents graus per a l'accessibilitat ciclista. El nucli urbà de Dénia es presenta com a context favorable mentre que les àrees residencials extensives presenten contextos desfavorables. N'hi ha qüestions estructurals a les àrees extensives que cal mamprendre des del planejament urbanístic i la gestió urbanística. En tot cas es tracta de zones deficitàries per a la mobilitat a peu i molt orientades a l'ús del vehicle motoritzat privat en les que cal, en primer lloc, assegurar que són segures per a la mobilitat ciclista, tractant els cicles com a vehicles i integrant-los en la xarxa viària existent.

Per les seues dimensions a La Xara i Jesús Pobre els desplaçaments interns es poden realitzar còmodament a peu. La mobilitat ciclista es presenta com alternativa per als desplaçaments entre La Xara i el nucli urbà de Dénia. No és el cas de Jesús Pobre on les distàncies i les pendents vinculades a les elevacions del Montgó dificulten la connexió entre nuclis urbans.

Malgrat que el nucli urbà de Dénia es presenta com a context favorable a la mobilitat ciclista per les seues dimensions i la seua orografia pràcticament plana, llevat la part situada sobre les elevacions del Castell, i la seua estructura compacta, cal abordar aspectes claus com: l'elevat trànsit de pas que suporten les zones amb major concentració d'infants, gent gran i persones amb menys ingressos a Dénia. Cal considerar que aquest trànsit inclou també el d'autobusos que operen des de l'estació d'autobusos de Dénia.

Més perifèric, altre element barrera a la mobilitat a peu i ciclista al nucli urbà i entre aquest i les àrees residencials cap al sud, que cal abordar és la infraestructura ferroviària del TRAM Alacant.

Per altra banda, hi ha dos trets de la població que hi resideix a Dénia que poden ser importants per a generar un context més propici a un canvi d'hàbits de mobilitat, es tracta d'un major nombre de població estrangera i un nivell d'estudis elevat de la població resident.

Malgrat l'elevat índex de motorització, un terç de la població no és autònoma pel que fa al vehicle motoritzat. Estem parlant d'una tercera part de la població si sumem població infantil i gran, i de la meitat de població si sumem el nombre de dones captives. Aquesta població no motoritzada es podria beneficar de l'accés a la mobilitat ciclista sempre que es faça des d'una perspectiva integral.

Cal recordar que un 44% dels desplaçaments te per motius les cures, i que aquests acostumen a ser realitzats majoritàriament per dones.

A més, com hem apuntat anteriorment, donat la preexistència d'un elevat nombre de bicicletes i el fet que la majoria de la població té les habilitats per fer-les servir, és pot dir que hi ha un potencial preparat a ser utilitzat si s'estableixen les condicions adequades.

Des del punt de vista ambiental, el fet que els índex de motorització de turismes i motocicletes haja crescut a Dénia, fa que l'escenari front a la lluita contra el canvi climàtic i la contaminació atmosfèrica haja empitjorat en els darrers anys. I per tant calen polítiques fermes per abordar aquest empitjorament de la situació que va en contra de l'evolució desitjable en un escenari de crisi global.

El municipi de Dénia presenta una climatologia favorable a la mobilitat ciclista, i un entorn natural molt atractiu, amb un gran nombre d'elements de valor ambiental, cultural, agrícola i paisatgístic, al que beneficiaria per a la seua conservació l'accés ciclista. Es tracta d'espais d'oportunitat de caràcter recreatiu i esportiu per la proximitat d'aquests als llocs de residència, tot i tenint en compte l'escassesa d'espais verds urbans que són dels que hi ha que proveir a la població per a un ús diari.

En aquest document no abordarem el fet d'utilitzar la mobilitat ciclista per a relacionar-nos amb el medi natural, tot i tenint en compte que ens trobem en un moment inicial. Ja hem apuntat amb anterioritat el potencial que el cicloturisme te a Dénia i l'impacte econòmic que té per a l'economia ciclista, i que aquest a dia d'avui és pràcticament inexistent. Per a poder abordar aquesta vessant de la mobilitat ciclista caldria un estudi i un pla específic que no es pot abordar en profunditat en aquest document, més orientat a la mobilitat urbana, però que recomanem que s'aborde separadament tan prompte com siga possible.

Com a altres municipis similars, la gran part dels desplaçaments són interns al municipi i de curta distància, tendències de mobilitat que són perfectes per a la mobilitat ciclista, generant així un important potencial.

Hi ha dos aspectes en relació a la seguretat que les dades apunten sobre què constitueixen les barreres més importants a la mobilitat ciclista a Dénia, una la seguretat viaria i l'altra la inseguretat causada pels robatoris. Aquests dos aspectes requereixen que es disminuisca la velocitat dels vehicles motoritzats i s'augmente l'espai per a la mobilitat ciclista, protegit quan calga. A més, l'aparcament i les mesures per disminuir l'impacte del robatori són importants. Si bé a Dénia s'ha començat a treballar en l'augment de l'oferta d'aparcament per a bicicletes de qualitat, encara cal treballar la millora de la seguretat viària ciclista canviant les infraestructures i l'ambient construït actual.

Pel que fa a la normativa, hi ha hagut canvis ràpids de l'ordenança i sembla que hi hauran canvis en la normativa estatal que podrien ser favorables a qualsevol avançament que Dénia faça cap a la moderació de la velocitat i l'increment de l'espai i les infraestructures per a la mobilitat ciclista.

La gestió de la mobilitat ciclista exigeix un esforç de coordinació entre les diverses unitats administratives que la gestionen. Serà necessari determinar internament quins serveis de l'Ajuntament poden fer cadascuna de les accions que calga i com es pot mantenir la comunicació entre els diferents departaments i actors implicats.

La següent taula presenta un resum del context explorat en aquesta secció.

Apartat		Limitacions	Oportunitats
Marc territorial, geogràfic i urbà	Trets del municipi		· Capital de comarca · Municipi vacacional
	Topografia	· Elevacions del Montgó · Elevacions del Castell	· Plana de Dénia
	Infraestructures de connexió externa	· IMD molt elevades a la CV-725 · Falta de infraestructura ferroviària entre Gandia i Dénia	· Port enllaç marítim entre la península i a les Illes Balears
	Assentaments urbans	· Estructura urbana heterogènia i complexa · Ocupació extensiva de les àrees residencials de Les Marines i Les Rotes/Montgó · Estructura viària intricada i trajectes amb pendents a l'àrea residencial de Les Rotes/Montgó · Mancances generalitzades en la urbanització de les àrees residencials de Les Marines i Les Rotes/Montgó (percepció d'inseguretat) · Àrees no consolidades entre el nucli urbà de Dénia i les àrees residencials de Les Marines i Les Rotes/Montgó (percepció d'inseguretat) · Jesús Pobre situat lluny del nucli urbà de Dénia	· Nucli urbà de Dénia amb dimensions abordables i orografia plana i estructura compacta · La Xara situat prop del nucli urbà de Dénia
	Infraestructures a l'àmbit urbà	· Elevades intensitats de trànsit de pas al nucli urbà de Dénia · Barrera sud infraestructura ferroviària TRAM Alacant	
	Punts atractors de mobilitat	· Concentració de punts atractors (equipaments, activitat comercial i espais verds i lliures a l'eixample sud) en zones sensibles	· Activitats econòmiques i equipaments concentrats en el nucli urbà de Dénia · Activitat comercial i hostalera concentrada al nucli urbà de Dénia · Polígons industrials situats prop del nucli urbà de Dénia
Anàlisi demogràfic	Estructura de la població	· Envelliment poblacional	· Infants i gent gran sumen quasi una tercera part de la població en el nucli urbà
	Distribució de la població	· 47% de la població empadronada a les àrees residencials extenses · Concentració de població en les zones censals pròximes a l'entrada principal i a l'eixample sud	· 53% de la població empadronada al nucli urbà de Dénia

		· Concentració de població infantil a l'entrada principal i a l'eixample sud · Concentració de població major a l'eixample sud	
Apartat		**Limitacions**	**Oportunitats**
	Població estrangera		· Major percentatge de població estrangera
	Nivell d'estudis		· Nivell d'estudis elevat de la població
	Població vinculada	· Elevada població (quintuplica) en període vacacional	
Context social i econòmic	Despeses pública		· Pressupost mitjà per habitant elevat
	Ocupació	· Major proporció de dones desocupades	
	Ocupació del sol	· Elevada ocupació de sòl urbà	· Elevada ocupació d'espais verds
	Habitatge	· Elevada proporció d'habitatges secundaris i vuits a les àrees residencials de Les Marines i Les Rotes/Montgó	
	Rendes	· Concentració de població amb menys ingressos concentrada a l'entrada principal del nucli urbà i eixample sud	
Model de mobilitat i infraestructures	Repartiment modal	· 1% de desplaçaments diaris en bicicleta al 2008 · Elevat nombre de desplaçaments interns al nucli urbà en vehicle privat	· Elevada proporció de desplaçaments interns del total de desplaçaments · 44% dels desplaçaments diaris per cures
	Disponibilitat de vehicles	· Elevat índex de motorització · Índex de motorització de turismes i motocicletes en creixement	· Elevat nombre de llars que disposen de bicicleta · Elevat nombre de persones que saben anar amb bicicleta
	Model d'infraestructures	· Xarxa viària procliu a l'ús excessiu del vehicle privat motoritzat	
Intermodalitat ciclista	Transport de bicicletes	· Transport de bicicletes no permès al servei d'autobús urbà · Transport de bicicletes com a material esportiu al servei d'autobús interurbà · Facilitats per al transport de bicicletes plegables al TRAM Alacant	
	Estacions	· No hi ha aparcament segur de bicicletes a les estacions	· Estacions situades en punts centrals al nucli urbà de Dénia
	Infraestructura	· Falta d'infraestructura ferroviària entre Gandia i Dénia	
Perfil de les persones usuàries		· Dones menys usuàries · Persones més joves menys usuàries · Persones jubilades, aturades, pensionistes i treballadores de la llar menys usuàries	· Persones grans més usuàries · Context favorable: la majoria està d'acord
Context ambiental i climatologia	Espais verds i lliures	· Manca d'espais verds urbans	· Gran nombre d'elements de referència mediambientals · Vies verdes
	Climatologia		· Climatologia favorable
	Contaminació	· Contaminació atmosfèrica i acústica causada pel trànsit de vehicles motoritzats/ empitjorament	

Apartat	Limitacions	Oportunitats
Seguretat viària	· Elevat índex de robatori de bicicletes	
Cultura de la mobilitat ciclista i percepció	· Ús majoritari de la bicicleta per oci i esport · Percepció de perillositat de la circulació ciclista, més elevada entre les dones · Famílies i alumnat poc interessat en emprar la bicicleta en els desplaçaments a l'escola, millora la situació en les escoles situades a l'àrea residencial Les Rotes/Montgó	· Percepció salut i ecologia de la mobilitat ciclista
Marc de regulació	· Marc normatiu dèbil	· Ordenança modificada amb rapidesa
Context administratiu	· Instruments de planificació fragmentats i desactualitzats	· L'Ajuntament impulsa l'elaboració de l'Estratègia

Taula 5.1. Limitacions i oportunitats a la mobilitat ciclista en el context físic, social i econòmic de Dénia. Font: Elaboració pròpia

5.5 REDUINT ELS OBSTACLES PERCEBUTS

Perquè es produïsca aquesta normalització de la mobilitat ciclista en la quotidianitat hi ha que fer front a les qüestions relacionades amb la seva percepció.

Com hem vist amb anterioritat a Dénia s'utilitza la bicicleta de manera majoritària per a oci i esport. Existeix en l'imaginari col·lectiu un potent vincle que associa la bicicleta amb la pràctica recreativa i esportiva, el que genera una ombra sobre les opcions d'utilitzar-la sense la necessitat d'elevats requeriments físics i d'equipament especial. En els llocs on la mobilitat ciclista està normalitzada, pedalejar és tan normal com agafar un autobús o caminar. En aquests llocs s'ha produït un canvi cultural en la percepció de les distàncies, la pluja, la vestimenta, el prestigi, etc. construïda especialment des de l'extensió del vehicle privat motoritzat.

La percepció de la perillositat de la circulació ciclista és a Dénia el major inconvenient per a la seva generalització, encara més elevada entre les dones. Per darrere aniria el trànsit estressant i l'incivisme cap a les persones ciclistes. Açò que fa que entre les millores més demandades es trobe la de millorar la seguretat dels ciclistes a través de l'ampliació del nombre de carrils bici i l'establiment de més connexions als carrils bici.

A Dénia les qüestions relacionades amb la comoditat, no destaquen entre els inconvenients generals d'anar en bicicleta. Tampoc destaca la climatologia com un factor limitant.

Cal apuntar com en l'àmbit de la comunitat educativa, a les escoles de primària, tant entre les famílies com entre l'alumnat no hi ha interès generalitzat en emprar la bicicleta en els desplaçaments a l'escola. Açò estaria relacionat amb el menor ús de la bicicleta per part de la població entre les franges més joves.

5.6 AFRONTANT LES CARÈNCIES DETECTADES

D'aquest apartat previ d'obstacles percebuts, de l'anàlisi realitzat en capítols precedents i de les opinions recollides al llarg del procés de participació, es dedueix un marc de carències en la política integral ciclista a Dénia la síntesi de la qual s'agrupa en la següent taula per dimensions d'aquesta.

Àmbit	Carències
Normativa	· Ordenança de Trànsit revisada amb mancances · Normativa urbanística que no incorpora la mobilitat ciclista
Planificació	· PMUS desactualitzat · Falta d'un document de planificació ciclista amb una visió integral
Infraestructura	· Xarxa urbana amb caràcter perifèric inconnexa, amb interrupcions als itineraris · Xarxa interurbana incompleta · Problemes de concepció, disseny i senyalització de la xarxa de vies ciclites · Falta de senyalització ciclista orientativa · Falta de manteniment de la xarxa de vies ciclistes · Falta d'arbrat per a mitigació climàtica · Xarxa urbana insegura · Inexistència d'àrees de moderació de la velocitat · Falta de tractament de trànsit calmat en vies sense infraestructura ciclista · Xarxa incompleta d'aparcament de bicicletes a la via pública · Conflictes amb l'aparcament de motocicletes a la xarxa d'aparcament de bicicletes · Inexistència d'aparcaments de bicicletes segurs a la via pública en les àrees sensibles · Inexistència d'aparcaments de bicicletes segurs en estacions de transport col·lectiu · Inexistència d'opcions de transport de bicicletes convencionals en trens i autobusos · Registre de bicicletes inoperatiu · Inexistència de pla d'actuació front als robatori de bicicletes
Educació i capacitació	· Programa d'educació viària en primària des actualitzat · Inexistència de programa d'educació viària en secundària · Inexistència de programes de camins escolars estesos a la resta d'àmbits educatius · Falta d'extensió de les habilitats entre la població segons els seus diferents perfils (gènere, edat, etc.)
Governança i participació	· Inexistència d'òrgan participatiu o consultiu de la mobilitat ciclista · Falta de coordinació entre administracions · Falta de coordinació de la política ciclista amb altres perspectives des de la planificació municipal (urbanisme, medi ambient, educació, benestar social, turisme, etc.) · Falta de major presencia de la mobilitat ciclista en altres polítiques sectorials municipals (turisme, esport, joventut, etc.)
Comunicació	· Mancança de campanyes específiques per als grups infrarepresentats · Assignació d'un paper rellevant a la mobilitat ciclista en les activitats culturals, esportives, educatives, etc. · Disfuncionalitats al web com a canal de suport de les diferents dimensions de la mobilitat ciclista · Inexistència de documents digitals o amb suport físic
Moviments socials i culturals	· Cicloturisme gairebé inexistent, algunes tendes de lloguer o vendes de bicicletes, organització de cilclorutes guiades, etc. · Inexistència de col·lectius ciclistes relacionats amb la mobilitat ciclista

Taula 5.2. Marc de carències de la política integral ciclista a Dénia. Font: Elaboració pròpia

5.7 OBJECTIUS ESTRATÈGICS

L'Estratègia planteja uns objectius estratègics a mode de declaració d'intencions que venen del procés de participació, de tot el context explorat fins ara i de les carències detectades en la política integral ciclista a Dénia.

01. Facilitar l'accés a la mobilitat ciclista a aquells grups que es troben infrarepresentats.
02. Afavorir l'accés a la mobilitat ciclista a infants i joves involucrant les seues famílies
03. Adaptar l'entorn urbà al ciclisme inclusiu
04. Millorar la seguretat de la mobilitat ciclista objectiva i percebuda prioritzant la població vulnerabilitzada
05. Convertir la mobilitat ciclista en una opció de connexió interna i externa
06. Que totes les persones puguen participar en la presa de decisions en la política ciclista

6 DIMENSIONS DE LA POLÍTICA INTEGRAL CICLISTA, PROGRAMES I MESURES

Una vegada identificades les carències detectades, cadascuna de les dimensions de la política integral ciclista es desenvolupa a través dels següents programes de treball i aquests a través de mesures concretes.

	Àmbit		**Programes**		**Mesures**
N	Normativa	N.1	Programa d'incorporació de la mobilitat ciclista al planejament urbanístic	N.1.1	Establiment criteris de incorporació de la mobilitat ciclista a la normativa urbanística del PGE de Dénia
		N.2	Programa de millora d'altres normatives relacionades amb la mobilitat ciclista	N.2.1	Modificació de l'Ordenança de Trànsit per a incorporar la darrera revisió
P	Planificació	P.1	Programa de seguiment de la implementació de l'Estratègia de mobilitat ciclista	P.1.1	Avaluació periòdica de l'Estratègia de mobilitat ciclista
		P.2	Programa d'integració de la mobilitat ciclista en la resta de la planificació municipal	P.2.1	Integració de la mobilitat ciclista en la resta de la planificació municipal
		P.3	Programa de seguretat viària ciclista	P.3.1	Avaluació periòdica de la sinistralitat ciclista i auditoria del context d'accidentalitat
I	Infraestructura	I.1	Programa de calmat del trànsit a l'àmbit urbà	I.1.1	Realització d'actuacions destinades a la creació d'àrees de moderació de la velocitat i d'incorporació dels ciclistes a la calçada
				I.1.2	Realització de projecte de calmat de trànsit al front marítim
				I.1.3	Realització de projecte de calmat de trànsit de la Plaça Jaume I
				I.1.4	Realització de projecte de calmat de trànsit a l'Avinguda d'Alacant

	Àmbit		Programes		Mesures
				I.1.5	Realització de projecte de calmat de trànsit a l'entorn de l'estació d'autobusos, carrer Mestre Monjo
				I.1.6	Realització de projecte de calmat de trànsit al Camí de Sant Joan i Camí de Santa Llúcia
				I.1.7	Realització de projecte de calmat de trànsit a la carretera de les Marines
				I.1.8	Impuls del projecte de calmat de trànsit a la carretera CV-736 i carretera provincial barranc del Monyo
		I.2	Programa de senyalització de zones d'espera avançada ciclistes	I.2.1	Instal·lació de zones d'espera avançades als encreuaments semaforitzats
		I.3	Programa de reforma de les vies ciclistes urbanes	I.3.1	Realització d'actuacions destinades a l'eliminació de les vies ciclistes que conformen l'Itinerari 5
				I.3.2	Realització de projecte de reforma de l'Itinerari 1
				I.3.3	Realització de projecte de reforma de l'Itinerari 3
				I.3.4	Realització de projecte de reforma de l'Itinerari 4
				I.3.5	Revisió de les actuacions realitzades de connexió amb la Via Verda de Dénia
		I.4	Programa de reforma de les vies ciclistes interurbanes	I.4.1	Impuls de la realització de projecte de reforma de la CR-725 en coordinació amb el govern autonòmic
		I.5	Programa de millora de la xarxa d'aparcament ciclista	I.5.1	Ampliació d'aparcament ciclista segur en punts atractors de mobilitat
				I.5.2	Instal·lació d'aparcament ciclista segur en les zones sense dotació d'aparcament
				I.5.3	Instal·lació d'aparcament segur ciclista tancat en les zones sense dotació d'aparcament
		I.6	Programa de conservació de la infraestructura ciclista	I.6.1	Execució d'un pla de manteniment de les vies ciclistes
				I.6.2	Execució d'un pla de manteniment de l'aparcament ciclista
		I.7	Programa front el robatori ciclista	I.7.1	Reactivació del registre i marcatge ciclista i altres serveis vinculats
				I.7.2	Desenvolupament de fórmules per a la compra de cadenats
E	Educació i capacitació	E.1	Programa d'extensió de les habilitats ciclistes als col·lectius infrarepresentats	E.1.1	Realització de cursos de circulació ciclista i assegurar-se que arriben als col·lectius infrarepresentats
				E.1.2	Actualització del programa d'educació viària per a primària i extensió a secundària de la policia local
		E.2	Programa d'accés ciclista als centres d'educació	E.2.1	Impuls del projecte Caminis
				E.2.2	Impuls d'un projecte específic en coordinació amb els centres d'educació secundària
		E.3	Programa de formació ciclista per als tècnics municipals	E.3.1	Realització de cursos de capacitació en mobilitat ciclista per als tècnics municipals i assegurar-se que tinguen formació
G	Governança i participació	G.1	Programa de coordinació de la política integral ciclista interna i externa	G.1.1	Coordinació administrativa interna a l'Ajuntament
				G.1.2	Coordinació administrativa externa a l'Ajuntament
		G.2	Programa de dinamització de l'ens de participació de la mobilitat ciclista de Dénia	G.2.1	Impuls de l'ens de participació de la mobilitat ciclista

	Àmbit		Programes		Mesures
C	Comunicació	C.1	Programa d'informació per a la mobilitat ciclista	C.1.1	Desenvolupament de campanyes informatives i assegurar-se que arriben als col·lectius infrarepresentats
				C.1.2	Suport en el desenvolupament d'una campanya d'informació de l'Ordenança de trànsit en coordinació amb la Policia local
				C.1.3	Incorporació al web Rodateràpia de totes les dimensions de la política integral ciclista
		C.2	Programa de representació de la mobilitat ciclista a nivell transversal	C.2.2	Incorporació de la representació positiva de la mobilitat ciclista en les campanyes de comunicació de l'Ajuntament i dels serveis municipals
M	Moviments socials i culturals	M.1	Programa de col·laboració amb els moviments socials i culturals	M.1.1	Suport i impuls de xarxes de col·laboració amb els moviments socials i culturals per a la gestió d'iniciatives conjuntes

Taula 6.1. Programes i mesures per dimensions. Font: Elaboració pròpia

A l'ANNEX P.1 DESCRIPCIÓ DE LES MESURES es recull una fitxa resum per a cada mesura proposada on també s'inclou una descripció acurada d'aquestes.

Pel que fa a la mesura I.1.1 REALITZACIÓ D'ACTUACIONS DESTINADES A LA CREACIÓ D'ÀREES DE MODERACIÓ DE LA VELOCITAT I D'INCORPORACIÓ DELS CICLISTES A LA CALÇADA al PLÀNOL P.1 ÀREES DE MODERACIÓ DE LA VELOCITAT es recullen les actuacions a realitzar. Al PLÀNOL P.2 PROJECTES DE CALMAT DE TRÀNSIT es recullen els àmbits dels projectes proposats.

Les actuacions d'eliminació de vies ciclistes existents i reforma i ampliació de les vies ciclistes existents es recullen al PLÀNOL P.3 VIES CICLISTES.

Pel que fa a la mesura I.5.1 AMPLIACIÓ D'APARCAMENT SEGUR DE BICICLETES EN PUNTS ATRACTORS DE MOBILITAT, a l'ANNEX P.3 APARCAMENT CICLISTA EN PUNTS ATRACTORS s'adjunta un llistat amb la localització proposada en relació als punts atractors de mobilitat encara no coberts. I al PLÀNOL P.3 APARCAMENT CICLISTA EN PUNTS ATRACTORS es recullen les localitzacions proposades.

7 PROGRAMACIÓ, PRESSUPOSTOS I SEGUIMENT

El punt de partida de la programació, els pressuposts i el seguiment de l'Estratègia de mobilitat ciclista és l'esforç inversor i atractor d'inversions de l'Ajuntament de Dénia per a poder portar endavant els programes i mesures proposades.

S'ha d'assignar un pressupost anual que haurà d'equilibrar-se durant el període de vigència de l'Estratègia. Cal també un recolzament organitzatiu i tècnic suficient al propi Ajuntament.

L'Ajuntament estudiarà possibilitats d'altres fonts de finançament d'administracions, entitats i altres ens a altres nivells administratius (europeus, estatals, autonòmic i provincial) i geogràfics.

7.1 PROGRAMACIÓ

Algunes de les mesures proposades a l'Estratègia s'han de desenvolupar mitjançant un esforç periòdic o continu al llarg de la vigència d'aquesta, mentre que altres són mesures més esporàdiques o puntuals.

7.2 PRESSUPOSTOS

Les mesures de l'Estratègia programades de manera periòdica o continua al llarg de la vigència d'aquesta s'han de manifestar necessàriament a través de partides pressupostàries de caràcter anual, mentre que les que es programen de manera esporàdica o puntual no necessiten d'aquest suport sostingut.

7.3 ÀREES DE L'AJUNTAMENT VINCULADES

Donat el caràcter transversal de l'estratègia, és fonamental la implicació de totes les àrees i departaments de l'Ajuntament de Dénia l'acció dels quals o àmbit competencial del quals afecta, d'una o altra manera, a la mobilitat ciclista.

Els departaments encarregats de pilotar l'Estratègia són Governació i Policia Local que pertanyen a l'àrea de Seguretat, Trànsit i Transport. Altres àrees i departaments involucrats en l'Estratègia es llisten a continuació junt als programes vinculats.

Àrees	Departaments	Programes vinculats
Alcaldia	Premsa	C.1, C.2
	Normalització lingüística	C.1, C.2
	Participació ciutadana	G.2, M.1, E.2
	Gabinet alcaldia	P.2, G.1, G.2, C.1, C.2, M.1
Organització i modernització	Organització i recursos humans	E.3
Urbanisme	Control urbanístic i serveis generals	I.5
	Planejament, gestió i infraestructures	N.1, I.1, I.2, I.3, I.5, I.6
Medi ambient	Medi ambient	E.1, E.2
Gestió de serveis comunitaris	Brigada d'obres	I.2, I.6
	Brigada de senyalització	I.2, I.6
Benestar social	Servicios socials generals	E.1
	Servicios socials especialitzats	E.1
Sòcio-cultural	Educació	E.1, E.2
	Joventut	E.1, E.2
	Esports	E.1

Taula 6.2. Àrees, departaments i programes vinculats. Font: Elaboració pròpia

7.4 AVALUACIÓ, SEGUIMENT I REVISIÓ

Per a l'avaluació dels resultats de l'Estratègia de mobilitat ciclista de Dénia es plantegen uns indicadors establerts i vinculats als programes i mesures proposats per tal d'assegurar-nos que:

- Es recullga l'impacte que causen les mesures que es vagen implementant
- Es puga tenir una "fotografia" de la realitat ciclista a Dénia, per poder prendre decisions informades

És molt important que el monitoreig de persones ciclistes es faça per edat i gènere, entre altres, per a comprovar que estem incloent a totes les persones en la mobilitat ciclista, sobretot aquells grups que ara mateix no estan fent emprar la bicicleta o la estan infrautilitzant. Aquestes dades agregades en el temps són les que ens donaran una idea de si realment s'està facilitant l'accés a la mobilitat ciclista de forma equitativa a la població o de si hi ha grups de

població que no estan podent o volent accedir-hi. Per a possibilitar aquest monitoreig s'han de fer enquestes i comptatges.

	Programes		Mesures		Indicadors
N.1	Programa d'incorporació de la mobilitat ciclista al planejament urbanístic	N.1.1	Establiment criteris de incorporació de la mobilitat ciclista a la normativa urbanística del PGE de Dénia	IN.1	Data d'incorporació de criteris de la mobilitat ciclista a la normativa urbanística del PGE de Dénia
N.2	Programa de millora d'altres normatives relacionades amb la mobilitat ciclista	N.2.1	Modificació de l'Ordenança de Trànsit per a incorporar la darrera revisió	IN.2. IN.3	Data de realització de les recomanacions propostes de l'Ordenança de Trànsit Nombre de multes/sancions per infraccions relacionades amb la mobilitat ciclista
P.1	Programa de seguiment de la implementació de l'Estratègia de mobilitat ciclista	P.1.1	Avaluació periòdica de l'Estratègia de mobilitat ciclista	IP.1 IP.2 IP.3 IP.4 IP.5	Percentatge de desplaçaments en bicicleta respecte al total* Percentatge dels nous desplaçaments que abans es realitzaven en cada mitjà de transport** Distribució per sexe i edat dels desplaçaments en bicicleta*'*** Número de persones usuàries en els trams objecte de seguiment de la xarxa ciclista interna* Número de persones usuàries en els trams objecte de seguiment de la xarxa ciclista externa, xarxa provincial i xarxa autonòmica*
P.2	Programa d'integració de la mobilitat ciclista en la resta de la planificació municipal	P.2.1	Integració de la mobilitat ciclista en la resta de la planificació municipal	IP.6	Percentatge de plans municipals rellevants que integren la mobilitat ciclista
P.3	Programa de seguretat viària ciclista	P.3.1	Avaluació periòdica de la sinistralitat ciclista i auditoria del context d'accidentalitat	IP.7 IP.8	Nombre d'accidents amb implicació de persones ciclistes Taxa de sinistralitat: nombre d'accidents amb implicació de persones ciclistes amb respecte al total de desplaçaments ciclistes
I.1	Programa de calmat del trànsit a l'àmbit urbà	I.1.1	Realització d'actuacions destinades a la creació d'àrees de moderació de la velocitat i d'incorporació dels ciclistes a la calçada	II.1	Nombre de km de vies moderades per tipologia: · Amb velocitat màxima de 20 km/h · Amb velocitat màxima de 30 km/h · Carrers amb restricció d'accés als vehicles motoritzats
		I.1.2	Realització de projecte de calmat de trànsit al front marítim	II.2	Data de realització de projectes de calmat del trànsit
		I.1.3	Realització de projecte de calmat de trànsit de la Plaça Jaume I		
		I.1.4	Realització de projecte de calmat de trànsit a l'Avinguda d'Alacant		
		I.1.5	Realització de projecte de calmat de trànsit a l'entorn de l'estació d'autobusos, carrer Mestre Monjo		
		I.1.6	Realització de projecte de calmat de trànsit al Camí de Sant Joan i Camí de Santa Llúcia		
		I.1.7	Realització de projecte de calmat de trànsit a la carretera de les Marines		
		I.1.8	Impuls del projecte de calmat de trànsit a la carretera CV-736 i carretera provincial barranc del Monyo		
I.2	Programa de senyalització de zones d'espera avançada ciclistes	I.2.1	Instal·lació de zones d'espera avançades als encreuaments semaforitzats		
I.3	Programa de reforma de les vies ciclistes urbanes	I.3.1	Realització d'actuacions destinades a l'eliminació de les vies ciclistes que conformen l'Itinerari 5	II.3	Data de realització d'actuacions d'eliminació de vies ciclistes urbanes

	Programes		Mesures		Indicadors
		I.3.2	Realització de projecte de reforma de l'Itinerari 1	II.4	Data de realització de projecte de reforma d'itinerari ciclista urbà
		I.3.3	Realització de projecte de reforma de l'Itinerari 3		
		I.3.4	Realització de projecte de reforma de l'Itinerari 4		
		I.3.5	Revisió de les actuacions realitzades de connexió amb la Via Verda de Dénia	II.5	Data de realització d'actuacions de reforma de la connexió amb la Via Verda de Dénia
I.4	Programa de reforma de les vies ciclistes interurbanes	I.4.1	Impuls de la realització de projecte de reforma de la CR-725 en coordinació amb el govern autonòmic	II.6	Data de realització de projecte de reforma d'itinerari ciclista interurbà
I.5	Programa de millora de la xarxa d'aparcament ciclista	I.5.1	Ampliació d'aparcament ciclista segur en punts atractors de mobilitat	II.7 II.8 II.9 II.10	Nombre d'ubicacions d'aparcament ciclista a la via pública Nombre de places d'aparcament ciclista a la via pública Nombre de bicicletes aparcades respecte al nombre total de places d'aparcament en un moment determinat Nombre de bicicletes aparcades en estacions
		I.5.2	Instal·lació d'aparcament segur per a bicicletes en les zones sense dotació d'aparcament		
		I.5.3	Instal·lació d'aparcament ciclista segur tancat per a bicicletes en les zones sense dotació d'aparcament		
I.6	Programa de conservació de la infraestructura ciclista	I.6.1	Execució d'un pla de manteniment de les vies ciclistes	II.11	Data de realització d'actuacions incloses al pla de manteniment de les vies ciclistes
		I.6.2	Execució d'un pla de manteniment de l'aparcament ciclista	II.12	Data de realització d'actuacions incloses al pla de manteniment de l'aparcament ciclista
I.7	Programa front el robatori ciclista	I.7.1	Reactivació del registre i marcatge ciclista i altres serveis vinculats	II.13 II.14	Nombre de denuncies de robatoris Nombre de bicicletes recuperades
		I.7.2	Desenvolupament de fórmules per a la compra de cadenats		
E.1	Programa d'extensió de les habilitats ciclistes als col·lectius infrarepresentats	E.1.1	Realització de cursos de circulació ciclista i assegurar-se que arriben als col·lectius infrarepresentats	IE.1 IE.2	Nombre de participants en els cursos Nombre de cursos per any
		E.1.2	Actualització del programa d'educació viària per a primària i extensió a secundària de la policia local	IE.3 IE.4 IE.5	Data de realització de la formació dels i les agents responsables Data d'actualització del programa Data de l'extensió del programa a secundària
E.2	Programa d'accés ciclista als centres d'educació	E.2.1	Impuls del projecte Caminis	IE.6	Nombre de centres educatius que estan adherits al projecte Caminis
		E.2.2	Impuls d'un projecte específic en coordinació amb els centres d'educació secundària	IE.7	Nombre de centres educatius que estan adherits al projecte en secundària
E.3	Programa de formació ciclista per als tècnics municipals	E.3.1	Realització de cursos de capacitació en mobilitat ciclista per als tècnics municipals i assegurar-se que tinguen formació	IE.8	Data de realització de la formació dels tècnics responsables
G.1	Programa de coordinació de la política integral ciclista interna i externa	G.1.1	Coordinació administrativa interna a l'Ajuntament	IG.1	Data de creació i actualització periòdica de l'organigrama relacional
		G.1.2	Coordinació administrativa externa a l'Ajuntament	IG.2	Nombre de reunions de coordinació administrativa externa

	Programes		Mesures		Indicadors
G.2	Programa de dinamització de l'ens de participació de la mobilitat ciclista de Dénia	G.2.1	Impuls de l'ens de participació de la mobilitat ciclista	IG.3 IG.4	Nombre de participants en les sessions de l'ens de participació de la mobilitat ciclista Nombre de sessions de l'ens de participació de la mobilitat ciclista per any
C.1	Programa d'informació per a la mobilitat ciclista	C.1.1	Desenvolupament de campanyes informatives i assegurar-se que arriben als col·lectius infrarepresentats	IC.1 IC.2	Nombre de persones a les que s'ha arribat Data i caracterització de la campanya
		C.1.2	Suport en el desenvolupament d'una campanya d'informació de l'Ordenança de trànsit en coordinació amb la Policia local	IC.3	Data de la campanya d'informació de l'Ordenança de Trànsit
		C.1.3	Incorporació al web Rodateràpia de totes les dimensions de la política integral ciclista	IC.4	Data d'incorporació al web de Rodateràpia de totes les dimensions de la política integral ciclista
C.2	Programa de representació de la mobilitat ciclista a nivell transversal	C.2.2	Incorporació de la representació positiva de la mobilitat ciclista en les campanyes de comunicació de l'Ajuntament i dels serveis municipals	IC:5	Llistat de campanyes amb presència positiva de la mobilitat ciclista
M.1	Programa de col·laboració amb els moviments socials i culturals	M.1.1	Suport i impuls de xarxes de col·laboració amb els moviments socials i culturals per a la gestió d'iniciatives conjuntes	IM.1	Llistat de les iniciatives existents

*Enquesta

** Comptatges

Taula 6.3. Indicadors de seguiment per programes i mesures. Font: Elaboració pròpia

A l'ANNEX P.4 TAULA RESUM DE LES MESURES apareixen totes les mesures vinculades als objectius estratègics relacionats, la programació vista a 6 anys, les àrees de l'Ajuntament implicades i els indicadors de seguiment associats.

7a+i

Annex C.1: Anàlisi del Qüestionari de la bicicleta 2018

ÍNDEX

1 INTRODUCCIÓ....2

2 NOTES METODOLÒGIQUES GENERALS....2

3 CARACTERÍSTIQUES SOCIODEMOGRÀFIQUES I PERFIL DE LES PERSONES ENTREVISTADES....3

4 RELACIÓ AMB LA BICICLETA....10

5 HÀBITS D'ÚS....17

6 IMATGE DE LA BICICLETA....25

7 POLÍTIQUES SOBRE LA BICICLETA....31

8 CONCLUSIONS....48

1 INTRODUCCIÓ

En el marc de l'elaboració del document d'Avaluació del sistema de bicicletes compartides Denibici i propostes per a una estratègia integral de la bicicleta, es va habilitar un mecanisme de consulta a Dénia en juliol de 2018, una enquesta anomenada Qüestionari de la bicicleta.

L'objectiu d'aquest Qüestionari de la bicicleta era conèixer l'evolució de l'opinió, els hàbits i l'ús que es feia a Dénia del servei de bicicleta pública Denibici, però també del que es fa de la bicicleta pròpia i de les necessitats i demandes que tenen en relació a aquesta.

A continuació es presenten els resultats d'aquest Qüestionari de la bicicleta pel que fa referència només a un ús personal de la bicicleta pròpia a Dénia.

Sempre que ha estat possible, aquests resultats es comparen amb els resultats de l'enquesta sobre mobilitat ciclista del PMUS de Dénia de 2008, i amb els darrers resultats obtinguts en altres estudis de referència estatals, com el 'Barómetro de la Bicicleta 2019' i 'Barómetro de la Bicicleta 2017' de la 'Red de Ciudades por la Bicicleta'.

La tècnica d'investigació emprada en el Qüestionari de la bicicleta va ser l'enquesta, tant enquestes personals a peu de carrer com enquestes en línia. L'àmbit geogràfic va ser el municipi de Dénia. La població objectiu va ser població de més de 16 anys resident o no a Dénia. Es van recollir en total 652 enquestes, de les quals més de dos terceres parts van ser en línia.

2 NOTES METODOLÒGIQUES GENERALS

S'entén com a persones *Usuàries de la bicicleta* aquelles que diuen utilitzar-la amb alguna freqüència i, per tant, han contestat al qüestionari amb algunes de les següents opcions: cada dos dies o quasi, almenys una vegada a la setmana, sols els cap de setmana, alguna vegada al mes o amb menys freqüència. S'han considerat *No Usuàries de la bicicleta* les persones que afirmen no anar mai o quasi mai amb bici i els que no saben anar.

Al respecte de la relació de les respostes amb el sexe de la persona enquestada, al qüestionari de Dénia s'han considerat tres opcions (home, dona i intersexe o divers). Almenys tres persones enquestades s'han sentit identificades amb la

opció de sexe Divers/Intersexe, però el percentatge és inferior al 1%. Al tractar-se d'una mostra massa petita, a les taules on es diferencia per sexe, només es presentaran els resultats referents a homes i dones.

Al 'Barómetro de la Bicicleta 2019' les forquetes d'edat estan separades cada quinze anys, per fer la comparació amb el Qüestionari de la bicicleta a Dénia s'han ajuntat els valors de les franges entre de 40 - 54 i 55 - 69 en una mateixa 40 - 69 que es compara amb la franja de 40 - 65 del qüestionari. També hem de tindre en compte que al 'Barómetro de la Bicicleta 2019' el límit per baix és 12 anys i al qüestionari de Dénia és 16 anys, així mateix el límit per dalt és 79 en la primera quan a la segona no n'hi ha.

A cadascuna de les anàlisis realitzades s'han apuntat les notes metodològiques específiques.

3 CARACTERÍSTIQUES SOCIODEMOGRÀFIQUES I PERFIL DE LES PERSONES ENTREVISTADES

Persones usuàries de bicicleta segons sexe

Usuàries de bicicleta			Sexe			
			Home	Dona	Divers/Intersexe	
Estat Espanyol (2019)	n=3205	Població	49,3%	50,7%	-	100%
		Usuàries Bicicleta	**57,2%**	42,8%	-	100%
Dènia (2018)	n=425	Població	55,4%	44,0%	0,6%	100%
		Usuàries Bicicleta	**59,5%**	39,8%	0,7%	100%

Taula 3.1 Usuàries Bicicleta segons sexe. Font: Elaboració pròpia a partir de les dades del 'Barómetro de la Bicicleta 2019' i del 'Qüestionari de la bicicleta a Dénia'

Tant en l'àmbit estatal, com a Dénia, es marca la bretxa de gènere de manera important, els homes utilitzen més la bicicleta que les dones.

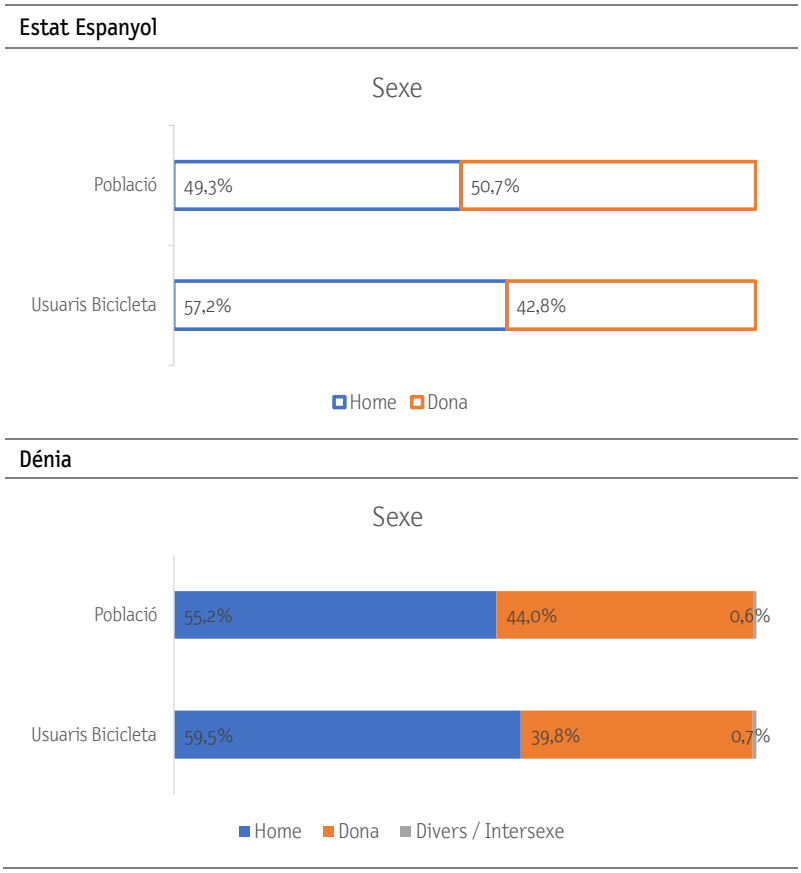


Figura 3.1 Usuàries de bicicleta segons sexe. Font: Elaboració pròpia a partir de les dades del 'Barómetro de la Bicicleta 2019' i del 'Qüestionari de la bicicleta a Dénia'

Persones usuàries de bicicleta segons l'edat

En general, les franges d'edat amb menor fracció de població ciclista corresponen a les persones més majors i les més menors.

Usuàries de bicicleta			Edat				
			12 - 24	25 - 39	40 - 69	70 - 79	
Estat Espanyol (2019)	n=3205	Població	15,8%	23,6%	51,4%	9,2%	*100%*
		Usuàries Bicicleta	20,4%	26,5%	49,0%	4,1%	*100%*
			16 - 24	25 - 39	40 - 64	65 o més	
Dénia (2018)	n=425	Població	14,3%	26,6%	52,0%	7,2%	*100%*
		Usuàries Bicicleta	14,4%	25,4%	54,6%	5,6%	*100%*

Taula 3.2 Usuàries de bicicleta segons l'edat. Font: Elaboració pròpia a partir de les dades del 'Barómetro de la Bicicleta2019' i del 'Qüestionari de la bicicleta a Dénia'

Destaca com a Dénia el nombre de persones usuàries de bicicleta menors de 25 anys és inferior que la mitjana estatal. També destaca que a Dénia la fracció de població ciclista d'entre 40 i 64 anys d'edat és major que la franja 40 – 69 a l'estat espanyol.

Les persones de Dénia de major edat utilitzen proporcionalment més la bicicleta que a la mitjana de l'estat. Cal notar que les forquetes del qüestionari de Dénia són a partir dels 65 anys d'edat, mentre que les del *Barómetro* talla als 70 anys. Aquests cinc anys de diferència podrien haver fet que s'inclogués en aquesta forqueta gent més jove i més ciclista.

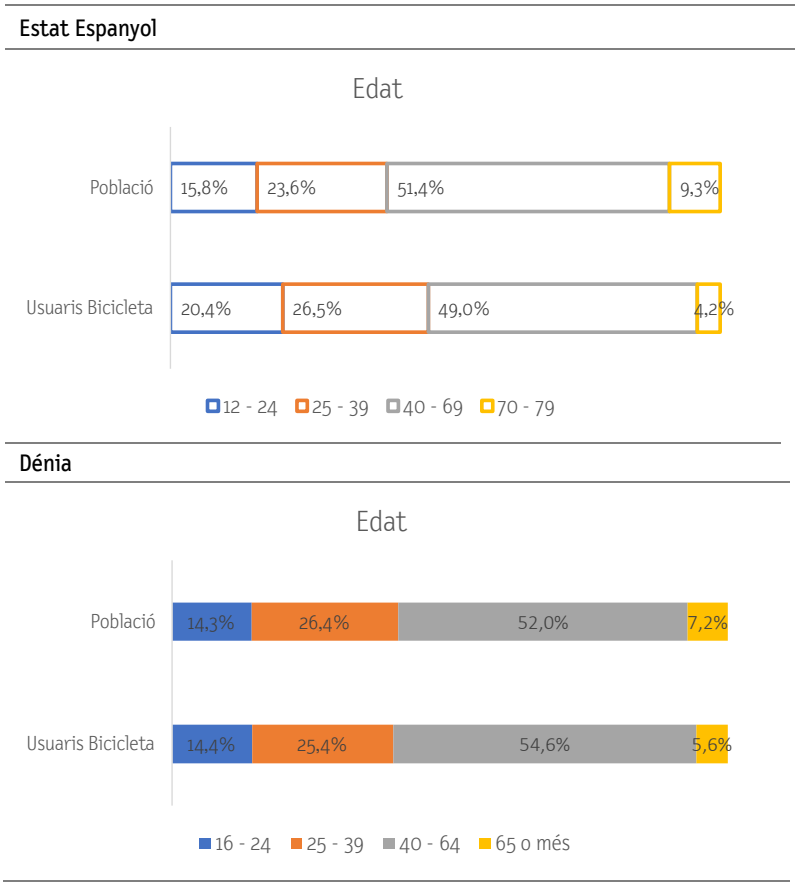


Figura 3.2 Usuàries de bicicleta segons l'edat. Font: Elaboració pròpia a partir de les dades del 'Barómetro de la Bicicleta 2019' i del 'Qüestionari de la bicicleta a Dénia'

Persones usuàries de bicicleta segons el nivell d'estudis

Pel que fa referència al nivell d'estudis, es pot trobar una gran diferència entre les dades del *Barómetro* estatal i el *Qüestionari* de Dénia. Açò probablement és degut a que els resultats del qüestionari no són una mostra representativa i que la enquesta ha circulat entre persones amb un nivell d'estudis alt.

Fins i tot, ambdues enquestes reflecteixen que n'hi ha una relació major d'usuàries de bicicleta respecte a la població enquestada entre les persones d'estudis alts que entre les persones d'estudis medis, on la proporció és equilibrada, i que entre les de més baixos, que és inferior.

Usuàries de bicicleta			Nivell d'estudis			
			Baix	Medi	Alt	
Estat Espanyol (2019)	n=3205	Població	23,4%	41,5%	34,0%	99%*
		Usuàries Bicicleta	19,7%	41,7%	**37,1%**	98%*
Dénia (2018)	n=425	Població	9,4%	34,5%	56,1%	*100%*
		Usuàries Bicicleta	6,6%	33,6%	**59,8%**	*100%*

Taula 3.3 Usuàries de bicicleta segons el nivell d'estudis. Font: Elaboració pròpia a partir de les dades del 'Barómetro de la Bicicleta 2019' i del 'Qüestionari de la bicicleta a Dénia' *Càlcul errat de percentatges, dades tretes del 'Barómetro de la Bicicleta 2019'

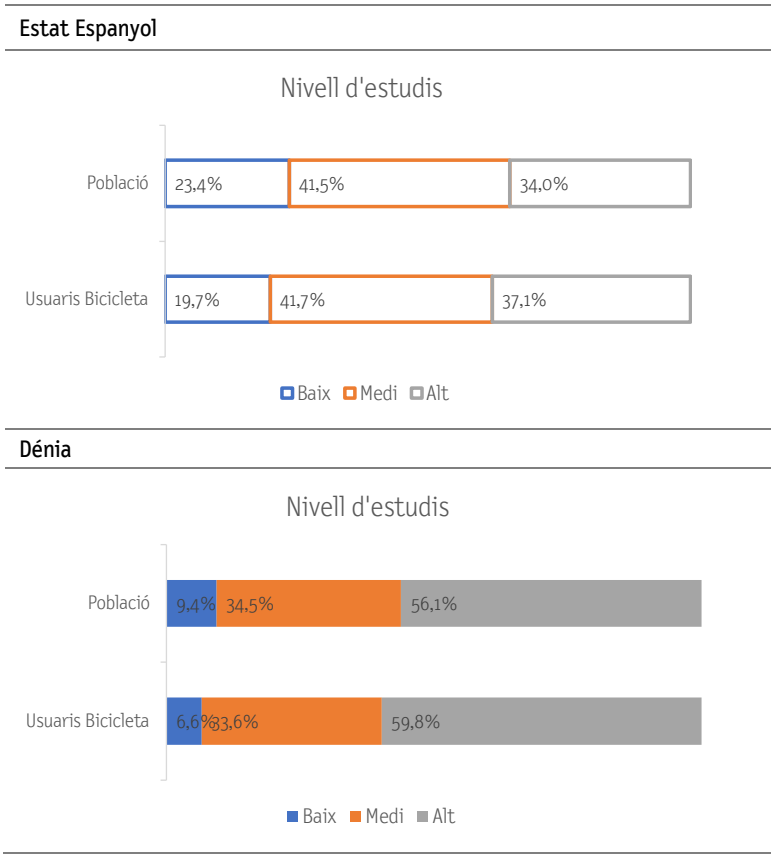


Figura 3.3 Usuàries de bicicleta segons el nivell d'estudis. Font: Elaboració pròpia a partir de les dades del 'Barómetro de la Bicicleta 2019' i del 'Qüestionari de la bicicleta a Dénia'

Nota Metodològica: Al 'Qüestionari de la bicicleta a Dénia' es donaven les opcions: Sense estudis,

Estudis Primaris, Estudis Secundaris i Estudis Universitaris. Per fer la correspondència sobre el Nivell d'estudis amb el 'Barómetro de la Bicicleta 2019', s'ha ajuntat Sense Estudis i Estudis Primaris en Baix, Estudis Secundaris i Estudis Universitaris en Medi i Alt respectivament.

Persones usuàries de bicicleta segons la situació d'ocupació laboral

El percentatge major d'usuàries de la bicicleta són les persones ocupades, amb gran diferència amb la resta de col·lectius.

Per altra banda, i seguint la mateixa línia que en l'anàlisi per edat, la diferència entre la fracció de persones jubilades usuàries de bicicleta i la població general és inferior a Dénia que a l'estat. És a dir, les persones jubilades de Dénia utilitzen proporcionalment més la bicicleta que a la mitjana de l'estat. Per contra, la persona estudiant és menys usuària de bicicleta a Dénia que a la resta de l'estat.

Usuàries de bicicleta		Situació laboral						
		Ocupat/ada	Aturat/ada	Tasques de la llar	Estudiant	Jubilat/ada	Pensionista per invalidesa	
Estat Espanyol (2019) n=3205	Població	57,0%	9,4%	5,1%	10,6%	16,6%	-	*100%*
	Usuàries Bicicleta	64,5%	**8,1%**	**3,4%**	13,8%	**8,9%**	-	*100%*
Dénia (2018) n=425	Població	69,3%	5,8%	2,1%	12,4%	9,8%	0,5%	*100%*
	Usuàries Bicicleta	71,8%	**4,9%**	**1,6%**	13,2%	**7,8%**	0,7%	*100%*

Taula 3.4 Usuàries de bicicleta segons la situació laboral. Font: Elaboració pròpia a partir de les dades del 'Barómetro de la Bicicleta 2019' i del 'Qüestionari de la bicicleta a Dénia'

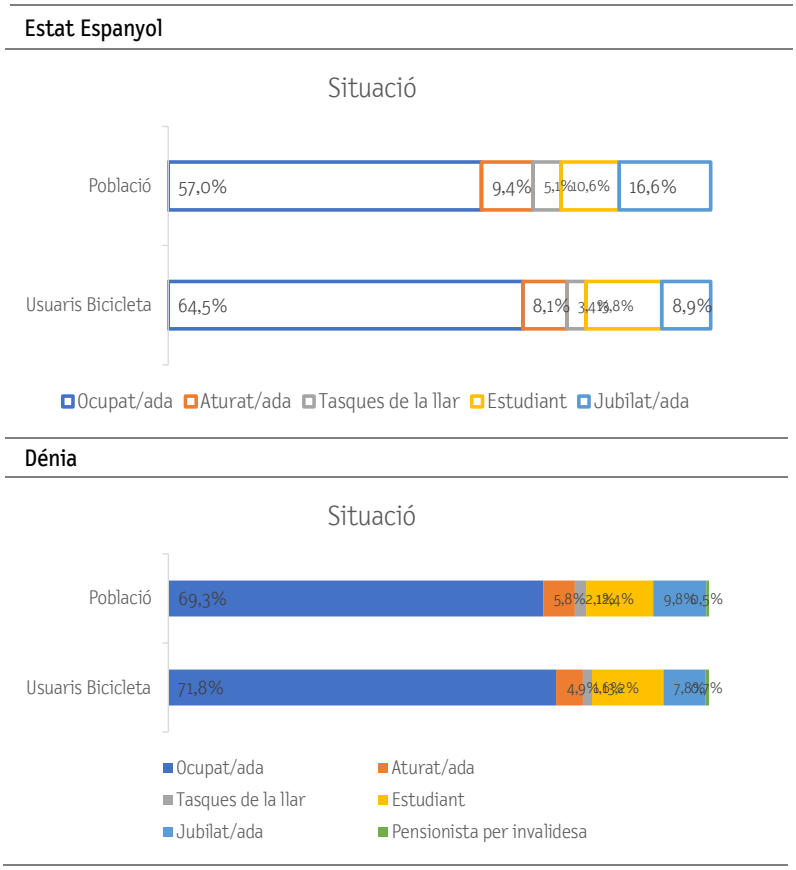


Figura 3.4 Usuàries de bicicleta segons la situació laboral. Font: Elaboració pròpia a partir de les dades del 'Barómetro de la Bicicleta2019' i del 'Qüestionari de la bicicleta a Dénia'

Nota Metodològica: Al 'Qüestionari de la bicicleta a Dénia' s'afegeix l'opció de pensionista per invalidesa, on almenys tres persones de les que han respost s'han sentit identificades.

4 RELACIÓ AMB LA BICICLETA

Domini de la bicicleta

Saps anar amb bicicleta?		Sí	No	
Estat Espanyol (2019)	n=3205	89,6%	10,1%	99%*
Dénia (2018)	n=652	98,2%	1,8%	*100%*

Taula 4.1 Percentatge de persones enquestades que saben anar en bicicleta. Font: Elaboració pròpia a partir de les dades del 'Barómetro de la Bicicleta2019' i del 'Qüestionari de la bicicleta a Dénia'
*Càlcul errat de percentatges, dades trets del 'Barómetro de la Bicicleta 2019'

Hi ha una important diferència entre les dades del *Barómetro* estatal i les del *Qüestionari* a Dénia.

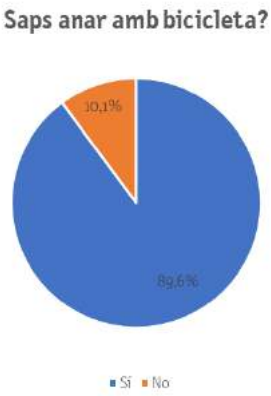
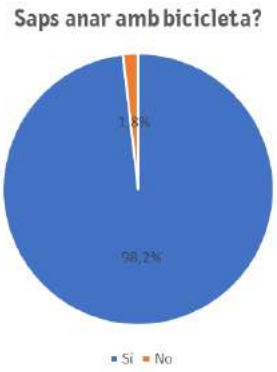
Estat espanyol	Dénia
	

Figura 4.1 Percentatge de persones enquestades que saben anar amb bicicleta. Font: Elaboració pròpia a partir de les dades del 'Barómetro de la Bicicleta 2019' i del 'Qüestionari de la bicicleta a Dénia'

Nota Metodològica: No s'han desenvolupat més aquestes dades perquè el percentatge de persones que no saben anar amb bicicleta és mínim i l'anàlisi per sexe, edat o nivell d'estudis seria poc representatiu.

Freqüència d'ús de la bicicleta

Amb quina freqüència utilitzes o has utilitzat la teua bicicleta?		Sexe		Total	% del total
		Home	Dona		
Estat Espanyol (2019)	n	1563	1642	3205	*100%*
	Més d'un cop a la setmana	**63,4%**	36,6%	1029	**32,2%**
	Entre un cop a la setmana i un cop al mes	51,9%	48,1%	337	10,5%
	Menys d'una vegada al mes	40,1%	59,9%	1836	57,3%
Dénia (2018)	n	252	167	419	*100%*
	Més d'un cop a la setmana	**66,3%**	33,7%	267	**62,3%**
	Entre un cop a la setmana i un cop al mes	58,6%	41,4%	57	20,8%
	Menys d'una vegada al mes	38,0%	62,0%	71	16,9%

Taula 4.2 Freqüència d'ús de la bicicleta segons sexe. Font: Elaboració pròpia a partir de les dades del 'Barómetro de la Bicicleta 2019' i del 'Qüestionari de la bicicleta a Dénia'

Amb quina freqüència utilitzes o has utilitzat la teua bicicleta?		Edat				
		12-24	25 - 39	40 - 69	70 - 79	
Estat Espanyol (2019)	n	485	768	1646	306	3205
	Més d'un cop a la setmana	17,8%	26,5%	51,0%	**4,6%**	100%
	Entre un cop a la setmana i un cop al mes	20,4%	29,4%	46,6%	3,6%	100%
	Menys d'una vegada al mes	12,7%	21,6%	52,3%	13,3%	100%
		16 - 24	**25 - 39**	**40 - 65**	**65 o més**	
Dénia (2018)	n	60	108	232	24	419
	Més d'un cop a la setmana	10,1%	22,5%	59,6%	**7,9%**	100%
	Entre un cop a la setmana i un cop al mes	16,1%	33,3%	48,3%	2,3%	100%
	Menys d'una vegada al mes	28,2%	26,8%	43,7%	1,4%	100%

Taula 4.3 Freqüència d'ús de la bicicleta segon l'edat. Font: Elaboració pròpia a partir de les dades del 'Barómetro de la Bicicleta 2019' i del 'Qüestionari de la bicicleta a Dénia'

Amb quina freqüència utilitzes o has utilitzat la teua bicicleta?		Nivell d'estudis			
		Baix	Medi	Alt	
Estat Espanyol (2019)	n	676	1310	1185	3171
	Més d'un cop a la setmana	20,4%	40,1%	39,5%	*100%*
	Entre un cop a la setmana i un cop al mes	13,5%	44,5%	42,0%	*100%*
	Menys d'una vegada al mes	23,3%	41,3%	35,4%	*100%*
		Baix	**Medi**	**Alt**	
Dénia (2018)	n	28	142	254	424
	Més d'un cop a la setmana	7,8%	32,0%	60,2%	*100%*
	Entre un cop a la setmana i un cop al mes	3,5%	33,3%	63,2%	*100%*
	Menys d'una vegada al mes	4,3%	40,8%	54,9%	*100%*

Taula 4.4 Freqüència d'ús de la bicicleta segons el nivell d'estudis. Font: Elaboració pròpia a partir de les dades del 'Barómetro de la Bicicleta 2019' i del 'Qüestionari de la bicicleta a Dénia'

Els resultats obtinguts del 'Qüestionari de la bicicleta a Dénia' mostren un major ús quotidià de la bicicleta que a l'àmbit estatal.

L'ús que es fa de la bicicleta si es divideix per sexe mostra que els homes utilitzen la bicicleta amb una freqüència major que les dones, tant a nivell de l'estat Espanyol com a Dénia.

Els resultats evidencien també com les fraccions més joves de Dénia utilitzen amb menys freqüència la bicicleta i les més majors la utilitzen amb major freqüència que respecte a la mitjana de l'estat.

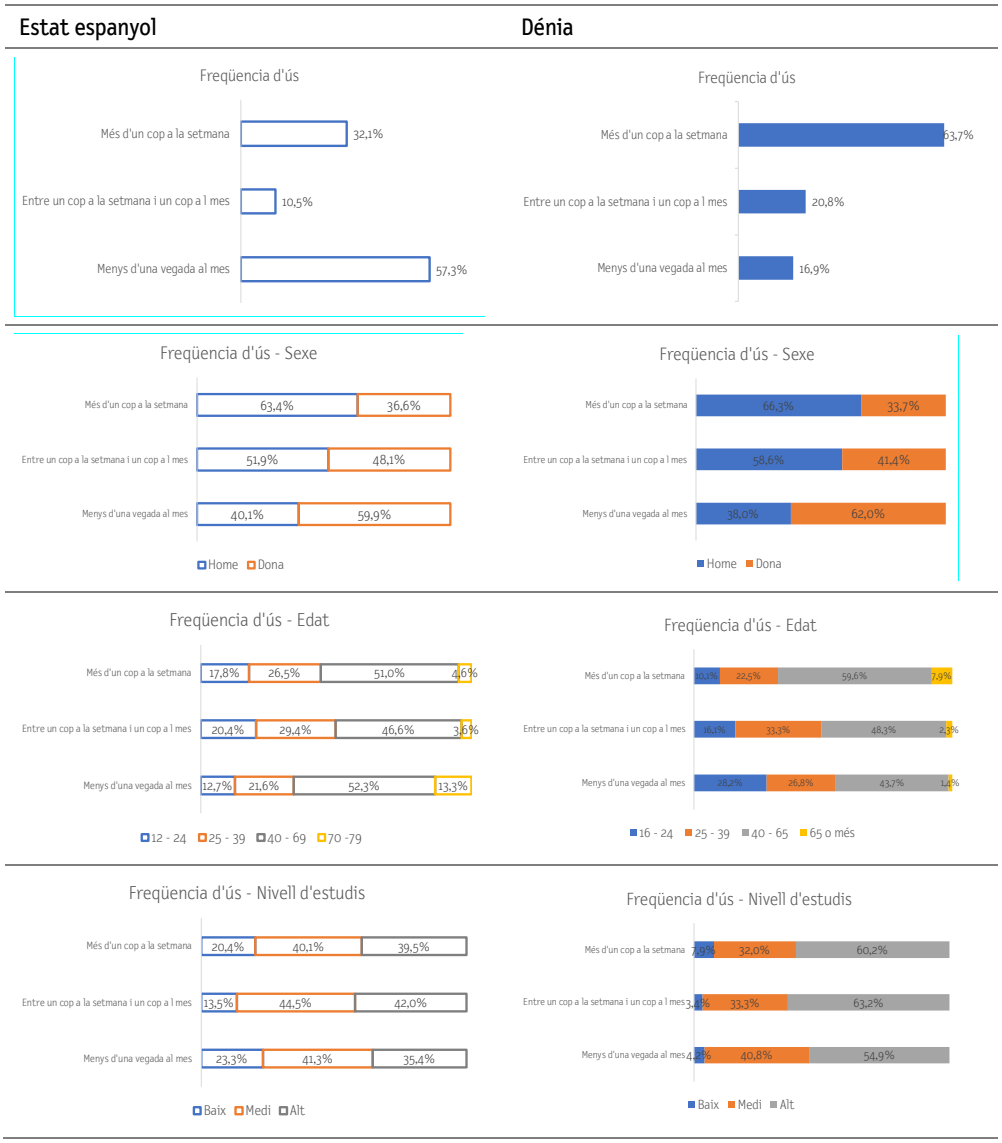


Figura 4.2 Freqüència d'ús de la bicicleta. Font: Elaboració pròpia a partir de les dades del 'Barómetro de la Bicicleta2019' i del 'Qüestionari de la bicicleta a Dénia'

Nota Metodològica: Per poder fer les comparacions corresponents, s'han agrupat els resultats del 'Barómetro de la Bicicleta 2019' i del 'Qüestionari de la bicicleta a Dénia' baix els mateixos termes:

Més d'un cop a la setmana inclou les següents respostes: **Semanalmente** i **Sólo los fines de semana** del Barómetro estatal i **Cada dia o quasi cada dia** i **Entre un i tres dies a la setmana** del Qüestionari de Dénia.

Entre un cop a la setmana i un cop al mes inclou les següents respostes: **Alguna vez al mes** del Barómetro estatal i **Entre un i tres dies al mes** del Qüestionari de Dénia.

Menys d'una vegada al mes inclou les següents respostes: **Menor frecuencia, Nunca o casi nunca** i **No sabe montar** del Barómetro estatal i **Menys d'una vegada al mes** del Qüestionari de Dénia.

Disponibilitat de bicicleta en propietat

Al 'Qüestionari de la bicicleta a Dénia', més del huitanta per cent de les persones enquestades ha afirmat disposar de bicicleta pròpia, un percentatge considerablement més alt que els municipis de població similar i encara més alt que la mitjana de l'estat

Tens bicicleta pròpia?		
	Sí	n
Estat Espanyol (2019)	71,8%	2260
Municipis entre 10000 i 50000 habitants (2019)	76,4%	484
Dénia (2018)	**82,7%**	640

Taula 4.5 Disponibilitat de bicicleta en propietat. Font: Elaboració pròpia a partir de les dades del 'Barómetro de la Bicicleta 2019' i del 'Qüestionari de la bicicleta a Dénia'

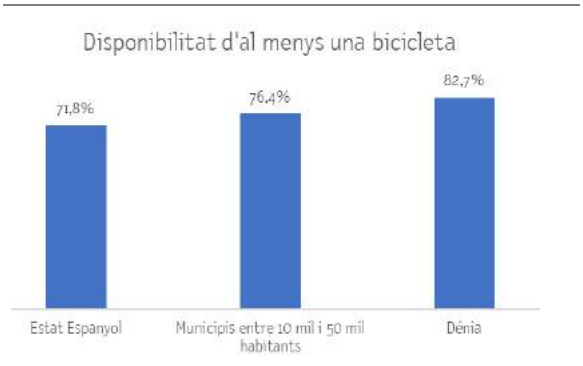


Figura 4.3 Disponibilitat de bicicleta en propietat. Font: Elaboració pròpia a partir de les dades del 'Barómetro de la Bicicleta2019' i del 'Qüestionari de la bicicleta a Dénia'

Tens bicicleta pròpia?		Resident permanent	Resident intermitent	Turista	Total
Dénia (2018)	Sí	81,7%	**89,7%**	80,9%	82,7%
	No	18,3%	10,3%	19,1%	17,3%
		100%	*100%*	*100%*	*100%*

Taula 4.6 Disponibilitat de bicicleta en propietat segons la temporalitat de la residència a Dénia. Font: Elaboració pròpia a partir de les dades del 'Qüestionari de la bicicleta a Dénia'

Destaca l'alt nombre de persones residents intermitents que disposen de bicicleta a la seua llar. Malgrat que no es tinga en compte a les enquestes, cal mencionar també que el nombre d'habitatges unifamiliars a Dénia és considerablement major que a municipis amb similar nombre d'habitants a la resta de l'estat, cosa que podria tindre efecte en l'alt percentatge de disponibilitat de bicicleta.

Disponibilitat de bicicleta en propietat i pertinença a associacions

Només un 5,6% (24 persones) que disposen de bicicleta per al seu ús personal pertany a alguna associació que promou l'ús de la bicicleta a Dénia. Un nombre baix però superior a la mitjana estatal.

Les associacions, clubs o federacions ciclistes citades per les persones entrevistades són les següents: UC Montgó, La Mistelera, Euro-Club Dénia, Club de Muntanya UMMA, Federació Ciclisme Comunitat Valenciana, ConBici, CycleLogistic Asociación Española de Logística en Bicicleta.

Tens bicicleta pròpia?		Pertanys a alguna associació, club o federació ciclista?		
		Sí	No	
Estat Espanyol (2019)	n=1724			
	Sí	3,7%	96,3%	*100%*
Dénia (2018)		Sí	No	
	n=425			
	Sí	**5,6%**	94,4%	*100%*

Taula 4.7 Disponibilitat de bicicleta pròpia i pertinença a associacions. Font: Elaboració pròpia a partir de les dades del 'Barómetro de la Bicicleta 2019' i del 'Qüestionari de la bicicleta a Dénia'

Estat espanyol	Dénia

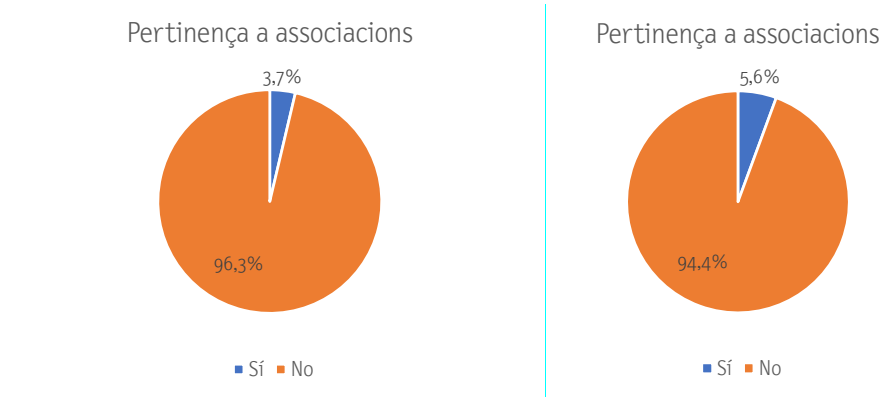


Figura 4.4 Disponibilitat de bicicleta pròpia i pertinença a associacions. Font: Elaboració pròpia a partir de les dades del 'Barómetro de la Bicicleta 2019' i del 'Qüestionari de la bicicleta a Dénia'

Pertanys a alguna associació, club o federació ciclista?		Sexe		Total	% del total de propietaris de bicicleta
		Home	Dona		
Estat Espanyol (2019)	n	305	110	415	
	Sí	73,5%	26,5%	100%	3,7%
Dénia (2018)	n	21	3	24	
	Sí	87,5%	12,5%	100%	5,6%

Taula 4.8 Disponibilitat de bicicleta pròpia i pertinença a associacions segons sexe. Font: Elaboració pròpia a partir de les dades del 'Barómetro de la Bicicleta2019' i del 'Qüestionari de la bicicleta a Dénia'

A escala estatal el nivell d'associacionisme és molt major entre els homes enquestats que entre les dones enquestades, malgrat que és conegut de igual manera per ambdós. És encara més greu la bretxa a Dénia.

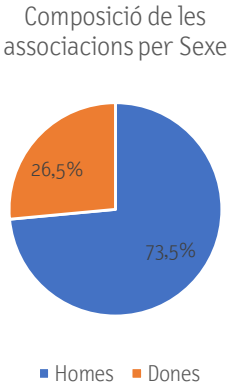
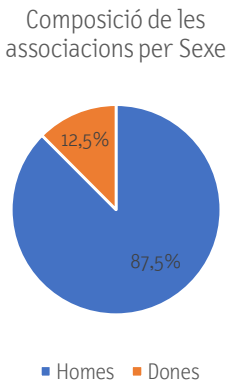
Estat espanyol	Dénia
	

Figura 4.5 Disponibilitat de bicicleta pròpia i pertinença a associacions segons sexe. Font: Elaboració pròpia a partir de les dades del 'Barómetro de la Bicicleta2019' i del 'Qüestionari de la bicicleta a Dénia'

Nota Metodològica: Pel que fa als resultats del 'Barómetro de la bicicleta 2019' al voltant del nivell d'associacionisme, primer s'extreuen les dades de persones que coneixen alguna associació relacionada amb l'ús de la bicicleta i després el percentatge d'eixes persones que pertanyen a alguna. Però per fer una comparació més directa amb el 'Qüestionari de la bicicleta a Dénia', s'ha calculat el percentatge de persones que pertanyen a una associació respecte al total d'enquestades.

5 HÀBITS D'ÚS

Tipus de mobilitat en bicicleta

Empres o has fet emprar la teua bicicleta en els teus desplaçaments?		Sexe		Total	% del total
		Home	Dona		
Dénia (2018)	n	312	214	526	
	Sí	60,0%	40,0%	425	80,3
	Sí, per a la realització de gestions diàries per Dénia	63,5%	36,5%	116	21,9%
	Sí, però només per a oci i esport	54,7%	45,3%	181	34,2%
	Sí, en qualsevol cas	64,3%	35,7%	128	24,2%
	No	56,7%	43,3%	104	19,7%

Taula 5.1 Tipus de desplaçaments en bicicleta segons sexe. Font: Elaboració pròpia a partir del 'Qüestionari de la bicicleta a Dénia'

Empres o has fet emprar la teua bicicleta en els teus desplaçaments?		Edat				
		16-24	25 - 39	40 - 64	65 o més	
Dénia (2018)	n	75	89	287	31	
	Sí	14,4%	25,4%	54,6%	5,6%	100%
	Sí, per a la realització de gestions diàries per Dénia	6,9%	25,9%	61,2%	6,0%	100%
	Sí, però només per a oci i esport	**19,3%**	22,7%	51,4%	6,6%	100%
	Sí, en qualsevol cas	14,1%	28,9%	53,1%	3,9%	100%
	No	13,5%	26,9%	52,9%	6,7%	100%

Taula 5.2 Tipus de desplaçaments en bicicleta segons l'edat. Font: Elaboració pròpia a partir del 'Qüestionari de la bicicleta a Dénia'

Empres o has fet emprar la teua bicicleta en els teus desplaçaments?		Nivell d'estudis			
		Baix	Medi	Alt	
Dénia (2018)	n	39	182	306	
	Sí	6,4%	33,7%	59,9%	*100%*
	Sí, per a la realització de gestions diàries per Dénia	3,4%	33,6%	62,9%	*100%*
	Sí, però només per a oci i esport	7,2%	35,0%	57,8%	*100%*
	Sí, en qualsevol cas	7,8%	32,0%	60,2%	
	No	11,7%	37,9%	50,4%	

Taula 5.3 Tipus de desplaçaments en bicicleta segons el nivell d'estudis. Font: Elaboració pròpia a partir del 'Qüestionari de la bicicleta a Dénia'

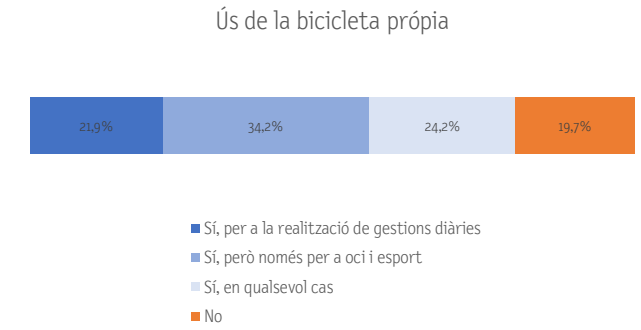
Dels resultats obtinguts del *Qüestionari* de Dénia mostren com una part important de la població utilitza la bicicleta pròpia únicament per oci i esport. Destaquen encara més aquests percentatges entre les franges de persones més joves.

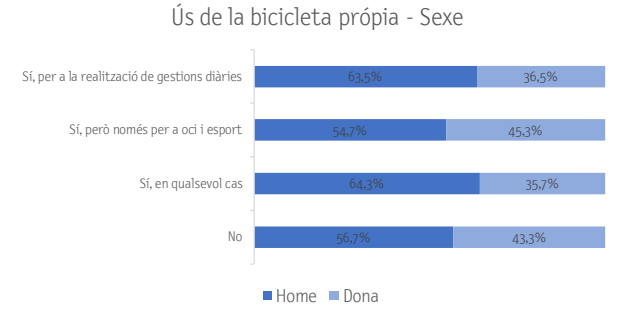
Entre les persones que tenen bicicleta i no la utilitzen, hi ha més homes que dones.

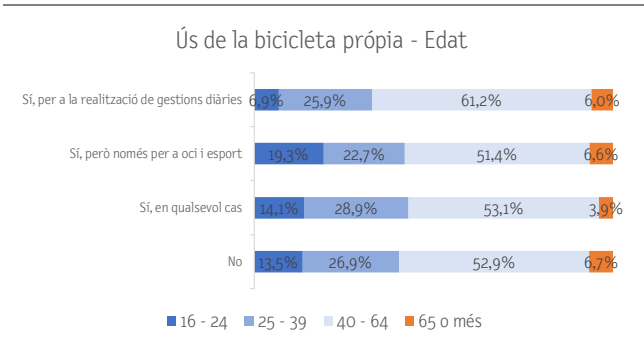
Es pot veure també com les fraccions d'edat entre 40 -64 són els que més utilitzen la bicicleta pròpia per a la realització de gestions diàries.

Hi ha gairebé un 20% de persones a Dénia que tenen una bicicleta i no la fan servir, el que representa que hi ha un potencial de veure al menys un 20% més de ciclistes als carrers d'un dia per a l'altre

Dénia


Ús de la bicicleta pròpia
21,9%
34,2%
24,2%
19,7%
Sí, per a la realització de gestions diàries
Sí, però només per a oci i esport
Sí, en qualsevol cas
No


Ús de la bicicleta pròpia - Sexe
Sí, per a la realització de gestions diàries
63,5%
36,5%
Sí, però només per a oci i esport
54,7%
45,3%
Sí, en qualsevol cas
64,3%
35,7%
No
56,7%
43,3%
Home
Dona


Ús de la bicicleta pròpia - Edat
Sí, per a la realització de gestions diàries
6,9%
25,9%
61,2%
6,0%
Sí, però només per a oci i esport
19,3%
22,7%
51,4%
6,6%
Sí, en qualsevol cas
14,1%
28,9%
53,1%
3,9%
No
13,5%
26,9%
52,9%
6,7%
16 - 24
25 - 39
40 - 64
65 o més

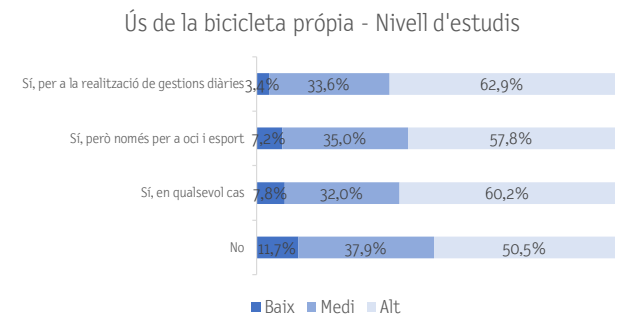

Ús de la bicicleta pròpia - Nivell d'estudis
Sí, per a la realització de gestions diàries
3,4%
33,6%
62,9%
Sí, però només per a oci i esport
7,2%
35,0%
57,8%
Sí, en qualsevol cas
7,8%
32,0%
60,2%
No
11,7%
37,9%
50,5%
Baix
Medi
Alt

Figura 5.1 Tipus de desplaçaments en bicicleta. Font: Elaboració pròpia a partir de les dades del 'Qüestionari de la bicicleta a Dénia'

Nota Metodològica: No es pot comparar amb cap Barómetro de la bicicleta perquè la pregunta està formulada de manera diferent. Al Barómetro es mostra (de les persones usuàries de bicicleta) la freqüència (diàriament, setmanalment, algunes vegades al mes, etc.) amb que fan cada tipus de desplaçament: al centre d'estudis, a treballar, altres desplaçaments quotidians, passejar i fer esport. En comptes de la destinació, en el Qüestionari de Dénia es va valorar més significatiu preguntar pel propòsit del desplaçament d'aquells participants amb bicicleta de propietat. Aquesta pregunta del 'Qüestionari de la bicicleta a Dénia' només s'ha fet a aquelles participants que disposen de bicicleta pròpia.

Dades de robatoris de bicicletes

T'han furtat alguna vegada la teua bicicleta?		Sí	No	
Estat Espanyol (2019)	n=1668	17,8%	81,2%	*100%*
Municipis entre 10 mil a 50 mil habitants (2019)	n=333	17,8%	80,7%	*100%**
Dénia (2018)	n=425	**29,4%**	70,6%	*100%*

Taula 5.4 Comparació de percentatges de robatoris a Dénia i les mitjanes estatals. Font Elaboració pròpia a partir de les dades del 'Barómetro de la Bicicleta 2019' i del 'Qüestionari de la bicicleta a Dénia'.

*Càlcul errat de percentatges, dades trets del 'Barómetro de la Bicicleta 2019

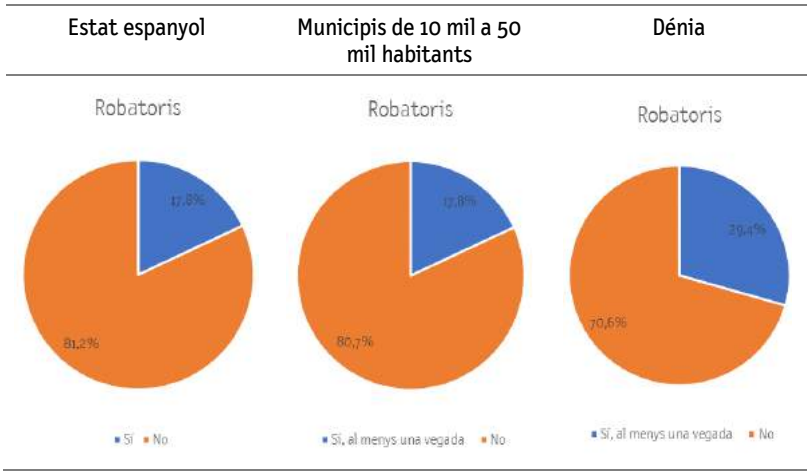


Figura 5.2 Comparació de percentatges de robatoris a Dénia i les mitjanes estatals. Font: Elaboració pròpia a partir de les dades del 'Barómetro de la Bicicleta 2019' i del 'Qüestionari de la bicicleta a Dénia'.

Nota Metodològica: Per fer la comparació entre els resultats del 'Qüestionari de la bicicleta a Dénia' i el 'Barómetro de la Bicicleta 2019', en aquest apartat s'ha agrupat **Cap Robatori** i **No, però si m'han furtat alguna part de la bicicleta** baix el terme **No** i **Alguna vegada**, respectivament; i **Si, més d'alguna vegada** baix el terme **Sí**.

El percentatge de robatoris a Dénia es prou alt, més prop a mitjanes de robatoris de ciutats com Barcelona o Sevilla que a municipis amb similar nombre d'habitants.

T'han furtat alguna vegada la teua bicicleta?			
Estat Espanyol (2019)	Cap robatori	81,2%	1354
	Sí, una vegada	11,4%	190
	Sí, més d'una vegada	6,4%	107
		100%	1668
Dénia (2018)	Cap robatori	58,8%	250
	No, però si m'han furtat alguna part de la bicicleta	11,8%	50
	Sí, una vegada	**20,7%**	88
	Sí, més d'una vegada	8,7%	37
		100%	425

Taula 5.5 Freqüència de robatoris de bicicleta. Font Elaboració pròpia a partir de les dades del 'Barómetro de la Bicicleta 2019' i del 'Qüestionari de la bicicleta a Dénia'.

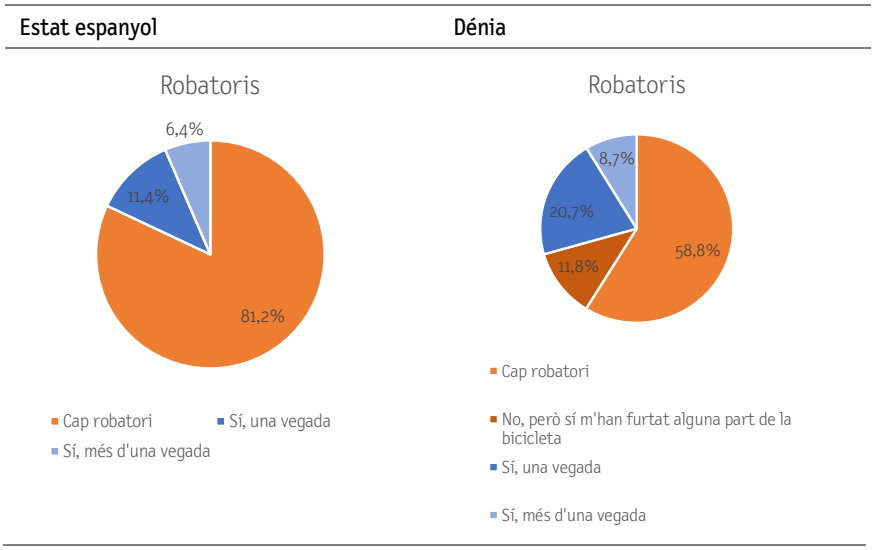


Figura 5.3 Freqüència de robatoris de bicicleta. Font: Elaboració pròpia a partir de les dades del 'Barómetro de la Bicicleta 2019' i del 'Qüestionari de la bicicleta a Dénia'.

T'han furtat alguna vegada la teua bicicleta?		Sexe		Total	% del total
		Home	Dona		
Estat Espanyol (2019)	n	947	721	1668	*100%*
	Sí	56,8%	43,2%	297	17,8%
	No	57,3%	42,7%	1371	82,2%
Dénia (2018)	n	253	169	422	*100%*
	Sí	61,0%	39,0%	125	**29,4%**
	No	59,5%	40,5%	300	70,6%

Taula 5.6 Robatoris de bicicleta segons sexe. Font: Elaboració pròpia a partir de les dades del 'Barómetro de la Bicicleta 2019' i del 'Qüestionari de la bicicleta a Dénia'.

T'han furtat alguna vegada la teua bicicleta?		Edat				
		12-24	25 - 39	40 - 69	70 - 79	
Estat Espanyol (2019)	n	318	456	826	68	
	Sí	19,1%	27,3%	49,5%	4,1%	100%
	No	28,1%	25,5%	42,9%	3,5%	100%
		16 - 24	25 - 39	40 - 64	65 o més	
Dénia (2018)	n	61	108	232	24	
	Sí	15,2%	28,0%	53,6%	3,2%	100%
	No	14,0%	24,3%	55,0%	6,7%	100%

Taula 5.7 Robatoris de bicicleta segons l'edat. Font: Elaboració pròpia a partir de les dades del 'Barómetro de la Bicicleta 2019' i del 'Qüestionari de la bicicleta a Dénia'.

T'han furtat alguna vegada la teua bicicleta?		Nivell d'estudis			
		Baix	Medi	Alt	
Estat Espanyol (2019)	n	291	677	686	
	Sí	17,6%	40,9%	41,5%	*100%*
	No	20,1%	38,9%	41,0%	*100%*
		Baix	Medi	Alt	
Dénia (2018)	n	27	143	254	
	Sí	9,6%	32,8%	57,6%	*100%*
	No	5,0%	34,1%	60,9%	*100%*

Taula 5.8 Robatoris de bicicleta segons el nivell d'estudis. Font: Elaboració pròpia a partir de les dades del 'Barómetro de la Bicicleta 2019' i del 'Qüestionari de la bicicleta a Dénia'.

El percentatge de robatoris a Dénia es prou alt en relació a la mitjana estatal, l'única dada que coincideix amb la mitjana estatal és el percentatge de robatoris entre la franja de persones més majors.

Figura 5.4 Robatoris de bicicleta. Font: Elaboració pròpia a partir de les dades del 'Barómetro de la Bicicleta 2019' i del 'Qüestionari de la bicicleta a Dénia'.

6 IMATGE DE LA BICICLETA

Avantatges de l'ús de la bicicleta

Quins creus que són els principals avantatges d'anar amb bicicleta?			Total	Sexe	
				Home	Dona
		n	1956	1083	861
Dénia (2018)	SALUT	754	38,5%	38,0%	39,6%
	Esport	364	18,6%	18,4%	19,0%
	Saludable	390	19,9%	19,6%	20,6%
	ECOLÒGIC	483	24,7%	23,0%	**26,8%**
	MOBILITAT	401	20,4%	22,1%	18,4%
	Ràpid, descongestiona el trànsit	342	17,5%	**18,1%**	16,5%
	Aparcament	3	0,1%	0,3%	0,0%
	Comoditat	56	2,9%	**3,7%**	1,9%
	ECONÒMIC	172	8,8%	9,0%	8,5%
	OCI I DIVERSIÓ	85	4,3%	4,7%	3,7%
	ALTRES	8	1,1%	1,1%	1,1%
	CAP	6	2,1%	2,1%	1,9%
			100%	*100%*	*100%*

Taula 6.1 Avantatges de la bicicleta segons sexe. Font: Elaboració pròpia a partir de les dades del 'Qüestionari de la bicicleta a Dénia'

Es destaca com principal avantatge d'anar en bicicleta el relacionat amb la salut, així com raons d'ecologia, amb menor intensitat es valoren qüestions sobre la mobilitat i l'economia.

Destaca el fet que les dones valoren de manera molt més considerable les raons d'ecologia respecte als homes, els quals valoren per damunt de les dones temes de rapidesa i comoditat.

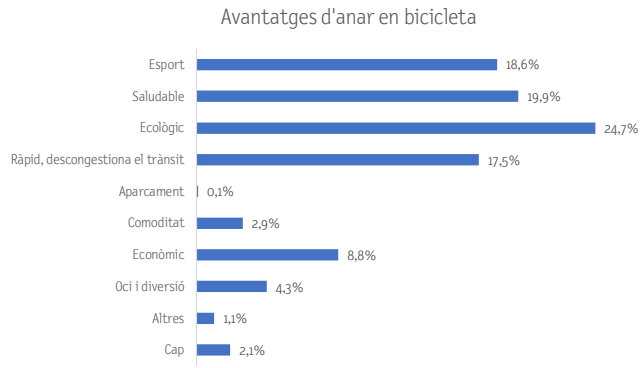
Quins creus que són els principals avantatges d'anar amb bicicleta?		Edat			
		16 - 24	25 - 39	40 - 64	65 o més
	n	279	519	1017	141
Dénia (2018)	SALUT	43,7%	37,6%	38,1%	35,5%
	Esport	21,5%	17,9%	18,1%	19,1%
	Saludable	22,2%	19,7%	20,0%	16,3%
	ECOLÒGIC	24,7%	25,8%	24,5%	22,0%
	MOBILITAT	16,1%	18,9%	21,6%	27,0%
	Ràpid, descongestiona el trànsit	12,2%	17,0%	18,9%	19,9%
	Aparcament	0,0%	0,0%	0,1%	1,4%
	Comoditat	**3,9%**	1,9%	2,7%	5,7%
	ECONÒMIC	**12,2%**	8,5%	8,2%	7,8%
	OCI I DIVERSIÓ	2,9%	4,6%	4,8%	2,8%
	ALTRES	0,1%	1,2%	1,3%	2,1%
	CAP	0,3%	3,4%	1,8%	2,9%
		100%	*100%*	*100%*	*100%*

Taula 6.2 Avantatges de la bicicleta segons edat. Font: Elaboració pròpia a partir de les dades del 'Qüestionari de la bicicleta a Dénia'

Entre els més joves destaca la qüestió de l'economia com un important avantatge de la bicicleta.

També destaca la nul·la percepció que l'aparcament siga quelcom favorable, alertat potser de la marca de disponibilitat d'aparcament segur a Dénia.

Dénia



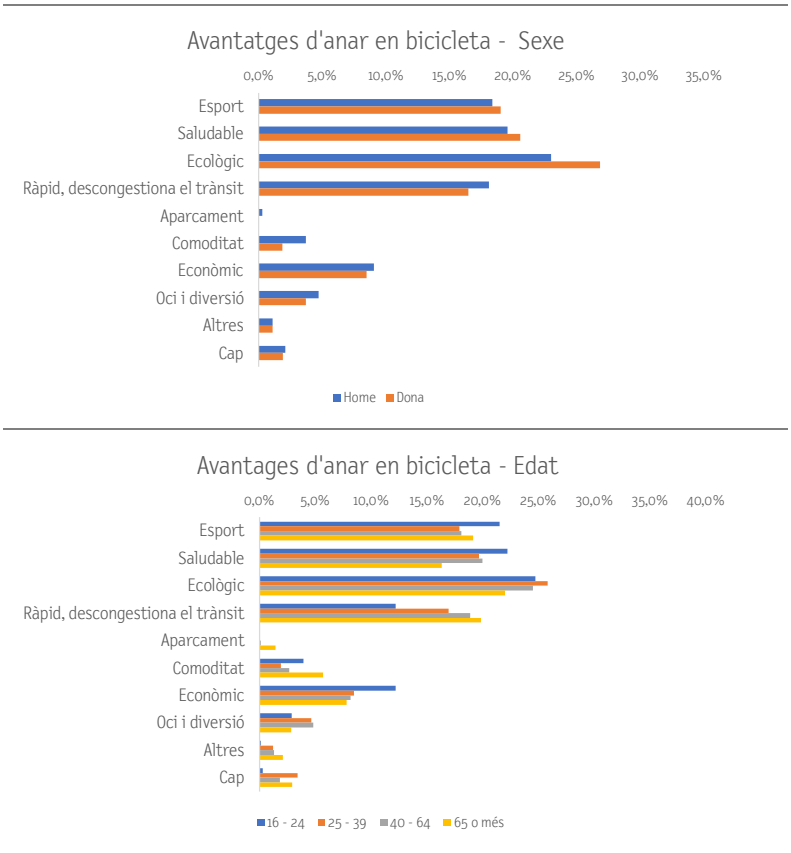


Figura 6.1 Avantatges de l'ús de la bicicleta. Font: Elaboració pròpia a partir de les dades del 'Qüestionari de la bicicleta a Dénia'

Nota Metodològica: Al 'Qüestionari de la bicicleta a Dénia' es donava, a la persona enquestada, l'opció d'assenyalar les tres propostes que considerara més importants. Els percentatges resultants s'han calculat independitzant cada opció, és a dir, com si haguera un total de respostes de: nombre de persones enquestades multiplicat per tres. Per aquesta raó s'ha optat per desglossar els resultats fent sumatori de les columnes en comptes de per files.

No s'ha comparat amb l'enquesta del 'Barómetro de la Bicicleta 2019' perquè les dades d'aquest apartat són trets amb la modalitat d'una pregunta espontània amb possibilitat d'una sola resposta, en canvi, al 'Qüestionari de l'ús de la bicicleta a Dénia' s'obria la possibilitat de seleccionar les tres opcions més importants.

Percepció d'inconvenients de la bicicleta

Quins creus que són els principals inconvenients d'anar amb bicicleta?			Total	Sexe	
				Home	Dona
		n	1956	1083	861
Dénia (2018)	PERILL, TRÀNSIT	1557	79,6%	78,1%	81,2%
	Perillós	452	23,1%	21,7%	25,0%
	Trànsit estresant i incivisme	364	18,6%	17,9%	19,4%
	Manca de xarxa ciclista	261	13,3%	14,2%	12,0%
	Aparcament	186	**9,5%**	10,1%	8,8%
	Robatoris	294	15,0%	14,2%	16,0%
	LIMITACIONS	241	12,3%	13,3%	11,3%
	Climatologia	97	5,0%	5,1%	4,9%
	Incomoditat inadequat	121	6,2%	7,2%	5,0%
	Limitacions físiques	23	1,2%	1,0%	1,4%
	ALTRES	22	2,2%	2,4%	2,0%
	CAP	84	5,9%	6,2%	5,5%
			100%	*100%*	*100%*

Taula 6.3 Percepció d'inconvenients de l'ús de bicicleta segons sexe. Font: Elaboració pròpia a partir de les dades del 'Qüestionari de la bicicleta a Dénia'

Quins creus que són els principals inconvenients d'anar amb bicicleta?		Edat			
		16 - 24	25 - 39	40 - 64	65 o més
	n	279	519	1017	141
Dénia (2018)	PERILL, TRÀNSIT	74,6%	75,5%	82,7%	82,3%
	Perillós	21,5%	21,6%	24,6%	21,3%
	Trànsit estresant i incivisme	19,7%	16,0%	19,2%	22,0%
	Manca de xarxa ciclista	7,2%	12,3%	15,6%	12,8%
	Aparcament	7,5%	10,6%	9,2%	11,3%
	Robatoris	**18,6%**	15,0%	14,1%	14,9%
	LIMITACIONS	**15,1%**	11,4%	8,8%	7,1%
	Climatologia	7,9%	6,4%	3,7%	2,8%
	Incomoditat	6,1%	4,2%	3,6%	3,5%
	Limitacions físiques	1,1%	0,8%	1,5%	0,7%
	ALTRES	2,0%	1,2%	1,3%	2,1%
	CAP	7,0%	3,4%	1,8%	2,9%
		100%	*100%*	*100%*	*100%*

Taula 6.4 Percepció d'inconvenients de l'ús de bicicleta segons l'edat. Font: Elaboració pròpia a partir de les dades del 'Qüestionari de la bicicleta a Dénia'

Els inconvenients generals d'anar en bicicleta estan relacionats amb la perillositat, el trànsit estressant i el incivisme cap als ciclistes.

Els robatoris i l'aparcament destaquen a Dénia com inconvenients molt per damunt de la mitjana de l'estat.

Les persones de major edat destaquen la seua preocupació per la perillositat d'anar en bicicleta. Per altra banda, les persones enquestades més joves destaquen més nombrosament les limitacions de la bicicleta i els robatoris.

Dénia

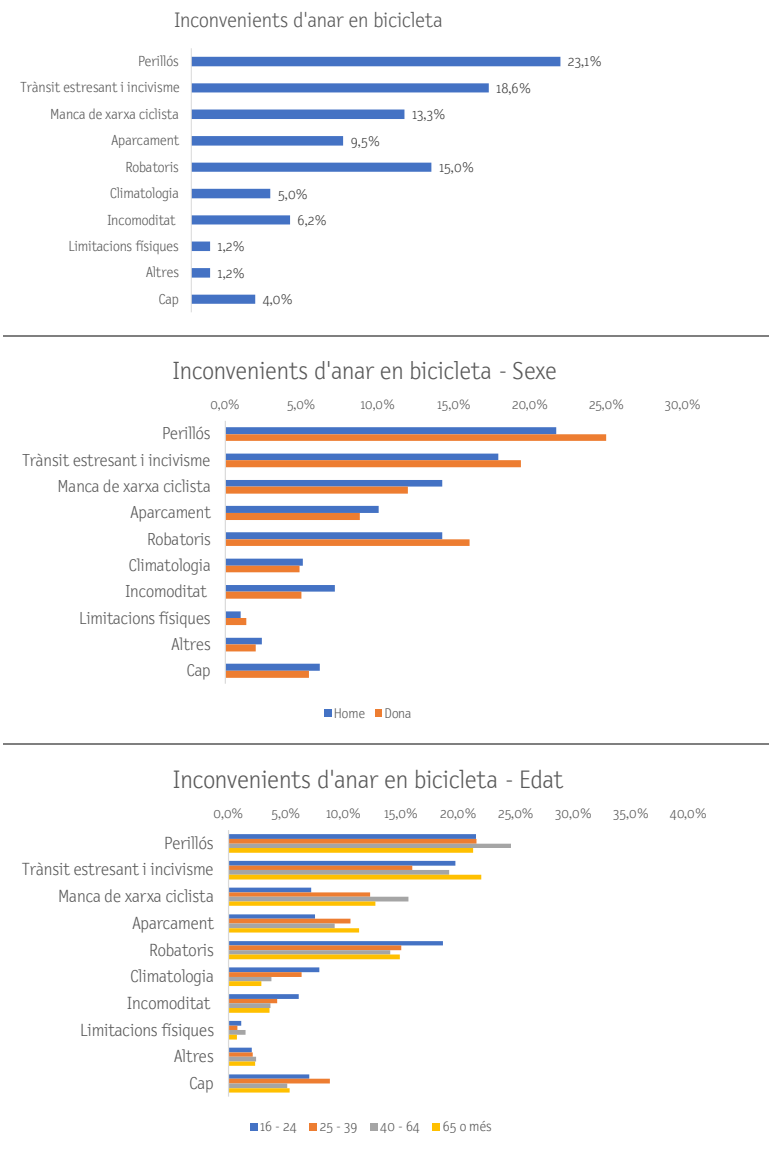


Figura 6.2 Percepció d'inconvenients de l'ús de bicicleta. Font: Elaboració pròpia a partir de les dades del 'Qüestionari de la bicicleta a Dénia'

Nota Metodològica: Al 'Qüestionari de la bicicleta a Dénia' es donava, a la persona enquestada, l'opció d'assenyalar les tres propostes que considerara més importants. Els percentatges resultants s'han calculat independitzant cada opció, és a dir, com si haguera un total de respostes de: nombre de persones enquestades multiplicat per tres. Per aquesta raó s'ha optat per desglossar els resultats fent sumatori de les columnes en comptes de per files.

No s'ha comparat amb l'enquesta del 'Barómetro de la Bicicleta 2019' perquè les dades d'aquest apartat són trets amb la modalitat d'una pregunta espontània amb possibilitat d'una sola resposta, en canvi, al 'Qüestionari de l'ús de la bicicleta a Dénia' s'obria la possibilitat de seleccionar les tres opcions més importants.

7 POLÍTIQUES SOBRE LA BICICLETA

Rol de l'administració respecte al foment de la bicicleta

La majoria de persones enquestades està d'acord en que l'administració fomente l'ús de la bicicleta.

El desacord augmenta una mica entre les persones de major edat.

Estàs d'acord amb que l'administració hauria de fomentar l'ús de la bicicleta?		Sexe		Total	% del total
		Home	Dona		
Estat Espanyol (2019)	n	1563	1642	3205	*100%*
	Molt / Prou	48,6%	51,4%	2888	90,1%
	Poc / Gens	50,7%	49,3%	282	8,9%
Dénia (2018)	n	361	287	652	*100%*
	Molt / Parcialment	56,8%	43,2%	598	91,7%
	Parcialment desacord / Molt desacord	43,4%	56,6%	54	8,3%

Taula 7.1 Rol de l'administració respecte al foment de l'ús de la bicicleta. Font: Elaboració pròpia a partir de les dades del 'Barómetro de la Bicicleta2019' i del 'Qüestionari de la bicicleta a Dénia'

Estàs d'acord amb que l'administració hauria de fomentar l'ús de la bicicleta?		Edat				
		12-24	25 - 39	40 - 69	70 - 79	
Estat Espanyol (2019)	n	485	768	1646	306	3205
	Molt / Prou	15,1%	24,8%	51,0%	9,1%	100%
	Poc / Gens	13,6%	14,5%	61,0%	**10,9%**	100%

		16 - 24	25 - 39	40 - 65	65 o més	
Dénia (2018)	n	93	173	339	47	419
	Molt / Parcialment	14,5%	26,6%	52,0%	6,9%	100%
	Parcialment desacord / Molt desacord	11,1%	25,9%	51,9%	**11,1%**	100%

Taula 7.2 Rol de l'administració respecte al foment de l'ús de la bicicleta.
Font: Elaboració pròpia a partir de les dades del 'Barómetro de la Bicicleta2019' i del 'Qüestionari de la bicicleta a Dénia.

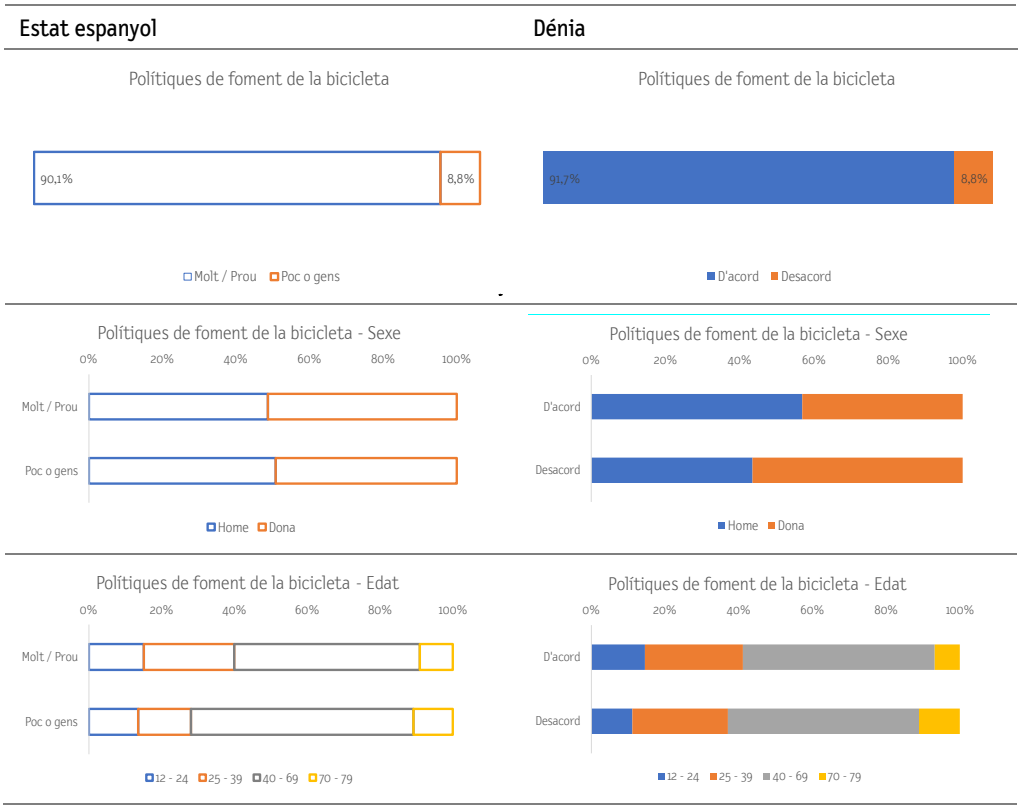


Figura 7.1 Rol de l'administració respecte al foment de l'ús de la bicicleta. Font: Elaboració pròpia a partir de les dades del 'Barómetro de la Bicicleta2019' i del 'Qüestionari de la bicicleta a Dénia

Nota Metodològica: La pregunta no és exactament la mateixa, en el 'Barómetro de la bicicleta 2019' la pregunta és ¿cree que les administracions deurien fomentar molt, prou, poc o gens l'ús de la bicicleta? . En el 'Qüestionari de la bicicleta a Dénia' la pregunta és ¿estàs d'acord amb què l'Ajuntament de Dénia hauria de fomentar l'ús de la bicicleta?

Per altra banda, en el qüestionari es dona la possibilitat d'estar "Ni en acord ni en desacord?; opció que tria un 5,1% (33 persones)

Millores a engegar per l'ajuntament

Quines millores creus que hauria d'engegar l'Ajuntament de Dénia per a impulsar l'ús de la bicicleta al municipi?			Total	Sexe	
				Home	Dona
		n	1893	1083	861
Dénia (2018)	Ampliar el nombre de carrils bici	458	20,0%	55,0%	45,0%
	Més connexions als carrils bici	272	14,4%	57,2%	42,8%
	Millorar la seguretat dels ciclistes	262	13,8%	51,5%	**48,5%**
	Millorar la senyalització ciclista	181	9,5%	58,3%	41,7%
	Reduir el trànsit de vehicles a motor	165	8,7%	61,8%	38,2%
	Fomentar el transport públic	165	8,7%	56,1%	43,9%
	Impulsar campanyes de promoció de l'us de la bicicleta	124	6,6%	53,2%	46,8%
	Ampliar la xarxa d'aparcaments de bici	108	5,7%	57,9%	42,1%
	Altres	159	5,0%	53,3%	46,7%
	Cap	76	4,0%	51,9%	48,1%
	Augmentar els espais per als vianants	68	3,6%	52,2%	**47,8%**
			100%	*100%*	*100%*

Taula 7.3 Percepció de millores necessàries segons sexe. Font: Elaboració pròpia a partir de les dades del 'Qüel'stionari de l'ús de la bicicleta a Dénia'

Quines millores creus que hauria d'engegar l'Ajuntament de Dénia per a impulsar l'ús de la bicicleta al municipi?		Edat			
		16 - 24	25 - 39	40 - 64	65 o més
	n	279	519	1017	141
Dénia (2018)	Ampliar el nombre de carrils bici	14,8%	27,3%	51,7%	6,1%
	Més connexions als carrils bici	14,3%	25,7%	53,7%	6,3%
	Millorar la seguretat dels ciclistes	14,9%	27,9%	50,4%	6,9%
	Millorar la senyalització ciclista	14,9%	24,3%	50,3%	**10,5%**
	Reduir el trànsit de vehicles a motor	**9,7%**	24,2%	57,6%	8,5%
	Fomentar el transport públic	17,6%	22,4%	52,1%	7,9%
	Impulsar campanyes de promoció de l'us de la bicicleta	**18,5%**	23,4%	50,8%	7,3%
	Ampliar la xarxa d'aparcaments de bici	13,0%	27,8%	51,9%	7,4%
	Altres	20,7%	25,9%	29,3%	24,1%
	Cap	24,1%	25,9%	26,6%	23,4%
	Augmentar els espais per als vianants	8,8%	32,4%	45,6%	13,2%
		100%	*100%*	*100%*	*100%*

Taula 7.4 Percepció de millores necessàries segons l'edat. Font: Elaboració pròpia a partir de les dades del 'Qüestionari de la bicicleta a Dénia'

Entre les propostes de millores que l'ajuntament podria engegar, la més votada correspon a 'Ampliar el nombre de carrils', la segona també està relacionada amb la xarxa de carrils bici, ja que correspon a 'Més connexions als carrils bici' i la tercera te que veure amb 'Millorar la seguretat dels ciclistes'.

Les dones senyalen per damunt dels homes el tema de la seguretat dels ciclistes, les franges de menys edat destaquen per damunt de la resta el foment del transport públic i impulsar campanyes de promoció de la bicicleta. Les franges de més edat ressalten la millora de la senyalització ciclista existent.

Dénia

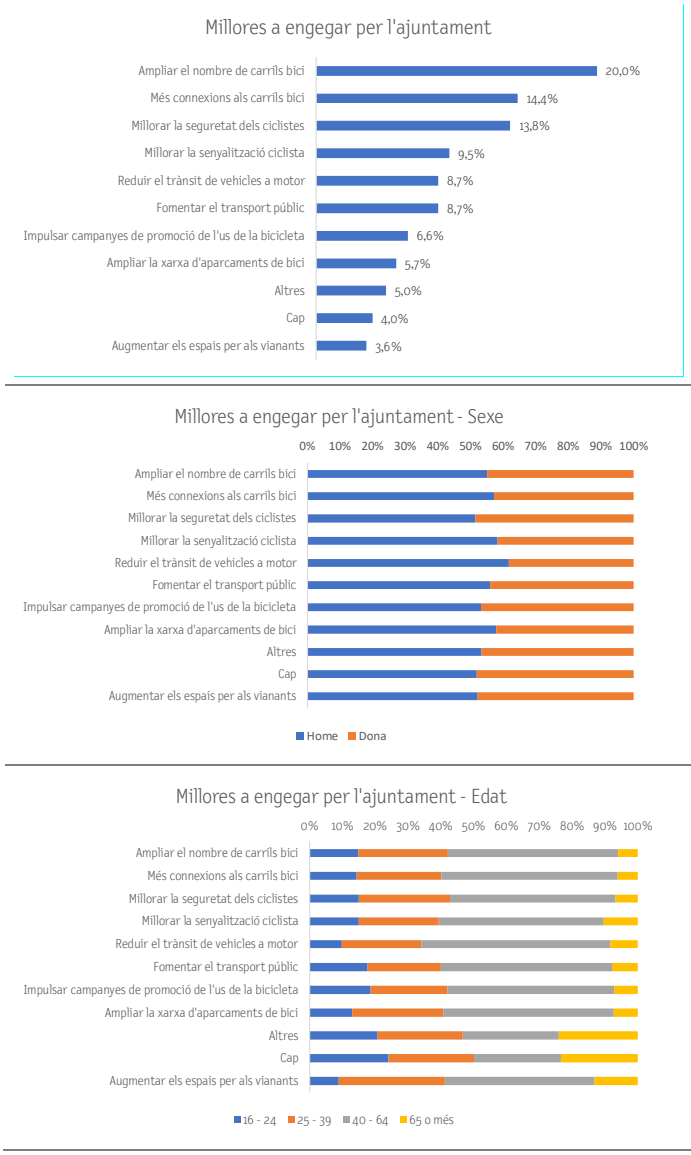


Figura 7.2 Percepció de millores necessàries. Font: Elaboració pròpia a partir de les dades del 'Qüestionari de la bicicleta a Dénia'

Nota Metodològica: Al 'Qüestionari de la bicicleta a Dénia' es donava, a la persona enquestada, l'opció d'assenyalar les tres propostes que considerara més importants. Els percentatges resultants s'han calculat independitzant cada resposta, és a dir, com si haguera un total de respostes de: nombre de persones enquestades multiplicat per tres.

Infraestructures ciclistes

Grau de satisfacció amb els carrils bici existents

2017	Estat Espanyol	Municipis entre 10 mil i 100 mil habitants	Com. Valenciana
n	1952	738	206
Sí	63,4%	61,8%	67,0%
No	34,2%	35,4%	29,1%
	*100%**	*100%**	*100%**

Taula 7.5 Grau de satisfacció amb els carrils bici existents. Font: Elaboració pròpia a partir de les dades del 'Barómetro de la Bicicleta 2017'
*Càlcul errat de percentatges, dades tretes del 'Barómetro de la Bicicleta 2017'

2018	Dénia
n	412
Molt, prou i satisfet	25,1%
Poc i gens satisfet	**74,9%**
	100%

Taula 7.6 Grau de satisfacció amb els carrils bici existents. Font: Elaboració pròpia a partir de les dades del 'Qüestionari de la bicicleta a Dénia'

La resposta de la població que ha participat al *Qüestionari de Dénia* reflecteix un grau de satisfacció prou baix amb l'estat de la xarxa de carrils bici al seu municipi. Tanmateix que no es pot fer una comparació directa amb els resultats del 'Barómetro de la Bicicleta 2017', la diferència es prou significativa.

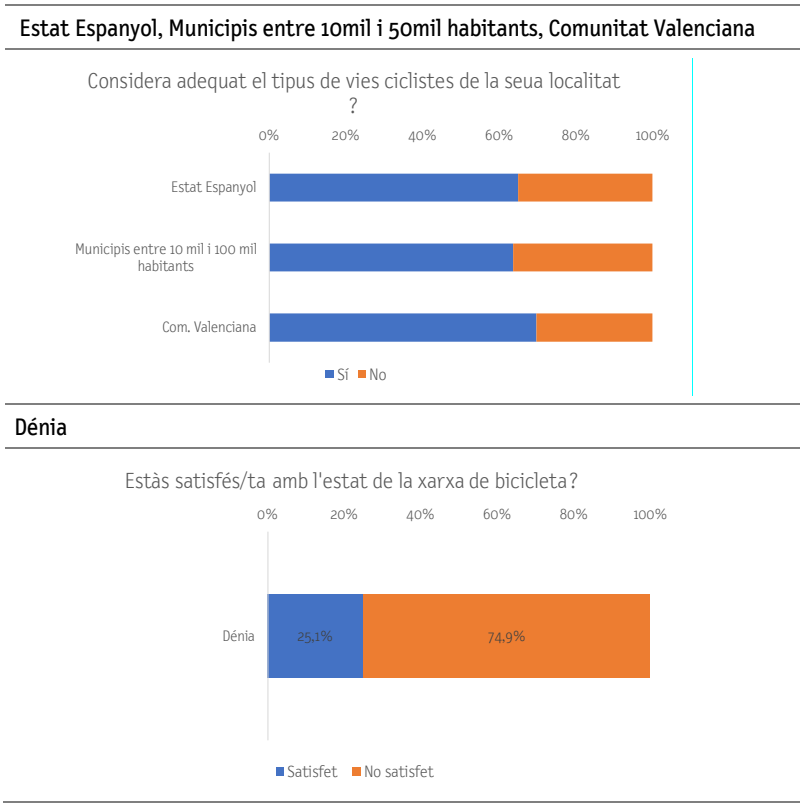


Figura 7.3 Grau de satisfacció amb els carrils bici existents.
Font: Elaboració pròpia a partir de les dades del 'Barómetro de la Bicicleta 2017' i del 'Qüestionari de la bicicleta a Dénia

Nota Metodològica: No es pot fer una comparació directament per que al 'Barómetro de la Bicicleta 2017' es pregunta el grau de satisfacció i al 'Qüestionari de l'ús de la bicicleta a Dénia' pel grau d'adequació. En aquest cas, també s'aprofiten les dades del 'Barómetro de la bicicleta 2017' perquè es troba més adequada com està formulada la pregunta per fer la comparació amb el 'Qüestionari de l'ús de la bicicleta a Dénia'. En el 'Barómetro de la bicicleta 2019' l'única qüestió on es fa referència al grau de satisfacció amb la infraestructura ciclista és "¿Considera que su municipio es amable/seguro para la bicicleta?" Molt allunyada de la manera de fer-ho del Qüestionari de Dénia i del Barómetro 2017.

Els resultats del grau de satisfacció dels habitants de Dénia s' hi ha obtingut fent una mitjana aritmètica dels diferents percentatges de satisfacció, desenvolupats en el següent capítol.

Grau de satisfacció amb l'estat dels carrils bici existents a Dénia

L'enquesta sobre mobilitat ciclista del 'Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Denia' (PMUS) de 2008 incloïa una pregunta múltiple sobre el grau de satisfacció de les persones usuàries ciclistes amb els carrils bicis existents. A continuació s'adjunten diferents taules on es comparen les dades obtingudes en aquesta enquesta amb les obtingudes en el Qüestionari de la bicicleta d'aquest any 2018, tot i tenint en compte que s'inclouen les respostes de les persones que han afirmat utilitzar o haver utilitzat els carrils bici de Dénia, quasi un 65% dels enquestats.

Grau de satisfacció amb l'estat del carrils bici a Dénia?		Gens Satisfet/a	Poc Satisfet/a	Satisfet/a	Prou Satisfet/a	Molt Satisfet/a	
Estat del carril bici	2008	2%	13%	39%	38%	10%	*102%**
	2018	25,1%	42,8%	21,8%	7,8%	2,4%	*100%*
Seguretat	2008	10%	27%	35%	27%	1%	*100%*
	2018	30,3%	45,4%	18,0%	4,6%	1,7%	*100%*
Encreuaments	2008	8%	24%	39%	28%	2%	*101%**
	2018	**37,6%**	**46,6%**	11,9%	3,2%	0,7%	*100%*
Il·luminació	2008	4%	13%	40%	37%	7%	*101%**
	2018	34,7%	39,6%	21,1%	3,2%	1,5%	*100%*
Senyalització	2008	6%	20%	41%	29%	5%	*101%**
	2018	27,2%	40,8%	25,7%	3,9%	2,4%	*100%*
Respecte d'usuàries	2008	19%	35%	27%	17%	3%	*101%**
	2018	35,0%	39,1%	19,7%	4,1%	2,2%	*100%*
Disponibilitat de vies exclusives	2008	22%	33%	30%	14%	2%	*101%**
	2018	**39,8%**	**40,5%**	13,3%	4,1%	2,2%	*100%*

Taula 7.7 Grau de satisfacció amb l'estat dels carrils bici existents a Dénia. Font: Elaboració pròpia a partir del 'Qüestionari de la bicicleta a Dénia' i del 'Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Denia' (PMUS).
*Càlcul errat de percentatges, dades tretes del PMUS.

Al l'enquesta del PMUS del 2008 s'adjudica un número del 1 al 5 a cadascuna de les qüestions plantejades en relació al grau de satisfacció pel que fa a l'estat dels carrils bici per tal de traure una valoració mitjana. S'ha actualitzat la qualificació amb les dades obtingudes del qüestionari de la bicicleta del 2018. En la següent taula es mostren els resultats de les valoracions globals d'ambdues:

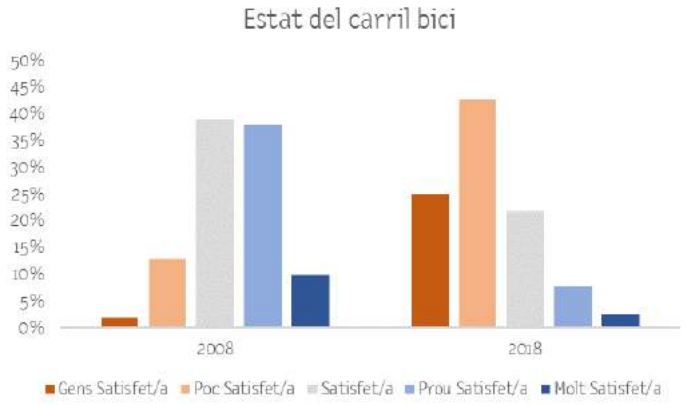
Grau de satisfacció amb l'estat del carrils bici a Dénia?		Valoració del 1 al 5
Estat del carril bici	2008	3,50
	2018	2,22
Seguretat	2008	2,92
	2018	2,02
Encreuaments	2008	3,01
	2018	1,83
Il·luminació	2008	3,39
	2018	1,97
Senyalització	2008	3,18
	2018	2,14
Respecte d'usuàries	2008	2,52
	2018	2,00
Disponibilitat de vies exclusives	2008	2,47
	2018	1,88

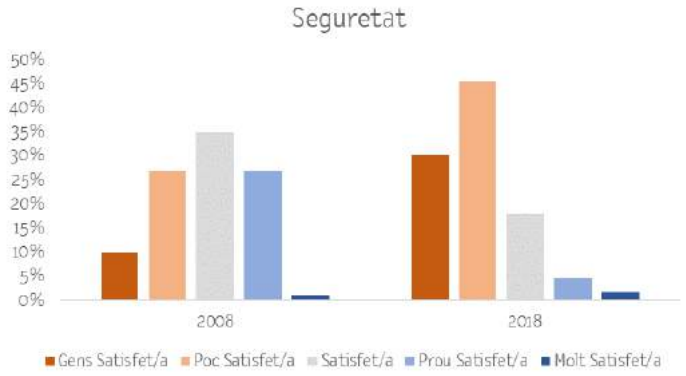
Taula 7.8 Valoració mitjana del 1 al 5 del grau de satisfacció amb l'estat dels carrils bici existents a Dénia. Font: Elaboració pròpia a partir del 'Qüestionari de la bicicleta a Dénia' de 2018 i del 'Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Denia' de 2008 (PMUS).

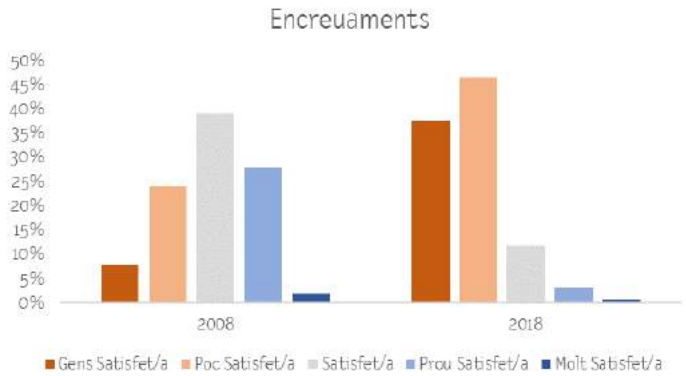
La valoració mitjana baixa en tots els aspectes qüestionats i descendeix respecte a la mateixa pregunta feta deu anys abans.

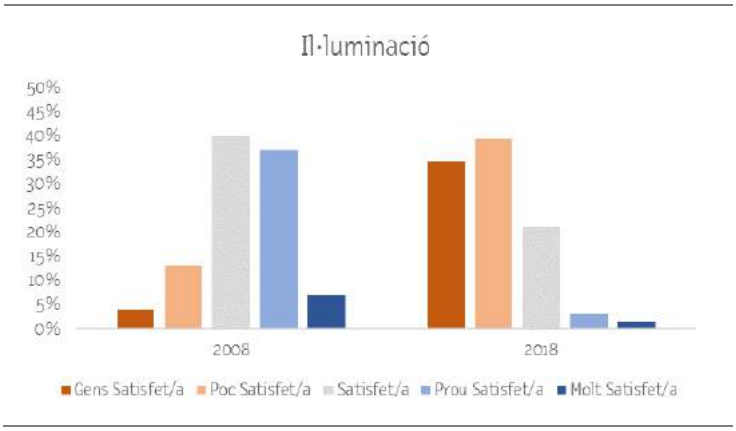
Pel que fa al grau de satisfacció, si es compara amb les dades del PMUS del 2008, el grau de insatisfacció ha augmentat molt considerablement. Destaquen principalment com els aspectes que generen més insatisfacció a les persones enquestades, allò relacionat amb els encreuaments i amb la disponibilitat de vies exclusives.

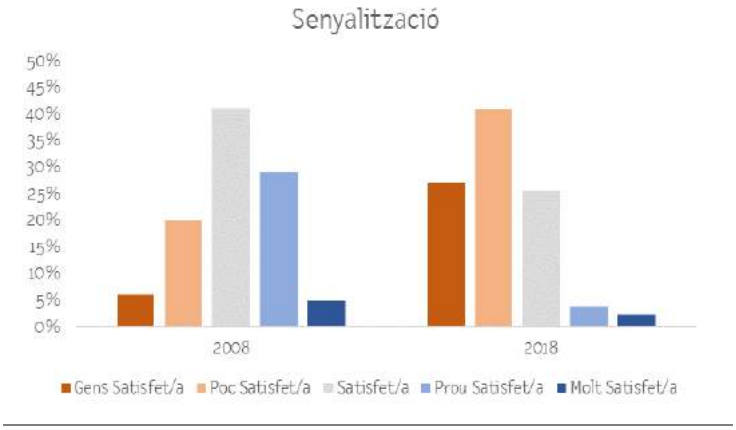
Dénia

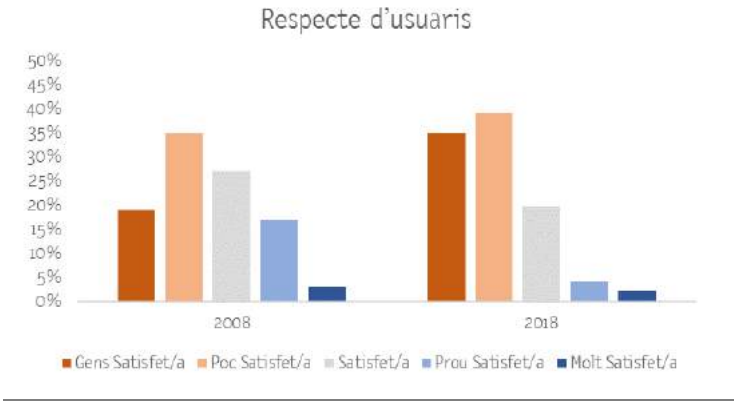

Estat del carril bici
50%
45%
40%
35%
30%
25%
20%
15%
10%
5%
0%
2008
2018
Gens Satisfet/a
Poc Satisfet/a
Satisfet/a
Prou Satisfet/a
Molt Satisfet/a


Seguretat
50%
45%
40%
35%
30%
25%
20%
15%
10%
5%
0%
2008
2018
Gens Satisfet/a
Poc Satisfet/a
Satisfet/a
Prou Satisfet/a
Molt Satisfet/a


Encreuaments
50%
45%
40%
35%
30%
25%
20%
15%
10%
5%
0%
2008
2018
Gens Satisfet/a
Poc Satisfet/a
Satisfet/a
Prou Satisfet/a
Molt Satisfet/a


Il·luminació
50%
45%
40%
35%
30%
25%
20%
15%
10%
5%
0%
2008
2018
Gens Satisfet/a
Poc Satisfet/a
Satisfet/a
Prou Satisfet/a
Molt Satisfet/a


Senyalització
50%
45%
40%
35%
30%
25%
20%
15%
10%
5%
0%
2008
2018
Gens Satisfet/a
Poc Satisfet/a
Satisfet/a
Prou Satisfet/a
Molt Satisfet/a


Respecte d'usuaris
50%
45%
40%
35%
30%
25%
20%
15%
10%
5%
0%
2008
2018
Gens Satisfet/a
Poc Satisfet/a
Satisfet/a
Prou Satisfet/a
Molt Satisfet/a

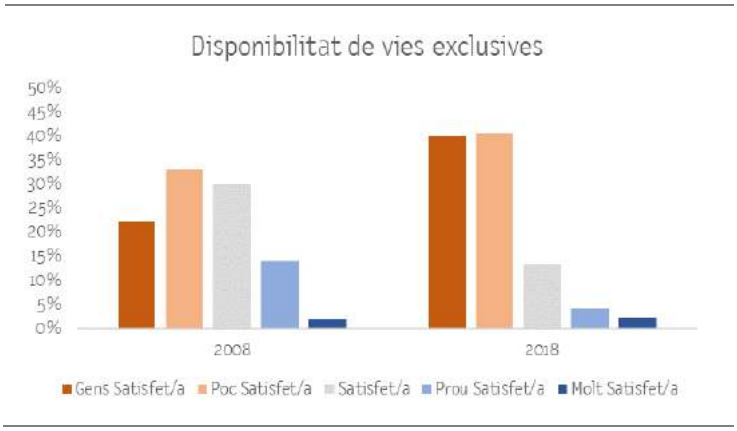


Figura 7.4 Grau de satisfacció amb l'estat dels carrils bici existents a Dénia. Font: Elaboració pròpia a partir del 'Qüestionari de la bicicleta a Dénia' de 2018 i del 'Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Denia' de 2008 (PMUS).

Aparcament Públic

En el municipi on vosté viu, hi ha aparcaments públics per a les bicicletes? / Consideres que a Dénia hi ha suficients aparcaments públics per a les bicicletes?		Sexe		Total	% del total
		Home	Dona		
Estat Espanyol (2019)	n	1563	1642	3205	*100%*
	Sí, suficients	53,8%	46,2%	513	16,0%
	Si, però insuficients	47,9%	52,1%	1064	33,2%
	No, no hi ha	48,7%	51,3%	1420	44,3%
	No ho sé / No conteste	41,4%	58,6%	208	6,5%
Dénia (2018)	n	361	287	652	*100%*
	Si (suficients)	69,8%	30,2%	43	10,1%
	No (insuficients)	60,9%	39,1%	319	75,1%
	No ho sé / No conteste	48,4%	51,6%	63	14,8%

Taula 7.9 Grau de satisfacció amb quantitat d'aparcaments per a bicicleta segons sexe. Font: Elaboració pròpia a partir de les dades del 'Barómetro de la Bicicleta 2019' i del 'Qüestionari de la bicicleta a Dénia'

En el municipi on vosté viu, hi ha aparcaments públics per a les bicicletes? / Consideres que a Dénia hi ha suficients aparcaments públics per a les bicicletes?		Edat				
		12-24	25 - 39	40 - 69	70 - 79	
Estat Espanyol (2019)	n	482	811	1618	293	
	Si, suficients	**16,6%**	24,6%	50,7%	8,1%	100%
	Si, però insuficients	17,5%	26,6%	48,6%	7,3%	100%
	No, no hi ha	13,3%	22,1%	53,1%	11,5%	100%
	No ho sé / No conteste	12,1%	21,4%	55,2%	11,3%	100%
		16 - 24	**25 - 39**	**40 - 65**	**65 o més**	
Dénia (2018)	n	93	173	339	47	419
	Si (suficients)	**25,6%**	30,2%	37,2%	7,0%	100%
	No (insuficients)	12,2%	23,2%	58,9%	5,6%	100%
	No ho sé / No conteste	17,5%	33,3%	44,4%	4,8%	100%

Taula 7.10 Grau de satisfacció amb quantitat d'aparcaments per a bicicleta segons l'edat Font: Elaboració pròpia a partir de les dades del 'Barómetro de la Bicicleta 2019' i del 'Qüestionari de la bicicleta a Dénia'

Tant a Dénia com a l'estat espanyol, poques persones de les enquestades consideren que hi ha suficients aparcaments públics al seu municipi.

Els homes i les franges d'edat més joves són els que més consideren que *Sí* que hi ha aparcaments suficients al seu municipi.

Figura 7.5 Grau de satisfacció amb la quantitat d'aparcaments per a bici. Elaboració pròpia a partir de les dades del 'Barómetro de la Bicicleta 2019' i del 'Qüestionari de la bicicleta a Dénia'

Nota Metodològica: No es pot fer una comparació exacta per que al 'Barómetro de la Bicicleta 2019' es pregunta al **enquestat si hi ha** aparcaments públics, ja que en molts municipis de l'estat espanyol no hi ha. En canvi, al 'Qüestionari de l'ús de la bicicleta a Dénia' es pregunta si **hi ha suficients** aparcaments públics. Solament coincideix la resposta de 'Si, suficients' i 'Si' (suficients).

Ferramenta Biciregistre

Coneixes Biciregistre?		Sexe		Total	% del total
		Home	Dona		
Estat Espanyol (2017)	n	996	728	1724	*100%*
	Sí	**69,2%**	30,8%	100	5,8%
	No	57,5%	42,5%	1624	94,2%
Dénia (2018)	n	253	169	425	*100%*
	Si	**72,5%**	27,5%	70	16,5%
	No	57,5%	42,5%	355	83,5%

Taula 7.11 Coneixement de la ferramenta Biciregistre segons sexe. Font: Elaboració pròpia a partir de les dades del 'Barómetro de la Bicicleta 2017' i del 'Qüestionari de la bicicleta a Dénia'.

Coneixes Biciregistre?		Edat				
		12-24	25 - 39	40 - 69	70 - 79	
Estat Espanyol (2019)	n	297	460	885	82	
	Sí	24,2%	19,5%	54,8%	1,5%	100%
	No	17,7%	27,2%	50,3%	**4,9%**	100%
		16 - 24	**25 - 39**	**40 - 64**	**65 o més**	
Dénia (2018)	n	61	108	232	24	
	Sí	10,0%	22,9%	64,3%	2,9%	100%
	No	15,2%	25,9%	52,7%	**6,2%**	100%

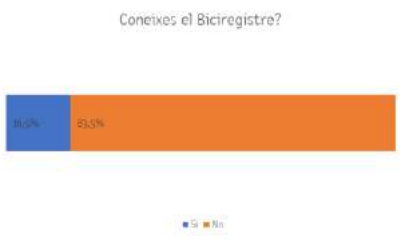
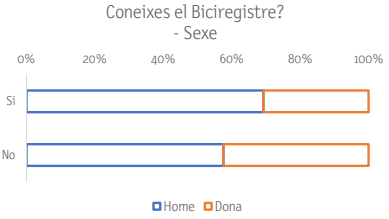
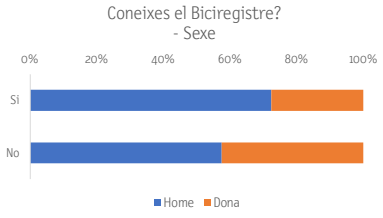
Taula 7.12 Coneixement de la ferramenta Biciregistre segons l'edat. Font: Elaboració pròpia a partir de les dades del 'Barómetro de la Bicicleta 2017' i del 'Qüestionari de la bicicleta a Dénia'

Coneixes Biciregistre?		Nivell d'estudis			
		Baix	Medi	Alt	
Estat Espanyol (2019)	n	306	700	702	¡
	Sí	17,1%	40,7%	42,2%	*100%*
	No	18,3%	40,8%	40,9%	*100%*

		Baix	Medi	Alt	
Dénia (2018)	n	27	143	254	
	Sí	12,9%	40,0%	47,1%	*100%*
	No	5,1%	32,5%	62,4%	*100%*

Taula 7.13 Coneixement de la ferramenta Biciregistre segons el nivell d'estudis. Font: Elaboració pròpia a partir de les dades del 'Barómetro de la Bicicleta 2017' i del 'Qüestionari de la bicicleta a Dénia'

La iniciativa Biciregistre és més coneguda entre les persones enquestades al qüestionari de Dénia que a l'àmbit espanyol, i més coneguda entre els homes que entre les dones. Les persones més majors coneixen menys la iniciativa que la resta.

Estat espanyol	Dénia
	
	

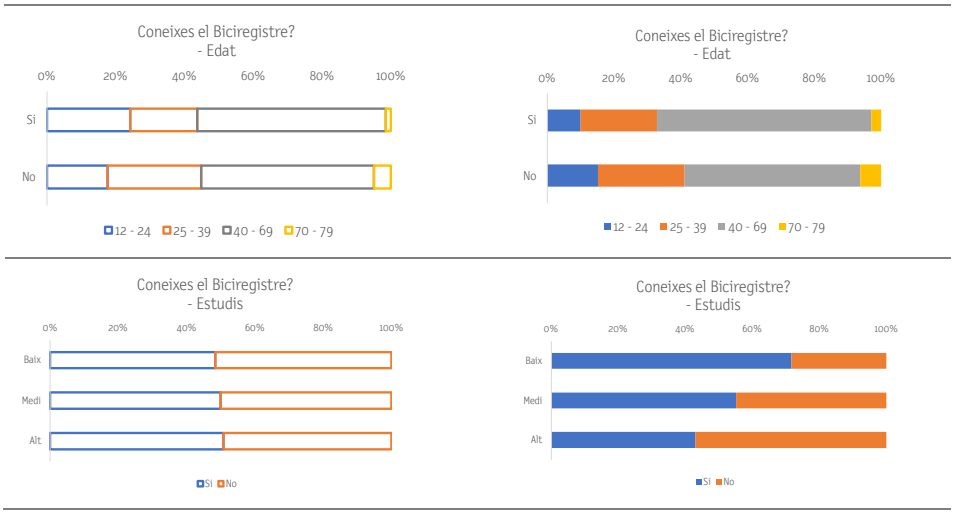


Figura 7.6 Coneixement de la ferramenta Biciregistre. Elaboració pròpia a partir de les dades del 'Barómetro de la Bicicleta 2017' i del 'Qüestionari de la bicicleta a Dénia'

8 CONCLUSIONS

En correspondència amb la tendència estatal, a Dénia utilitzen més i amb major freqüència la bicicleta els homes que les dones. Així mateix els col·lectius de persones jubilades, aturades, pensionistes i treballadores de la llar són les menys usuàries de bicicleta. Cal treballar eixa bretxa des de una perspectiva de gènere.

Destaca negativament com a Dénia el percentatge de persones usuàries de bicicleta menors de 25 anys i els d'estudiants és inferior que la mitjana estatal. Cal fomentar l'ús de la bicicleta a Dénia entre les persones més joves i com a mitjà per a anar a l'escola.

En canvi, el percentatge de persones usuàries de bicicleta majors de 65 anys i de jubilades és major que la mitjana estatal i molt major amb la freqüència en la qual utilitzen aquest mitjà de desplaçament.

Més del huitanta per cent de les persones enquestades ha afirmat disposar de bicicleta pròpia, un percentatge considerablement més alt que els municipis de població similar i, més alt encara, que la mitjana de l'estat. Destaca el alt nombre de residents intermitents que disposen de bicicleta a la seua llar.

Aquesta dada ens parla del potencial que hi ha entre la població de Dénia d'utilitzar la bicicleta per al transport i altres usos.

En un futur caldria estudiar també la disponibilitat i l'ús de patinets elèctrics, ja que les tendències són a que augmente el nombre d'aquest mitjà de transport, i on en alguns estudis ja estan tenint en compte.

Encara que el nivell d'associacionisme a Dénia es major que a l'àmbit estatal, és prou baix i a més reflexa una diferència entre homes i dones. Cal analitzar i treballar aquest problema des de una perspectiva de gènere.

A Dénia, igual que a nivell estatal, l'ús que es fa de la bicicleta és majoritàriament per oci i esport, especialment entre les franges de persones més joves. Caldria fer un estudi més ampli al voltant de la mobilitat a Dénia des d'una perspectiva de gènere, per analitzar els desplaçaments quotidians reproductius, productius i/o d'oci, i així poder engegar mesures que afavoriren l'ús de la bicicleta de forma inclusiva.

A Dénia i a l'estat, les franges d'edat més joves sofreixen més robatoris que les franges de més majors. El percentatge de robatoris a Dénia es prou alt, més prop a mitjanes de robatoris de ciutats com Barcelona o Sevilla que a municipis amb similar nombre d'habitants. Cal analitzar les causes d'aquest problema.

Els habitants de Dénia destaquen la salut com principal avantatge d'anar en bicicleta. Però es important la relació que s'estableix entre bicicleta i medi ambient, així com mobilitat i bicicleta. Destaca el fet que les dones valoren de manera molt més considerable les raons d'ecologia respecte als homes, els quals valoren per damunt de les dones temes de rapidesa i comoditat. Cal treballar aquesta fet des de perspectives de gènere i/o ecofeministes.

Els principals inconvenients d'anar en bicicleta estan relacionats amb la perillositat, el trànsit estressant i el incivisme cap als ciclistes; especialment entre les persones més majors. Destaca negativament com un gran inconvenient (molt més major que a nivell estatal) el problema dels robatoris, especialment entre les persones enquestades més joves. Cal analitzar la sensació d'inseguretat derivada dels robatoris. Els aparcaments apareixen com un inconvenient més gran del que es va trobar en la mostra espanyola i la percepció de l'aparcament com avantatge és gairebé nul·la, el que sembla indicar que cal millorar l'oferta d'aparcabicicletes a Dénia, a més de mesures de seguretat contra el robatori.

La resposta de la població enquestada de Dénia reflecteix un grau de satisfacció prou baix amb l'estat de la xarxa ciclista al seu municipi. Especialment pel que fa

als encreuaments i a la disponibilitat de vies ciclistes. El grau d'insatisfacció augmenta significativament en la enquesta del 2018 respecte a la del 2008. Això ens parla que hi ha hagut una manca d'inversions, en manteniment i implementació que cal corregir.

La iniciativa Biciregistre és més coneguda entre les persones enquestades al qüestionari de Dénia que a l'àmbit espanyol.

La majoria de persones enquestades està d'acord en que l'Ajuntament de Dénia fomente l'ús de la bicicleta. Les millores més demandades estan relacionades amb la millora de la xarxa ciclista i la seguretat de ciclistes.

Molts dels comentaris oberts de l'enquesta anaven en la mateixa direcció de millora de la xarxa ciclista, prenent atenció al manteniment dels carrils per part de l'ajuntament, la perillositat d'alguns trams de carrils no exclusius per ciclistes així com discrepàncies amb el traçat de certes vies ciclistes.

També es feia incisió en l'incivisme per part de ciclistes o cap a ciclistes per part de vehicles a motor i vianants i es proposava corregir-lo des de l'educació viària. En menys mesura s'ha fet menció a fomentar l'ús de la bicicleta mitjançant la sensibilització, a la manca d'aparcaments públics, al problema dels robatoris i a propostes cap a incentivar des de l'administració l'ús d'altres mitjans de transport sostenibles i la possibilitat complementar-los amb la bicicleta.

Pel que fa estrictament al qüestionari, algunes persones han mencionat el fet que el qüestionari no estiguera en altres idiomes per poder arribar a persones estrangeres, un dels principals grups d'usuàries de la bicicleta a Dénia.

7a+i

Annex D.1: Proposta de revisió de l'Ordenança municipal de trànsit, circulació de vehicles de motor i seguretat vial de Dénia, BOPA nº20 de 30/01/2020

* Les modificacions crítiques en relació a les mesures Covid-19 que es proposen com a part de l'Estratègia de la Bicicleta de Dénia es presenten en roig.

	OMT 2020. El text modificat apareix en **negreta.**	NOTES
	Article 7. Zones de prioritat invertida **o amb senyalització de velocitat limitada a 20 km/h.** L'Ajuntament podrà, mitjançant decret o acord de la Junta de Govern Local, establir zones en les quals les condicions de circulació de vehicles queden restringides a favor de l'ús de la calçada per part dels vianants.* **Els cicles,** els patins i els patinets gaudiran de prioritat sobre la resta de vehicles, però no sobre els vianants.	S'afegeix a les zones de prioritat invertida l'alternativa de vies amb límit de velocitat 20 km/h. La nomenclatura "zones de prioritat invertida" no està recollida a la normativa estatal i no té una senyalització oficial associada (extra-oficialment s'utilitza la S-28) per tant es desaconsella utilitzar-la. En el seu lloc, és més senzill i acorde a la normativa utilitzar el límit de velocitat a 20 km/h i que l'ordenança conserve la frase sobre la prioritat. *El subratllat en groc, permetria l'aprovació de les mesures d'ampliació de calçada per a l'ús dels vianants programades en els plànols de proposta. En general, no s'aplica "circulació" per a vianants.
	Article 8. ...especialment quan es tracte **d'infants, persones grans, amb deficiència visual o mobilitat reduïda.**	Llenguatge inclusiu.
	Article 9. ... ni **vies ciclistes.**	És preferible utilitzar la nomenclatura "vies ciclistes", que segons la normativa estatal, engloba tot tipus d'infraestructura per a la circulació ciclista, no només els carrils bici.
	Article 10. Circulació de **cicles.**	És important el canvi de nomenclatura de bicicletes a cicles, per a ser coherents amb la normativa estatal i per a què els cicles no convencionals (que no siguen bicicletes) queden coberts per aquest Article 10, ja que no són considerats VMPs.
	Article 10.4 Es prohibeix estacionar les bicicletes en ~~voreres i~~ llocs on obstaculitzen el pas i les condicions d'accessibilitat dels vianants, així com lligar-les als arbres i a elements del mobiliari urbà que puguen alterar la seua funcionalitat amb aquesta acció.	Amb aquest redactat sembla que en cap cas es puga estacionar en vorera en qualsevol situació, que no és coherent amb la instal·lació d'aparcabicicletes en voreres.
	Article 10.5 ... queden **única i exclusivament** reservats per a...	Errors gramaticals.
	Article 10.9 Les ~~bibicletes~~ **bicicletes no** podran circular per zones per als vianants, excepte que hi haja senyalització vertical que ho permeti.	Hi ha un error tipogràfic. Aquest punt és molt confús. Les Zones per als vianants inclouen les voreres, per això no té sentit que es permeta circular per les zones per a vianants i no per les voreres. La normativa sectorial prohibeix qualsevol vehicle (incloent-hi bicicletes) circular per zones per a vianants (RGC 121.5). Permetre fer-ho en ordenances ha generat processos jurídics que han acabat anul·lant total o parcialment ordenances com en el cas de Sevilla o Zaragoza. Per aquesta raó, proposem que es prohibisca la circulació de bicicletes per voreres

		excepte senyalitzat de forma diferent, no a l'inrevés. Es deixa l'excepció perquè en el moment d'escriure aquesta ordenança encara existeixen voreres bici a Dénia, però la idea seria que aquestes infraestructures desaparegueren i que les bicicletes utilitzaren únicament la calçada i altres vies ciclistes, però no les zones per vianants (que inclouen voreres).
	Article 10.10 ... ~~Són~~ **També podran haver-hi** sendes per a bicicletes, **que són vies ciclistes** protegides del trànsit.	Aquesta frase no era gens clara.
	Article 10.bis 1. A l'efecte d'aquesta ordenança, s'entén per vehicles de mobilitat personal urbana aquells vehicles moguts ~~per la força muscular o ajudats~~ **exclusivament** per energia elèctrica, **d'acord amb les Instrucció 16/V-124, modificada per la Instrucció 2019/S-149 TV-108 de la DGT.** Els vehicles de mobilitat personal es classifiquen en ~~tres~~ **dues** categories, en funció l'altura i dels angles perillosos que puguen provocar danys a una persona en atropellament. Es defineixen com a angles perillosos aquells inferiors a 110° en sentit d'avanç del VMP, o vers el conductor ~~o passatger~~. **<TAULA: Treure les tres columnes C1, C2 i C3 i les dues darrers fileres, que només apliquen a les categories C>**	Hi ha una nova instrucció INSTRUCCIÓN 2019/S-149 TV-108 http://www.dgt.es/Galerias/seguridad-vial/normativa-legislacion/otras-normas/normas-basicas/Intruccion-VMP-y-otros-vehiculos-ligeros.pdf Segons aquesta instrucció, hi ha alguns elements que modifiquen la instrucció anterior i que per tant, cal rectificar en l'ordenança: · Els VMP estaran propulsats exclusivament per motors elèctrics, pel que els vehicles o ginys propulsats únicament per força motora queden exclosos. · Els cicles queden exclosos de la definició de VMP, per tant, les categories C no s'haurien d'incloure (queden coberts per l'article 10, canviant "bicicleta" per "cicle" sempre que aparega aquest terme). Per tant, cal treure qualsevol referència a passatgers, ja que només els C poden portar més d'una persona. 10.3. Afegir categoria A a les llums posteriors, també seria aconsellable la llum davantera per les dues categories. 10.6. Canvi clau, a l'ordenança vigent no es permet que els A i els B circulen per calçada, aquesta proposta de modificació ho permet en vies limitades a 30km/h o inferior. Els VMP B se'ls permetia anar per qualsevol calçada, per raons de seguretat aquesta proposta ho restringeix a les vies de 30 km/h o menys. 10.7. La instrucció 2019/S-149 TV-108 recorda en el seu punt 7.1 que la prohibició de circulació de vehicles per voreres també aplica a VMP i recorda la sanció associada de 200€.

Característiques	A	B
Velocitat màxima	20 km/h	30 km/h
Massa	≤ 25 kg	≤ 50 kg
Capacitat màxima (persones)	1	1
Ample màxim	0,6 m	0,8 m
Radie gir màxim	1 m	2 m
Perillositat superfície frontal	1	3
Altura màxima	2,1 m	2,1 m
Longitud màxima	1 m	1,9 m
Timbre	NO	SÍ
Frenada	NO	SÍ

Amb la finalitat de garantir la circulació en òptimes condicions de seguretat d'aquesta mena de vehicles, així com dels altres usuaris de la via, els requisits d'obligat compliment seran els següents:

1. Se subscriurà una assegurança de responsabilitat civil, obligatòria per a **la**

categories B ~~i C~~.

2. Faran ús de casc de protecció o sistema de protecció homologat (categoria A **i** B ~~i C~~).

3. Portaran llum posterior de color roig (categories **A i** B ~~i C~~).

4. Tindran una limitació de velocitat màxima homologada de 25 Km/h (tipus A) **i** 30 km/h (tipus B) ~~i 45 Km/h (tipus C)~~.

5. L'edat mínima per a la conducció dels vehicles B ~~i C~~ serà de 18 anys.

6. **Els vehicles VMP categories A i B podran circular per vies amb velocitat limitada a 30 km/h o inferior.** ~~Els vehicles VMP (categoria B i C) podran~~ **circular** ~~per la calçada utilitzant el voral sempre que siga possible i cenyits a la dreta quan aquest no existisca o siga impracticable circulant en fila d'un. Quedarà prohibit en aquests casos la circulació en paral·lel o en grup, i pels carrils bici no segregats~~. S'hauran de respectar totes les normes de circulació existents **per a vehicles**, especialment, semàfors i passos de vianants.

7. Els vehicles VMP ~~(~~categoria A~~) podran circular en les zones per als vianants i~~

~~espais públics que compten amb un ample d'almenys 5 metres, excepte prohibició expressa regulada mitjançant senyalització vertical.~~ No podran circular per les voreres.

	~~S'haurà d'ajustar la velocitat a la de pas de vianants, tenint en compte la corresponent distància de seguretat i respectant la preferència de pas dels vianants.~~ Els vehicles de categoria A podran ser conduïts per persones a partir dels 16 anys d'edat. Els menors d'aquesta edat només podran fer ús d'aquesta mena de vehicles, acompanyats i sota la responsabilitat dels seus progenitors o tutors. ...	

7a+i

Annex D.2: Vies ciclistes

Taula Annex D.2.1. Característiques de les vies ciclistes

Identificació		Classificació				Característiques físiques			Tipologia				Característiques funcionals				
Denominació itinerari	**Denominació tram**	**Categoria**	**Titularitat**	**Usuaris permesos**	**Àmbit**	**Longitud**	**Des-nivell**	**Pen-dent**	**Tipus via**	**Amplada**	**Sentit circulació**	**Ferm**	**Connectivitat**	**Estat de conservació**	**Senyalització**	**Elements físics de protecció**	**Arbrat**
CR VV Dénia	-	Xarxa autonòmica bàsica	Autonòmica	Vianants +ciclistes +eqüestre	Interurbà	5,9 km	9 m	0,9	Senda ciclable	> 2,5 m (3 m)	Doble	Paviment asfàltic	-	Acceptable	Si (De Tipus orientació Vinculades al programa de Vies Verdes)	-	No
CR 725	CR 725.1	Xarxa autonòmica complementària	Autonòmica	Vianants + ciclistes	Interurbà	1.200 m	25,9 (total)	2 (total)	Vorera bici	1,5 m	Únic	Paviment asfàltic, slurry	CR 725.2	Millorable	No	Si	Si
	CR 725.2	Xarxa autonòmica complementària	Autonòmica	Ciclistes	Interurbà	1.137 m	25,9 (total)	2 (total)	Senda ciclable	< 2,5 m (2,2 m)	Doble	Paviment terrós	CR 725.1	Millorable	No	-	No
	CR 725.3	Xarxa autonòmica complementària	Autonòmica	Ciclistes	Interurbà	394 m	25,9 (total)	2 (total)	Carril bici	1,5 m	Únic	Paviment asfàltic	-	Millorable	No	Si	No
Itinerari 1	Tram 1.1	Xarxa local	Municipal	Ciclistes	Urbà	74 m	-	-	Carril bici	< 2,5 m (2 m)	Doble	Paviment asfàltic	Tram 1.2, ramal 1.1	Acceptable	No	Si	No
	Tram 1.2	Xarxa local	Municipal	Ciclistes	Urbà	370 m	-	-	Vorera bici	< 2,5 m (2 m)	Doble	Paviment asfàltic, slurry	Tram 1.1, ramal 1.1	Acceptable	No	-	No
	Tram 1.3	Xarxa local	Municipal	Ciclistes	Urbà	281 m	-	-	Carril bici	< 2,5 m (2 m)	Doble	Paviment asfàltic	-	Millorable	No	Si	No
	Tram 1.4	Xarxa local	Municipal	Ciclistes	Urbà	287 m	-	-	Carril bici	< 2,5 m (2 m)	Doble	Paviment asfàltic	Tram 1,5	Millorable	No	Si	Si
	Tram 1.5	Xarxa diputació provincial	Provincial	Ciclistes	Urbà	333 m	-	-	Carril bici	< 2,5 m (2 m)	Doble	Paviment asfàltic	Tram 1.4, tram 1.6	Millorable	No	Si	No
	Tram 1.6	Xarxa local	Municipal	Ciclistes	Urbà	144 m	-	-	Carril bici	< 2,5 m (2 m)	Doble	Paviment asfàltic	Tram 1.5	Millorable	No	Si	No
	Ramal 1.1	Xarxa local	Municipal	Ciclistes	Urbà	65 m	-	-	Carril bici	< 2,5 m (2 m)	Doble	Paviment asfàltic	Tram 1.1, tram 1.2	Acceptable	No	Si	No
Itinerari 2	Tram 2.1	Xarxa local	Municipal	Ciclistes	Urbà	389 m	-	-	Carril bici	< 2,5 m (1,5 m)	Doble	Paviment asfàltic	-	Millorable	No	Si	No
	Tram 2.2	Xarxa local	Municipal	Ciclistes	Urbà	105 m	-	-	Vorera bici	> 2,5 m (2,75 m)	Doble	Paviment asfàltic, slurry	-	Millorable	No	-	No

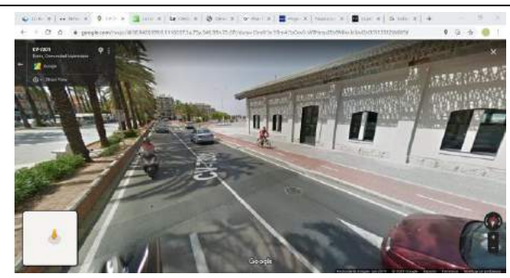
Identificació		Classificació				Característiques físiques			Tipologia				Característiques funcionals				
Denominació itinerari	Denominació tram	Categoria	Titularitat	Usuaris permesos	Àmbit	Longitud	Des-nivell	Pen-dent	Tipus via	Amplada	Sentit circulació	Ferm	Connectivitat	Estat de conservació	Senyalització	Elements físics de protecció	Arbrat
Itinerari 2	Tram 2.3	Xarxa local	Municipal	Ciclistes	Urbà	425 m	-	-	Vorera bici	2,5 m	Doble	Paviment asfàltic, slurry	Tram 2.4	Acceptable	No	-	Si
	Tram 2.4	Xarxa local	Municipal	Ciclistes	Urbà	148 m	-	-	Vorera bici	2,5 m	Doble	Paviment asfàltic, slurry	Tram 2.3, tram 2.5	Acceptable	No	-	No
	Tram 2.5	Xarxa local	Municipal	Ciclistes	Urbà	182 m	-	-	Vorera bici	2,5 m	Doble	Paviment asfàltic, slurry	Tram 2.4	Acceptable	No	-	Si
Itinerari 3	Tram 3.1	Xarxa local	Municipal	Ciclistes	Urbà	176 m	-	-	Vorera bici	< 2,5 m (2 m)	Doble	Paviment asfàltic, slurry	-	Acceptable	No	-	Si
	Tram 3.2	Xarxa local	Municipal	Ciclistes	Urbà	658 m	-	-	Carril bici	< 2,5 m (1,5 m)	Doble	Paviment asfàltic	-	Millorable	No	Si	No
Itinerari 4	Tram 4.1	Xarxa local	Municipal	Ciclistes	Urbà	467 m	-	-	Carril bici	< 2,5 m (1,5 m)	Doble	Paviment asfàltic	-	Millorable	No	Si	No
	Tram 4.2	Xarxa local	Municipal	Ciclistes	Urbà	524 m	-	-	Carril bici	< 2,5 m (1,5 m)	Doble	Paviment asfàltic	-	Millorable	No	Si	Si
Itinerari 5	Tram 5.1	Xarxa local	Municipal	Ciclistes	Urbà	418 m	-	-	Vorera bici	< 2,5 m (1,6 m)	Doble	Paviment asfàltic, slurry	Tram 5.2	Acceptable	No	-	Si
	Tram 5.2	Xarxa local	Municipal	Ciclistes	Urbà	324 m x2	-	-	Vorera bici	< 1,5 m (1 m)	Únic	Paviment asfàltic, slurry	Tram 5.1, tram 5.3	Acceptable	No	-	Si
	Ramal 5.1	Xarxa local	Municipal	Ciclistes	Urbà	207 m	-	-	Vorera bici	< 2,2 m (2,5 m)	Doble	Paviment asfàltic, slurry	Tram 5.2	Acceptable	No	-	No

Taula Annex D.2.1. Valoració de les vies ciclistes

Identificació		Valoració del tram			
Denominació itinerari	**Denominació tram**	**Problemes detectats**	**Avaluació de risc**	**Propostes de millora**	
CR VVDénia	-	· Falta de connexió amb la xarxa ciclista local · Accés no senyalitzat · Falta d'arbrat per a mitigació climàtica	Segura	Veure fitxa	
CR 725	CR 725.1	· Vorera compartida amb vianants · Vorera molt estreta en alguns punts · Conflictes amb vianants · Nombrosos guals · Manca de via ciclista en l'altre sentit · Falta de connexió amb altres itineraris ciclistes locals · Falta de manteniment · Accés no senyalitzat · Falta de senyalització d'espai compatit vianant-bicicleta · Senyalització vertical incompleta	Insegura	Veure fitxa	
CR 725.2		· Amplada insuficient · Falta de manteniment · Accés no senyalitzat · Falta de connexió amb altres trams · Guals sense pas per a bicicletes · Accés no senyalitzat · Falta de senyalització vertical · Falta d'arbrat per a mitigació climàtica	Insegura	Veure fitxa	
CR 725.3		· Amplada insuficient · Falta de manteniment · Falta de connexió amb altres itineraris ciclistes urbans · Accés no senyalitzat · Falta de connexió amb altres trams · Falta de senyalització vertical · Abalisament en mal estat · Falta de distància de seguretat amb la calçada · Falta d'arbrat per a mitigació climàtica	Insegura	Veure fitxa	

Identificació		Valoració del tram			
Denominació itinerari	**Denominació tram**	**Problemes detectats**	**Avaluació de risc**	**Propostes de millora**	
Itinerari 1	Tram 1.1	· Vorera estreta · Conflictes amb vianants · Falta de connexió amb altres itineraris ciclistes urbans · Accés no senyalitzat · Falta de senyalització vertical · Falta de distància de seguretat amb la calçada · Falta d'arbrat per a mitigació climàtica	Insegura	eliminació	
	Tram 1.2	· Conflictes amb vianants · Amplada insuficient · Accés no senyalitzat · Falta de continuïtat entre trams, rotonda · Falta de distància de seguretat amb la calçada · Falta d'arbrat per a mitigació climàtica	Insegura	eliminació	
	Tram 1.3	· Conflictes amb vianants · Vorera molt estreta en alguns punts · Amplada insuficient · Falta de manteniment · Falta de continuïtat entre trams, rotondes · Accés no senyalitzat · Falta de senyalització vertical · Falta de distància de seguretat amb la calçada · Falta d'arbrat per a mitigació climàtica	Insegura	remodelació	
	Tram 1.4	· Conflictes amb vianants · Vorera estreta · Amplada insuficient · Falta de manteniment · Falta de continuïtat entre trams, rotonda · Accés no senyalitzat · Falta de senyalització vertical · Falta de distància de seguretat amb l'aparcament	Insegura	remodelació	

Identificació		Valoració del tram			
Denominació itinerari	**Denominació tram**	**Problemes detectats**	**Avaluació de risc**	**Propostes de millora**	
	Tram 1.5	· Conflictes amb vianants · Vorera estreta · Amplada insuficient · Falta de manteniment · Pas de vianants no accessibles i sense pas per a bicicletes · Falta de continuïtat entre trams · Accés no senyalitzat · Falta de senyalització vertical · Falta de distància de seguretat amb l'aparcament i la vorera · Falta d'arbrat per a mitigació climàtica	Insegura		
	Tram 1.6	· Amplada insuficient · Falta de connexió amb altres itineraris ciclistes urbans · Falta de continuïtat entre trams · Falta de conservació · Accés no senyalitzat · Falta de senyalització vertical · Falta de distància de seguretat amb la calçada i el límit amb la propietat privada · Falta d'arbrat per a mitigació climàtica	Insegura		
	Ramal 1.1	· Amplada insuficient · Falta de connexió amb altres itineraris ciclistes urbans · Accés no senyalitzat · Falta de senyalització vertical · Falta d'arbrat per a mitigació climàtica	Insegura	eliminació	
Itinerari 2	Tram 2.1	· Amplada insuficient · Falta de connexió amb altres itineraris ciclistes urbans · Falta de continuïtat entre trams · Falta de manteniment · Accés no senyalitzat · Falta de marques horitzontals adequades · Falta de senyalització vertical · Falta de distància de seguretat amb la calçada · Falta d'arbrat per a mitigació climàtica	Insegura	eliminació	

Identificació		Valoració del tram			
Denominació itinerari	**Denominació tram**	**Problemes detectats**	**Avaluació de risc**	**Propostes de millora**	
Itinerari 2	Tram 2.2	· Conflicte amb vianants · Falta de continuïtat entre trams · Encreuaments no resolts, rotonda · Falta de manteniment · Accés no senyalitzat · Falta de marques horitzontals · Falta de senyalització vertical · Falta d'arbrat per a mitigació climàtica	Insegura	Eliminació	
	Tram 2.3	· Conflicte amb vianants · Falta de continuïtat entre trams · Encreuaments no resolts, rotonda · Accés no senyalitzat · Falta de senyalització vertical · Aparcament en semibateria · Falta de distància de seguretat amb l'aparcament	Insegura	Eliminació	
	Tram2.4	· Vorera estreta · Conflicte amb vianants · Accés no senyalitzat · Falta de senyalització vertical · Falta de distància de seguretat amb la calçada · Falta d'arbrat per a mitigació climàtica	Insegura	Eliminació	
	Tram 2.5	· Conflicte amb vianants · Falta de connexió amb altres itineraris ciclistes urbans · Accés no senyalitzat · Falta de senyalització vertical	Insegura	Eliminació	

Identificació		Valoració del tram			
Denominació itinerari	**Denominació tram**	**Problemes detectats**	**Avaluació de risc**	**Propostes de millora**	
Itinerari 3	Tram 3.1	· Vorera estreta · Conflicte amb vianants · Amplada insuficient · Falta de connexió amb altres itineraris ciclistes urbans · Falta de continuïtat entre trams · Encreuaments no resolts, rotonda · Accés no senyalitzat · Falta de senyalització vertical · Aparcament en semibateria · Falta de distància de seguretat amb l'aparcament	Insegura	Veure fitxa	
	Tram 3.2	· Amplada insuficient · Falta de connexió amb altres itineraris ciclistes urbans · Falta de continuïtat entre trams · Encreuaments no resolts, rotonda · Falta de manteniment · Accés no senyalitzat · Falta de senyalització vertical · Falta de distància de seguretat amb l'aparcament · Falta d'arbrat per a mitigació climàtica	Insegura	Veure fitxa	
Itinerari 4	Tram 4.1	· Vorera estreta · Conflictes amb vianants · Amplada insuficient · Falta de manteniment · Falta de connexió amb altres itineraris ciclistes urbans · Falta de continuïtat entre trams, pas a nivell · Accés no senyalitzat · Falta de senyalització vertical · Falta de distància de seguretat amb l'aparcament · Falta d'arbrat per a mitigació climàtica	Insegura	Veure fitxa	
	Tram 4.2	· Vorera estreta · Conflictes amb vianants · Amplada insuficient · Falta de manteniment · Falta de connexió amb altres itineraris ciclistes urbans · Falta de continuïtat entre trams, pas a nivell · Accés no senyalitzat · Falta de senyalització vertical · Falta de distància de seguretat amb l'aparcament	Insegura	Veure fitxa	

Identificació		Valoració del tram			
Denominació itinerari	**Denominació tram**	**Problemes detectats**	**Avaluació de risc**	**Propostes de millora**	
Itinerari 5	Tram 5.1	· Vorera estreta · Conflictes amb vianants · Amplada insuficient · Falta de connexió amb altres itineraris ciclistes urbans · Accés no senyalitzat · Falta de senyalització vertical		eliminació	
	Tram 5.2	· Vorera estreta · Conflictes amb vianants · Amplada insuficient · Falta de connexió amb altres itineraris ciclistes urbans · Accés no senyalitzat · Falta de senyalització vertical		eliminació	
	Ramal 5.1	· Vorera estreta · Conflictes amb vianants · Amplada insuficient · Falta de connexió amb altres itineraris ciclistes urbans · Accés no senyalitzat · Falta de senyalització vertical · Falta d'arbrat per a mitigació climàtica		eliminació	

7a+i

Annex D.3: Aparcament ciclista

Taula Annex D.3.1. Característiques de l'aparcament ciclista

nº	Localització	Situació	Tipus de suport	Punts atractors coberts	Capacitat	Senya-lització	Delimitació i abalisament a les cantonades	Observacions
1	Avinguda de Miguel Hernández, s/n	Calçada	U invertida	Supermercat	7 (14)	Si	Si	-
2	Carrer Mira Rosa, s/n	Calçada	U invertida	Àrea jocs	4 (8)	Si	Si	-
3	Plaça Benidorm, 11	Calçada	U invertida	-	6 (12)	Si	Si	-
4	Carretera de les Marines, s/n	Passeig	U invertida	Platja de les Marines	10 (20)	Si	-	-
5	Plaça Mariana Pineda	Plaça	?	-	?	?	?	Pendent de confirmar
6	Port de Dénia	Calçada	U invertida	Port de Dénia	12 (24)	Si	-	-
7	Plaça les Drassanes	Plaça	U invertida	-	?	Si	-	No apareix al web de Rodateràpia
8	Plaça Fontanella	Calçada	U invertida	-	5 (10)	No	Si	No apareix al web de Rodateràpia
9	Carrer Temple de Sant Telm, 6	Calçada	U invertida	-	6 (12)	Si	No	-
10	Carrer Fora Mur, 12	Calçada	U invertida	-	6 (12)	Si	Si	-
11	Carrer La Mar, 34	Vorera	U invertida	C.P.C. Sagrado Corazón - Carmelitas	8 (16)	No	No	-
12	Plaça de la Constitució	Plaça	U invertida	Ajuntament	?	?	?	Pendent de confirmar
13	Plaça de la Constitució	Plaça	U invertida	Ajuntament	4 (8)	?	?	Pendent de confirmar
14	Carrer La Mar, 14	Carrer per a vianants	U invertida	Zona comercial centre	6 (12)	Si	Si	Pendent de confirmar

nº	Localització	Situació	Tipus de suport	Punts atractors coberts	Capacitat	Senya-lització	Delimitació i abalisament a les cantonades	Observacions
15	Carrer Ramón i Cajal, 5	Carrer per a vianants	U invertida	Càmera de comerç	?	?	?	No apareix al web de Rodateràpia Pendent de confirmar
16	Carrer Carlos Sentí, 10	Calçada	U invertida	Zona comercial centre	3 (6)	Si	Si	-
17	Carrer Colon, 52	Calçada	U invertida	Zona comercial centre	5 (10)	Si	Si	-
18	Carrer Cándida Carbonell, 5	Calçada	U invertida	C.P.C. Sagrado Corazón – Carmelitas, Agència Tributària	6 (12)	No	Si	No apareix al web de Rodateràpia
19	Avinguda Campo Torres, 4	Calçada	U invertida	-	6 (12)	Si	Si	-
20	Carrer Xaló, 5	Calçada	U invertida	-	4 (8)	No	Si	No apareix al web de Rodateràpia
21	Carrer Barbacana, 15	Calçada	U invertida	-	6 (12)	No	Si	-
22	Partida Madrigueres	Vorera	U invertida	-	6 (12)	Si	-	No apareix al web de Rodateràpia
23	Parc Torrecremada	Parc	?	Parc Torrecremada	?	?	?	Pendent de confirmar
24	Parc Torrecremada	Parc	?	Parc Torrecremada	?	?	?	Pendent de confirmar
25	Carrer José Moncho Ferrer, s/n	Vorera	Roda horitzontal	Mercat ambulant Parc de Torrecremada	2	No	No	-

nº	Localització	Situació	Tipus de suport	Punts atractors coberts	Capacitat	Senya-lització	Delimitació i abalisament a les cantonades	Observacions
26	Avinguda Ramon Ortega, 2	Calçada	U invertida	Centre Públic Formació Professional Persones Adultes	6 (12)	Si	No	-
27	Camí del Saladar	Calçada	U invertida	Hisenda	6 (12)	No	No	-
28	Carrer Federico García Lorca	?	?	Jutjats	?	?	?	Pendent de confirmar
29	Avinguda Juan Chabás, s/n	Calçada	U invertida	Biblioteca i Casa de la Cultura, UNED	6 (12)	Si	Si	-
30	Passeig del saldar, 2	Calçada	-	Supermercat	-	-	-	Pendent de confirmar
31	Passeig del Saladar, 12	Calçada	U invertida	Supermercat	6 (12)	?	Si	No apareix al web de Rodateràpia Pendent de confirmar
32	Passeig del Saladar, 33	Calçada	U invertida	-	6 (12)	Si	Si	Mal situat al web de Rodateràpia
33	Carrer Patricio Ferrándiz, 36	Calçada	U invertida	Correus	5 (10)	Si	Si	Mal situat al web de Rodateràpia
34	Passeig del Saladar, 64	Calçada	U invertida	Tresoreria General Seguridad Social	6 (12)	?	?	Mal situat al web de Rodateràpia Pendent de confirmar
35	Passeig del Saladar, 70	Calçada	U invertida	-	6 (12)	?	?	Mal situat al web de Rodateràpia Pendent de confirmar
36	Passeig del Saladar, 66	?	?	-	?	?	?	Mal situat al web de Rodateràpia Pendent de confirmar

nº	Localització	Situació	Tipus de suport	Punts atractors coberts	Capacitat	Senya-lització	Delimitació i abalisament a les cantonades	Observacions
36	Passeig del Saladar, 66	?	?	-	?	?	?	Mal situat al web de Rodateràpia Pendent de confirmar
37	Passeig del Saladar, 71	Calçada	U invertida	Supermercat	6 (12)	Si	Si	Mal situat al web de Rodateràpia
38	Passeig del Saladar, 122	Calçada	U invertida	Supermercat	6 (12)	Si	Si	Mal situat al web de Rodateràpia
39	Passeig del Saladar, s/n	Vorera	U invertida	Estació de tren	5 (10)	?	-	Mal situat al web de Rodateràpia Pendent de confirmar
40	Carrer Doctor Manuel Latur	Carrer per a vianants	Roda horitzontal	-	6	No	No	Mal situat al web de Rodateràpia
41	Carrer Calderón, 78	Calçada	U invertida	Museu del Joguet	5 (10)	Si	Si	-
42	Carrer Calderón, 2	Calçada	U invertida	Auditori i Centre Social	4 (8)	Si	Si	No apareix al web de Rodateràpia
43	Carrer del Temple de Sant Telm, 26	Calçada	U invertida	-	5 (10)	Si	Si	-
44	Carrer Calderón	Vorera	U invertida	Creu Roja	8 (16)	Si	-	-
45	Avinguda del Marquesat, 44	Vorera	U invertida	Àrea jocs	6 (12)	?	-	No apareix al web de Rodateràpia Pendent de confirmar
46	Carrer Mestre Cardona	Carrer per a vianants	U invertida	Centre de Salut Joan Fuster	6 (12)	Si	-	No apareix al web de Rodateràpia
47	Avinguda Joan Fuster, 42	Vorera	U invertida	Escola Oficial d'Idiomes	5 (10)	Si	-	-

nº	Localització	Situació	Tipus de suport	Punts atractors coberts	Capacitat	Senya-lització	Delimitació i abalisament a les cantonades	Observacions
48	Carretera de les Marines, 12	Calçada	U invertida	-	8 (16)	Si	Si	-
49	Polideportivo (piscina cubierta) 2	Carrer per a vianants	U invertida	Poliesportiu i piscina coberta	24 (48)	Si	-	-
50	Polideportivo (piscina cubierta) 1	Vorera	U invertida	Poliesportiu i piscina coberta	8 (16)	Si	-	No apareix al web de Rodateràpia
51	Carrer de la Llanxa	?	?	Pistes de tenis	?	?	?	Pendent de confirmar
52	Carrer de la Mussola, 28	Calçada	U invertida	Parc Les Bassetes	6 (12)	Si	Si	Mal situada al web de Rodateràpia
53	Carrer de la Mussola, 36	Calçada	U invertida	Parc Les Bassetes	6 (12)	Si	Si	Mal situada al web de Rodateràpia
54	Carrer de la Mussola, 46	Calçada	U invertida	Parc Les Bassetes	6 (12)	Si	Si	Mal situada al web de Rodateràpia
55	Carrer de la Mussola, 100	Calçada	U invertida	Parc Les Bassetes	6 (12)	Si	No	Mal situada al web de Rodateràpia
56	Carrer Assagador de Sant Pere	Calçada	U invertida	Platja les Marines	6 (12)	Si	No	Mal situada al web de Rodateràpia
57	Carrer del Passarrell	Calçada	U invertida	Platja les Marines	10 (20)	Si	Si	No apareix al web de Rodateràpia
58	Carretera de les Marines	?	?	Supermercat	?	?	?	Pendent de confirmar
59	Passeig de la Marineta Cassiana	Calçada	U invertida	Platja de la Marineta Cassiana	6 (12)	Si	Si	-

nº	Localització	Situació	Tipus de suport	Punts atractors coberts	Capacitat	Senya-lització	Delimitació i abalisament a les cantonades	Observacions
60	Passeig de la Marineta Cassiana	Calçada	U invertida	Platja de la Marineta Cassiana	6 (12)	Si	Si	-
61	Passeig de la Marineta Cassiana	Calçada	U invertida	Platja de la Marineta Cassiana	6 (12)	Si	Si	-
62	Carrer Ample, 48	Calçada	U invertida	Platja de les Rotes	6 (12)	Si	No	-
64	Carretera Provincial del Barranc del Monyo, 122	Calçada	U invertida	Platja de les Rotes	6 (12)	Si	No	-
65	Carretera Provincial del Barranc del Monyo, 142	Calçada	U invertida	Platja de les Rotes	6 (12)	Si	Si	-
66	Aparcament Hospital la Pedrera	Calçada	U invertida	Centre de crònics la Pedrera	6 (12)	Si	No	No apareix al web de Rodateràpia
67	Camí de la Cova de l'Aigua, 25	?	?	-	?	?	?	Pendent de confirmar
68	Hospital Marina Salud	Vorera	Roda horitzontal	Hospital Marina Salud (consultes externas)	4	No	-	-
69	Hospital Marina Salud	Vorera	Roda horitzontal	Hospital Marina Salud (porta principal)	10	No	-	No apareix al web de Rodateràpia
70	Camí de la Xurreta	calçada	Roda horitzontal + vertical	CEIP La Xara	12	No	Si	Pendent de confirmar
71	Plaça Doctor Vicente Sentí, 3	calçada	Roda horitzontal	Centre Cultural de Jesús Pobre	6	Si	Si	Pendent de confirmar
72	Carrer del Pinaret	?	?	Mercat del Riu Rau de Jesús Pobre	?	?	?	Pendent de confirmar

nº	Localització	Situació	Tipus de suport	Punts atractors coberts	Capacitat	Senya-lització	Delimitació i abalisament a les cantonades	Observacions
73	Plaça Pou del Pare Pere	?	?	Ajuntament, Agència de lectura municipal Enric Valor i Consultori Mèdic de Jesús Pobre	?	?	?	Pendent de confirmar
74	Carrer Metge Manuel Vallalta, 39	Vorera	U invertida	IES Historiador Chabás	?	?	?	Pendent de confirmar

7a+i

Annex P.1: Descripció de les mesures

N.1.1 Establiment criteris de incorporació de la mobilitat ciclista a la normativa urbanística del PGE de Dénia

Incorporació a la normativa urbanística de criteris per a la reserva d'aparcaments ciclistes fora de la via pública, en els edificis, tant els públics, com els privats de nova construcció, amb caràcter general o estudiar-ho de manera detallada en el planejament pormenoritzat. Han de servir de base els estàndards recomanats a l'article 8. Estacionament de bicicletes de la Llei 6/2011 de 1 de abril de la Generalitat, de Mobilitat la Comunitat Valenciana només inclou recomanacions dels estàndards pel que fa a l'estacionament de bicicletes que els ajuntaments haurien d'incloure en la seua normativa urbanística.

Observacions: Existeix una versió preliminar del Pla General Estructural de Dénia de l'any 2019. Més enllà de les reserves d'aparcament, cal veure de quina manera el Pla General Estructural de Dénia pot contribuir a fer que la mobilitat ciclista siga una opció de desplaçament urbana i interurbana.

També es podria aprofitar per a replantejar l'obligatorietat o la reducció dels estàndards d'aparcament de vehicles motoritzats en funció de les necessitats de cada àmbit complet.

N.2.1 Modificació de l'Ordenança de Trànsit per a incorporar la darrera revisió

Incorporació de les recomanacions recollides al juliol de 2020 a l'ANNEX D.1 Proposat de revisió de l'Ordenança
Són, per exemple, les referides a llenguatge:

- L'ús de cicle en comptes de bicicleta, tal i com recull el 'Reglamento General de Circulación'.
- L'ús de llenguatge inclusiu i de gènere.

Altres recomanacions que caldria abordar serien:

- Evitar l'ús de les categories C dels VMP tal i com es deriva de la Instrucció 2019/S-149 TV-108 de la DGT, que va modificar la Instrucció 16/V-124, que recull l'article 10.bis.
- La permissió de circulació dels VMP A i B en vies 30 km/h o menor.

De les modificacions incorporades a juliol de 2020 també es detecten algunes disfuncions, per exemple:

- L'article 10bis.3. consta "Els vehicles VMP (categories B i C) circularan per la calçada utilitzant el voral sempre que siga possible i cenyits a la dreta quan aquest no existisca o siga impracticable circulant en fila d'un. Quedarà prohibit en aquests casos la circulació en paral·lel o en grup, i pels carrils bici no segregats.". No s'aplica el concepte de voral a les vies urbanes, tots

els vehicles poden circular per calçada. El consell d'anar cenyits a la dreta posa als ciclistes i usuaris de VMP sota més risc (veure pàgina 28, apartat 5.3.2. del manual 'Recomendaciones técnicas para integrar la movilidad ciclista en las ordenanzas municipales' editat per la Diputación Foral de Gipuzkoa[1]).

- L'article 10bis.7 permet la circulació de VMP per voreres, quan la instrucció 2019/S-149 TV-108 recorda en el seu punt 7.1 que la prohibició de circulació de vehicles per voreres també aplica a VMP i recorda la sanció associada de 200€.

Observacions: És important que la modificació es puga dur a terme de manera anticipada a altres tipus d'actuacions.

També caldrà tenir en compte la darrera modificació del Reglamento General de Circulación2 de 10 de novembre de 2020, per la qual es defineixen els Vehicles de Mobilitat Personal i s'estableixen les vies en les que cal senyalitzar els límits genèrics de 20, 30 i 50 km/h.

P.1.1 Avaluació periòdica de l'Estratègia de mobilitat ciclista

Elaboració d'un informe d'avaluació de l'Estratègia de mobilitat ciclista, en el que la informació s'articule a través dels indicadors establerts per al seguiment, acompanyats, a més, d'informació sobre el grau d'execució de les mesures programades.

Observacions: Es recomana que aquest informe siga elaborat anualment per una comissió externa, i que es realitzen prèviament quatre reunions de seguiment, una per trimestre. L'avaluació de l'Estratègia podria realitzar-se en el marc del contracte de la concessió de la senyalització i el mobiliari urbà de Dénia.

P.2.1 Integració de la mobilitat ciclista en la resta de la planificació municipal

Realització d'un treball de seguiment per tal d'assegurar que la mobilitat ciclista estiga integrada en altres plans o documents oficials que engegue l'Ajuntament en relació a altres polítiques sectorials municipals: medi ambient, canvi climàtic,

---

[1] http://www.gipuzkoabizikletaz.eus/documents/62561/0/%200rdenantzak+azkena_ES/beb69a2f-a043-46e6-b523-c209f5278af6

[2] Real Decreto 970/2020, de 10 de noviembre, por el que se modifican el Reglamento General de Circulación, aprobado por Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre y el Reglamento General de Vehículos, aprobado por Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, en materia de medidas urbanas de tráfico. https://www.boe.es/diario_boe/txt.php?id=BOE-A-2020-13969

sanitat, educació, cultura, esports, joventut, turisme, festes, mercats, etc., com per exemple:

- Incorporació de la ciclista en la programació de l'oferta municipal d'oci juvenil
- Suport a iniciatives dirigides a reduir els desplaçaments a les instal·lacions esportives
- Incorporació de la bicicleta als programes de salut ja en marxa
- Iniciatives per a facilitar la inserció de col·lectius en risc d'exclusió a través de serveis de suport de la bicicleta

+

Les necessitats de mobilitat del propi Ajuntament i dels serveis de l'Ajuntament (correu, paqueteria, subministres, etc.) de les persones polítiques, persones treballadores i persones que acudeixen a les instal·lacions municipals, es poden cobrir en bicicleta o altres cicles. Amb:

- Instal·lació d'aparcaments ciclistes segurs tancats a les instal·lacions municipals
- Ampliació del parc de bicicletes i altres cicles municipal
- Serveis de missatgeria i paqueteria, contractats, a través de bicicletes i cicles

Observacions: És important que s'assigne una persona que es faça responsable de fer el seguiment en l'àrea d'Alcaldia.

Aquesta mesura està relacionada amb la mesura C.2.2 Incorporació de la representació positiva de la mobilitat ciclista en les campanyes de comunicació de l'Ajuntament i dels serveis municipals

P.3.1 Avaluació periòdica de la sinistralitat ciclista i auditoria del context d'accidentalitat

Incorporació dels sinistres amb bicicletes implicades en la tipificació dels accidents, a més d'informació de les persones ciclistes implicades desagregada per gènere i edat i altra informació sobre el context en el que s'ha produït el sinistre.

Observacions: Es recomana que aquesta informació s'incorpore a la memòria de la Policia local de caràcter anual.

I.1.1 Realització d'actuacions destinades a la creació d'àrees de moderació de la velocitat i d'incorporació dels ciclistes a la calçada

Hem dividit el procés en quatre fases, atenent a la necessitat de realitzar algunes actuacions prèvies als canvis de velocitat màxima de les vies o àrees, i també que hi ha àmbits que han de ser tractats de manera detallada amb un projecte específic tal i com es recull a les següents mesures incloses en el programa de calmat del trànsit a l'àmbit urbà.

A la fase 1 es proposa:

- Senyalització de l'àrea 20 corresponent al casc històric, barris de Les Roques i Baix la Mar. Tenint en compte les modificacions que ja s'han previst a les places Valgamedios i del Tenor Cortis i pel fet que la majoria dels seus carrers manifesten les característiques morfològiques necessàries per a introduir aquestes limitacions de velocitat.
- Senyalització de Patricio Ferrandis com a via 30.
- Ampliació de voreres a determinats eixos, bé per la afluència de vianants, bé perquè la configuració de carrer és perillosa i prèviament a una reducció de la velocitat es necessari l'ampliació de la presència i espai destinat als vianants. Els carrers o trams de carrers que requereixen aquests canvis a la fase 1 inclouen alguns ja detectats per l'Ajuntament (com el Passeig Saladar i l'Av. Montgó) i altres amb problemàtiques d'afluència on la intenció fer accessible la mobilitat ciclista i així mateix millorar també les condicions per als vianants.
- Eliminació d'alguns trams d'infraestructura bici per resultar insegurs (Itinerari 1).
- Canvi dels aparcaments en bateria a cordó, per la perillositat que impliquen els primers.
- Eliminació d'aparcaments per resultar incompatibles amb la reconfiguració necessària dels carrers assenyalats

A la fase 2 es proposa:

- Senyalització de vies 20 dels carrers o trams de carrers que conformen els eixos més importants i que ja hauran sigut condicionats en la fase anterior, com es el Passeig Saladar, el carrer Diana i el tram de l'Avinguda del Montgó.
- Senyalització de vies 30 dels carrers o trams de carrers que ja condicionades a la fase anterior.
- Ampliació de voreres als eixos secundaris on, al igual que s'explica en la fase anterior, la configuració de carrer és perillosa i prèviament a una reducció de la velocitat es necessari l'ampliació de la presència i espai destinat als vianants. Els carrers que requereixen aquests canvis a la fase 2 incloent alguns ja detectats per l'Ajuntament (com l'Av. Marquesado) i altres com el carrer Carlos Sentí i l'Avinguda Juan Chabàs.

- Canvi dels aparcaments en bateria a cordó, per la perillositat que impliquen els primers.

A la fase 3 es proposa:

- Senyalització de l'àrea 20 corresponent a l'àrea compresa des de carrer Patricio Ferrandis fins a l'Avinguda Joan Fuster, i entre el Carrer Pedreguer i Pintor Llorens, tenint en compte que ja s'han realitzat les actuacions necessàries perquè els seus carrers manifesten les característiques morfològiques adequades per a introduir aquestes limitacions de velocitat.
- Senyalització de vies 30 ja condicionades a la fase anterior.
- Senyalització de vies 20 ja condicionades a la fase anterior.
- Ampliació de voreres als eixos secundaris on, la configuració de carrer també és perillosa i prèviament a una reducció de la velocitat és necessària l'ampliació de la presència i espai destinat als vianants. Els carrers que requereixen aquests canvis a la fase 3 són Avinguda de Castelló i carrer Abu Zeyan.
- Canvi dels aparcaments en bateria a cordó, per la perillositat que impliquen els primers.

A la fase 4 es proposa:

- Senyalització de vies 30 ja condicionades a la fase anterior.
- Senyalització de vies 20 ja condicionades a la fase anterior.

Les actuacions proposades per a la implantació d'àrees de moderació de la velocitat, s'han plantejat sense que requerisquen gran inversió infrastructural. L'ampliació de voreres es pot aconseguir de vàries maneres, sent recomanables aquelles que utilitzen elements de mobiliari urbà com ara bancs o jardineres per a la separació física entre l'espai de vianants i els cotxes.

Pel que fa a la senyalització veure Annex P.3 Criteris per a la senyalització d`àrees de moderació de la velocitat.

No obstant això, algunes vies 30 (com l'Av. Montgó, l'Av. Marquesado, la carretera del port) a més de les mesures d'ampliació de voreres requeriran elements físics per a la moderació de la velocitat, o bé pel trànsit que presenten o per l'hàbit de les persones usuàries a anar a velocitats elevades. Aquests intervencions físiques poden ser amb elements moderadors de la velocitat (com els passos elevats de vianants) o amb canvis del traçat dels vehicles (com pot ser amb xicanes, colls d'ampolla...).

Observacions: Aquesta mesura està relacionada amb les següents mesures de realització de projectes de calmat del trànsit I.1.2., I.1.3, I.1.4 i I.1.5.

I.1.2 Realització de projecte de calmat de trànsit al front marítim

Aquestes vies o trams de vies requereix d'un projecte integral per a transformar el seu perfil i permetre que totes les persones usuàries d'aquest espai puguen utilitzar-lo de forma segura.

Aquest projecte ha d'incloure:
- Eliminació de vies ciclistes (Itinerari 2)
- Eliminació de carrils
- Eliminació d'aparcament
- Permeabilització transversal de la via per a persones vianants i ciclistes
- Permeabilització de la via (superfícies permeables) per a mitigació climàtica
- Plantació d'arbrat per a mitigació climàtica

I.1.3 Realització de projecte de calmat de trànsit de la Plaça Jaume I

Aquestes vies o trams de vies requereixen d'un projecte integral per a transformar el seu perfil i permetre que totes les persones usuàries d'aquest espai puguen utilitzar-lo de forma segura.

Aquest projecte ha d'incloure:
- Eliminació de carrils
- Eliminació d'aparcament
- Permeabilització transversal de la plaça per a persones vianants i ciclistes
- Permeabilització de la via (superfícies permeables) per a mitigació climàtica
- Plantació d'arbrat per a mitigació climàtica

I.1.4 Realització de projecte de calmat de trànsit a l'Avinguda d'Alacant

Aquestes vies o trams de vies requereixen d'un projecte integral per a transformar el seu perfil i permetre que totes les persones usuàries d'aquest espai puguen utilitzar-lo de forma segura.

Aquest projecte ha d'incloure:
- Eliminació de carrils
- Eliminació d'aparcament
- Permeabilització transversal de la via per a persones vianants i ciclistes
- Permeabilització de la via (superfícies permeables) per a mitigació climàtica
- Plantació d'arbrat per a mitigació climàtica

I.1.5 Realització de projecte de calmat de trànsit a l'entorn de l'estació d'autobusos, carrer Mestre Monjo

Aquestes vies o trams de vies requereixen d'un projecte integral per a transformar el seu perfil i permetre que totes les persones usuàries d'aquest espai puguen utilitzar-lo de forma segura.

Aquest projecte ha d'incloure:
- Eliminació de carrils
- Canvis de sentits de circulació de les vies
- Eliminació d'aparcament
- Permeabilització transversal de la via per a persones vianants i ciclistes
- Permeabilització de la via (superfícies permeables) per a mitigació climàtica
- Plantació d'arbrat per a mitigació climàtica

I.1.6 Realització de projecte de calmat de trànsit al Camí de Sant Joan i Camí de Santa Llúcia

Aquestes vies o trams de vies requereixen d'un projecte integral per a transformar el seu perfil i permetre que totes les persones usuàries d'aquest espai puguen utilitzar-lo de forma segura.

Aquest projecte ha d'incloure:
- Eliminació d'aparcament
- Instal·lació d'elements de reducció de la velocitat compatibles amb la circulació ciclista
- Permeabilització transversal de la via per a persones vianants i ciclistes
- Plantació d'arbrat per a mitigació climàtica

I.1.7 Realització de projecte de calmat de trànsit a la carretera de les Marines

Aquestes vies o trams de vies requereixen d'un projecte integral per a transformar el seu perfil i permetre que totes les persones usuàries d'aquest espai puguen utilitzar-lo de forma segura.

Aquest projecte ha d'incloure:
- Eliminació d'aparcament
- Instal·lació d'elements de reducció de la velocitat compatibles amb la circulació ciclista
- Permeabilització transversal de la via per a persones vianants i ciclistes
- Permeabilització de la via (superfícies permeables) per a mitigació climàtica
- Plantació d'arbrat per a mitigació climàtica

I.1.8 Impuls del projecte de calmat de trànsit a la carretera CV-736 i carretera provincial barranc del Monyo

Realització d'un treball de seguiment per tal que s'elaboren els projectes integrals, per part de la Generalitat Valenciana i per part de la diputació provincial, per a transformar aquestes vies o trams de vies, que requereixen una modificació del seu perfil per a permetre que totes les persones usuàries d'aquest espai puguen utilitzar-lo de forma segura.

Aquest projecte ha d'incloure:

- Eliminació d'aparcament
- Instal·lació d'elements de reducció de la velocitat compatibles amb la circulació ciclista
- Permeabilització transversal de la via per a persones vianants i ciclistes
- Plantació d'arbrat per a mitigació climàtica

Observacions: És important que s'assigne una persona que es faça responsable de fer el seguiment en l'àrea d'Alcaldia.

I.2.1 Instal·lació de zones d'espera avançades als encreuaments semaforitzats

Instal·lació de zones d'espera avançades ciclistes amb marques viàries a cada encreuament semaforitzat en les zones on no hi haja segregació ciclista.

Aquestes zones avançades ciclistes permeten:

- Fer girs segurs a les persones ciclistes
- Incrementar la visibilitat ciclista
- Millorar la seguretat viària real i percebuda i disminuir la sinistralitat

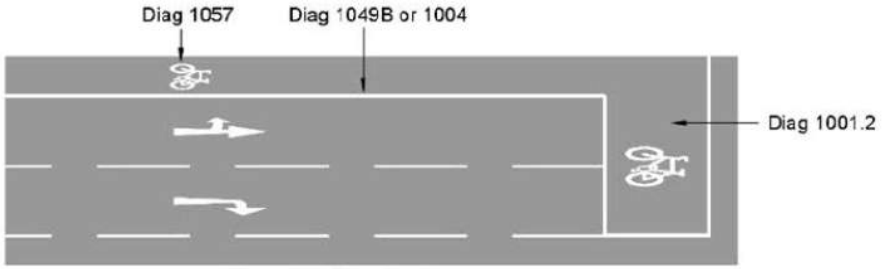


Figura 1. Diagrama d'instal·lació de les Zones d'Espera Avançades (Advanced Stop Lines, ASL) al manual LTN 1/20 de juliol de 2020, del Regne Unit[3].

[3] https://www.gov.uk/government/publications/cycle-infrastructure-design-ltn-120

I.3.1 Realització d'actuacions destinades a l'eliminació de les vies ciclistes que conformen l'Itinerari 5

Eliminació de les senyals i marques viàries existents als trams de vorera bici de l'itinerari 5.

I.3.2 Realització de projecte de reforma de l'Itinerari 1

Les vies ciclistes o els trams de vies ciclistes que conformen l'Itinerari 1 requereixen d'un projecte integral per a transformar la seua configuració i permetre que totes les persones ciclistes usuàries d'aquesta infraestructura puguen utilitzar-la de forma segura.

Aquest projecte ha d'incloure:

Trams 1.4, 1.5 i 1.6

- Desdoblament de la infraestructura (eliminació carril bici bidireccional + construcció carril bici unidireccional en ambdós sentits de circulació)
- Permeabilització transversal de la via per a persones ciclistes
- Plantació d'arbrat d'ombra per a mitigació climàtica

I.3.3 Realització de projecte de reforma de l'Itinerari 3

Les vies ciclistes o els trams de vies ciclistes que conformen l'Itinerari 3 requereixen d'un projecte integral per a transformar la seua configuració i permetre que totes les persones ciclistes usuàries d'aquesta infraestructura puguen utilitzar-la de forma segura.

Aquest projecte ha d'incloure:

Tram 3.1

- Eliminació aparcament en semibateria
- Eliminació vorera bici
- Construcció carril bici

Tram 3.2

- Ampliació carril bici
- Eliminació aparcament en línia
- Plantació d'arbrat d'ombra per a mitigació climàtica

Nou tram cap a l'institut

- Construcció carril bici bidireccional

Nou tram cap al front marítim

- Eliminació aparcament en semibateria
- Desdoblament de la infraestructura (eliminació carril bici bidireccional + construcció carril bici unidireccional en ambdós sentits de circulació)
- Permeabilització transversal de la via per a persones ciclistes

I.3.4 Realització de projecte de reforma de l'Itinerari 4

Les vies ciclistes o els trams de vies ciclistes que conformen l'Itinerari 4 requereixen d'un projecte integral per a transformar la seua configuració i permetre que totes les persones ciclistes usuàries d'aquesta infraestructura puguen utilitzar-la de forma segura.

Aquest projecte ha d'incloure:

- Desdoblament de la infraestructura (eliminació carril bici bidireccional + construcció carril bici unidireccional en ambdós sentits de circulació)
- Solució del pas a nivell
- Permeabilització transversal de la via per a persones ciclistes
- Plantació d'arbrat d'ombra per a mitigació climàtica

I.3.5 Revisió de les actuacions realitzades de connexió amb la Via Verda de Dénia

La informació de les vies ciclistes que conformen la recentment executada connexió amb la Via Verda de Dénia des de la rotonda de l'Avinguda de València és limitada a data d'entrega del present document. Per la qual cosa es proposa avaluar les característiques d'aquesta nova connexió (característiques físiques, tipologia, característiques funcionals, etc.) i en el cas que procedisca definir i realitzar les actuacions que es proposen arrel de la seua avaluació.

I.4.1 Impuls de la realització de projecte de millora de la CR-725 en coordinació amb el govern autonòmic

Realització d'un treball de seguiment per tal que s'elabore un projecte integral per a la cicloruta CR-725, per part de la Generalitat Valenciana per a transformar la seua configuració i permetre que totes les persones ciclistes usuàries d'aquesta infraestructura puguen utilitzar-la de forma segura.

Aquest projecte ha d'incloure:

Tram CR-721.1

- Desdoblament de la infraestructura (eliminació carril bici bidireccional + construcció carril bici unidireccional en ambdós sentits de circulació)
- Permeabilització transversal de la via per a persones ciclistes
- Plantació d'arbrat d'ombra per a mitigació climàtica

Observacions: És important que s'assigne una persona que es faça responsable de fer el seguiment en l'àrea d'Alcaldia.

I.5.1 Ampliació d'aparcament ciclista segur en punts atractors de mobilitat

Instal·lació d'aparcament ciclista a la via pública al punts atractors de mobilitat en destinació. Els punts a cobrir es troben llistats a l'ANNEX P.2 Aparcaments ciclistes proposats.

Continuen sent d'aplicació els criteris definits al document 'Avaluació del sistema de bicicletes compartides Denibici i propostes per a una estratègia integral de la bicicleta a Dénia', tan els criteris generals per a la planificació dels aparcaments com els criteris tècnics per a la instal·lació dels aparcaments. Aquests darrers estan recollits a l'ANNEX 4 Criteris tècnics per a la instal·lació d'aparcaments de bicicletes amb suports d'U invertida, del document d'Avaluació.

Observacions: Cal tindre en compte que perquè es facilite l'ús de la bicicleta en els desplaçaments relacionats amb les cures cal que hi haja una bona dotació d'aparcament segur instal·lat als serveis i comerços que a més ha de permetre l'aparcament cicles de càrrega o bicicletes equipades amb cistelles, alforges o cadiretes, que són d'envolvent més ampli.

I.5.2 Instal·lació d'aparcament ciclista segur en les zones sense dotació d'aparcament

En una primera fase, instal·lació d'aparcament ciclista a la via pública a les àrees sense dotació d'aparcament, seccions censals al voltant de l'entrada principal i eixample sud del nucli urbà de Dénia.

Recomanem que s'instal·len de manera molt repartida a la via pública aparcaments amb capacitat per a 12-16 bicicletes (6-8 suports d'U invertida), per a acostar allò més possible a l'origen de la persona usuària.
En general recomanem ubicar aparcaments per bicicleta a prop dels encreuaments, cada un o dos encreuaments, d'acord amb la demanda estimada d'aparcament ciclista que hi ha en aquestes zones.

Continuen sent d'aplicació els criteris definits al document 'Avaluació del sistema de bicicletes compartides Denibici i propostes per a una estratègia integral de la bicicleta a Dénia', tan els criteris generals per a la planificació dels aparcaments com els criteris tècnics per a la instal·lació dels aparcaments. Aquests darrers estan recollits a l'ANNEX 4 Criteris tècnics per a la instal·lació d'aparcaments de bicicletes amb suports d'U invertida, del document d'Avaluació.

Observacions: Aquesta mesura està relacionada amb les mesures I.6.1 Impuls del registre i marcatge ciclista i altres serveis vinculats i la mesura I.6.2 Desenvolupament de fórmules per a la compra de cadenats

I.5.3 Instal·lació d'aparcament segur ciclista tancat en les zones sense dotació d'aparcament

En una segona fase, posada en marxa d'un servei d'aparcament ciclista segur tancat a les àrees sense dotació d'aparcament, seccions censals al voltant de l'entrada principal i eixample sud del nucli urbà de Dénia.

En zona residencial l'aparcament hauria de ser segur, açò depèn de qüestions urbanístiques i és a llarg termini. Podríem dir que hi ha diferents nivells de seguretat:

1. Suports d'U invertida en via pública
2. Mòduls d'aparcament tancat en via pública. Exemple: Bicibox AMB[4]
3. Reconvertir els baixos d'edificis amb usos comercials o de propietat municipal, com a aparcament segur per a cicles. Aquesta mesura pot

[4] https://www.bicibox.cat/ca-es/

recolzar-se amb l'ordenança urbanística y/o PGOU. Exemple: Red de aparcamientos seguros para bicicletas de Vitoria Gasteiz[5]

4. Aparcament per a cicles (poden formar part de l'aparcament per a vehicles de dues rodes) en habitatges, ja siguin públics o privats. Aquesta mesura pot recolzar-se amb normativa urbanística.

I.6.1 Execució d'un pla de manteniment de les vies ciclistes

Revisió anual, basada en l'inventari, de les infraestructures ciclistes per detectar desperfectes o alteracions al ferm, la senyalització, neteja, etc.

Observacions: L'Ajuntament ha de disposar d'un inventari de les infraestructures ciclistes actualitzat amb totes les vies i aparcaments ciclistes existents al municipi.

Aquesta mesura es pot complementar amb una campanya i un espai en línia, línia telefònica, correu-e, etc. per a què la ciutadania puga informar dels desperfectes que hagin detectat.

I.6.2 Execució d'un pla de manteniment de l'aparcament ciclista

Revisió anual, basada en l'inventari, de les infraestructures ciclistes per detectar desperfectes o alteracions al ferm, la senyalització, neteja, etc. Quant als aparcaments, comprovar que no hi ha cap desperfecte o alteració que afecte a la seva seguretat (que es puguen extraure del terra degut a cops d'altres vehicles, que hagen estat vandalitzats realitzant algun tall per poder extraure les bicicletes, etc.).

Observacions: L'Ajuntament ha de disposar d'un inventari de les infraestructures ciclistes actualitzat amb totes les vies i aparcaments ciclistes existents al municipi.

[5] https://www.vitoria-gasteiz.org/wb021/was/contenidoAction.do?idioma=es&uid=u_7343c23f_1611cd4769f__7f5b

I.7.1 Impuls del registre i marcatge ciclista i altres serveis vinculats

Publicitat del registre i marcatge ciclista al web i altres suports comunicatius, xarxes socials, plànols ciclistes, campanyes de seguretat contra el robatori, etc.

A través d'una instància en el registre d'entrada de l'ajuntament que gestiona l'OAB i el formulari del Biciregistro. La Policia Local verifica que la documentació presentada siga la correcta.

Observacions: Aquesta mesura està relacionada amb la mesura I.6.2 Desenvolupament de fórmules per a la compra de cadenats

I.7.2 Desenvolupament de fórmules per a la compra de cadenats

Facilitació l'accés a la compra de cadenats de qualitat a les persones a càrrec dels cicles.

Disposar d'un bon cadenat és un element que afegeix seguretat contra el robatori. Els cadenats que proporcionen prou seguretat acostumen a tenir un cost elevat en comparació al d'una bicicleta bàsica. Per aquesta raó, es comú que les persones que no s'ho puguen permetre o desconeguen la importància d'aquest element, utilitzen cadenats de baixa seguretat.

El cadenat és una mesura que aporten les persones a càrrec dels cicles, per tant, la manera de donar-les suport és facilitant l'accés (en aquest cas, l'adquisició) d'un cadenat de qualitat.

Els cadenats més recomanables són els rígids en forma de "U", el seu cost oscil·la entre uns 60 i 80 euros i es poden posar a disposició de la ciutadania per uns 20 o 30 euros. Per fer que aquests cadenats d'alta seguretat siguen accessibles, es poden:

1. Adquirir per l'Ajuntament i posar a la venda en centres d'atenció a la ciutadania amb un preu rebaixat.
2. Establir acords amb les botigues ciclistes locals per a què tinguen aquests cadenats disponibles i l'Ajuntament adjudicaria vals de descompte a les persones que els sol·licitessen, complint certs requisits com ara posseir una bicicleta registrada (amb la qual cosa es promociona el registre), que puguen sol·licitar un màxim de dos cadenats o proporcionar el seu DNI (per evitar que la persona compre més cadenats dels que li corresponen).

Observacions: Aquesta mesura està relacionada amb la mesura I.6.1 Impuls del registre i marcatge ciclista i altres serveis vinculats

E.1.1 Realització de cursos de circulació ciclista i assegurar-se que arriben als col·lectius infrarepresentats

Disseny i realització de diversos cursos de formació orientats als diferents col·lectius infrarepresentats i amb diferents objectius d'aprennetatge.

Hi ha una part de la població que en cas d'existència d'infraestructura segura i còmoda no podria accedir-hi. Per a garantir l'accés a la mobilitat ciclista d'aquests col·lectius infrarepresentats cal fer-ho des d'una perspectiva integral que incloga un programa de formació en circulació ciclista per a totes les persones.
Cal dissenyar ferramentes específiques de formació que faciliten l'accés de les dones i persones migrants amb aproximacions diverses a la mobilitat ciclista.

Des-de cursos per a aprendre a anar amb bicicleta per a persones que no saben anar amb bicicleta, tant per a persones menudes com grans, per a totes les edats, o cursos de circulació segura i responsable per a aquelles persones que necessiten refermar els seus coneixements per a una mobilitat ciclista quotidiana. Per exemple, persones que ja empren la bicicleta durant el temps d'oci, però que, a més a més, vol introduir-la en els seus desplaçaments ordinaris urbans.

Es recomana que aquest cursos es realitzen mitjançant la contractació dels serveis d'una empresa formadora. Exemples: Aula de la Bici [6],
CEFCU (Coordinadora de Empresas de Formación en Ciclismo Urbano) [7]

Observacions: Aquests cursos es poden complementar amb altres activitats com ara tallers de mecànica, eixides amb bicicleta, xerrades sobre cicloturismes, salut, etc. sobre anar amb bici a la feina, als centres educatius, etc. tot dirigit a tenir persones ciclistes millor informades i formades sobre la bicicleta urbana i de lleure.

E.1.2 Actualització del programa d'educació viària per a primària i extensió a secundària de la policia local

Incorporació de la mobilitat ciclista des d'una manera inclusiva en el programa d'educació viària de la Policia Local amb la formació continua de la persona responsable del programa d'educació viària de la Policia local.

[6] https://www.auladelabici.org/

[7] https://unabicimas.com/quienes-somos/

Exemple: Sustainable Travel Accreditation and Recognition for Schools [8]

Observacions: En el marc de la concessió de la senyalització i el mobiliari urbà es poden elaborar documents de suport pedagògic a la formació, com vídeos, fullets, etc.

E.2.1 Impuls del projecte Caminis

Devolució i comunicació del treball fet en la primera fase, anàlisi del punt en el que es troba, quina ha estat l'aplicació de la unitat didàctica Caminis. Posada a punt, i impuls d'una segona fase del projecte Caminis orientada principalment a desenvolupar les accions contemplades en la primera fase del projecte i a testejar-les.

E.2.2 Impuls d'un projecte específic en coordinació amb els centres d'educació secundària

Coneixement de la iniciativa a l'I.E.S. Maria Ibars i establiment de xarxes de suport amb la resta de centres d'educació secundària canalitzades en un projecte conjunt, que pose en valor la mobilitat ciclista, entre altres coses, com a vehicle per a una mobilitat autònoma.

Exemple: Amb bici a l'institut del BACC [9]

E.3.1 Realització de cursos de capacitació en mobilitat ciclista per als tècnics municipals i assegurar-se que tinguen formació

Formació dels tècnics municipals en mobilitat ciclista amb la realització de cursos, seminaris, jornades, etc. diversos espais de formació i divulgació, amb l'objectiu de tindre un equip propi ben format i preparat.

- Cursos de planificació i gestió de la mobilitat ciclista
- Jornades tècniques de mobilitat ciclista
- Seminaris tècnics de mobilitat

Exemple: Veure el treball desenvolupat per la Xarxa MOBAL de la Diputació de Barcelona [10]

---

[8] http://starseurope.org/index.php

[9] http://www.gencat.cat/mediamb/butlleti/bev/graf_but20/bicinstitut.pdf

[10] http://xarxamobal.diba.cat/mobal/cat/home/home.asp

G.1.1 Coordinació administrativa interna a l'Ajuntament

Coordinació i dinamització interna per tal de fer possible el desenvolupament de la política integral ciclista municipal.

Designació d'una persona responsable des de l'àrea d'Alcaldia que duga a terme aquesta coordinació entre les diferents àrees i departaments de l'ajuntament.

Observacions: Aquesta mesura està relacionada amb la mesura P.2.1 Integració de la mobilitat ciclista en la resta de la planificació municipal

G.1.2 Coordinació administrativa externa a l'Ajuntament

Designació d'una persona responsable des de l'àrea d'Alcaldia que també duga a terme el seguiment i coordinació dels plans, projectes i actuacions de les diferents administracions: estatal, autonòmica, provincial i comarcal

Seguiment i suport a la Xarxa EuroVelo i altres iniciatives intermunucipals en relació a la mobilitat ciclista.
Des de l'àrea d'Alcaldia cal designar una persona responsable de dur a terme aquesta coordinació.

Observacions: Aquesta mesura està relacionada amb la mesura G.1.1 Coordinació administrativa interna a l'Ajuntament

G.2.1 Impuls de l'ens de participació de la mobilitat ciclista

Impuls i dinamització d'un espai de participació al voltant de la mobilitat ciclista en el marc del treball desenvolupat per a l'elaboració de l'Estratègia de la mobilitat ciclista.

Aquest grup s'encarregarà, entre altres coses, del:

- seguiment del desplegament de les mesures de l'Estratègia ciclista
- impuls les accions de comunicació en coordinació amb els diferents agents implicats
- coordinació de iniciatives de les diferents administracions i d'intercanvi d'informació relacionada amb la mobilitat ciclista

Observacions: Cal dotar de recursos a aquest ens per al seu funcionament, coordinació i dinamització. Cal comptar amb la comissió externa que durà a terme el seguiment de l'Estratègia o assignar una persona responsable dins del departament de participació ciutadana.

C.1.1 Desenvolupament de campanyes informatives i assegurar-se que arriben als col·lectius infrarepresentats

Posada en marxa de campanyes específiques posant el focus en els col·lectius infrarepresantats de la mobilitat ciclista a Dénia, dones, infants, joves, gent gran, persones amb menors ingressos, persones amb menor formació, persones migrants, etc.

Per a dissenyar aquesta campanya servisquen d'inspiració els objectius estratègics establerts al mateix document de l'Estratègia de mobilitat ciclista de Dénia.

Aquestes campanyes cal que estiguen adaptades als diferents col·lectius, cercant el canal apropiat i l'ambient apropiat, perquè arriben a aquestes persones. Són les campanyes les que han de buscar a aquests col·lectius.

C.1.2 Suport en el desenvolupament d'una campanya d'informació de l'Ordenança de trànsit en coordinació amb la Policia local

Posada en marxa d'una campanya específica d'informació sobre l'ordenança de trànsit cercant la comunicació efectiva sobre el contingut d'aquesta i la darrera modificació a executar.

C.1.3 Incorporació al web Rodateràpia de totes les dimensions de la política integral ciclista

Elaboració d'un programa de comunicació tot i partint del web Rodatèrapia que incloga totes les dimensions de la política integral de la mobilitat ciclista i que estan recollides en l'Estratègia. Aquest programa de comunicació ha de servir també per a comunicar la pròpia Estratègia. La comunicació de l'Estratègia és en si mateixa una ferramenta de dinamització de la mobilitat ciclista. Cal donar a conèixer el document, ja que açò implica preparar el terreny per implementar les mesures que planteja.

En el marc d'aquesta mesura es poden editar documents informatius en suport digital o físic, com mapes de recursos ciclistes municipal, fullets, etc.

És important també establir un apertura a la participació a través del web.

C.2.2 Incorporació de la representació positiva de la mobilitat ciclista en les campanyes de comunicació de l'Ajuntament i dels serveis municipals

Establiment de protocol per a incorporar la representació positiva de la mobilitat ciclista en les campanyes de comunicació de l'Ajuntament i dels serveis municipals: Medi ambient, canvi climàtic, sanitat, educació, cultura, esports, joventut, turisme, festes, mercats, etc.

Observacions: És important que s'assigne una persona que es faça responsable de fer el seguiment en l'àrea d'Alcaldia.

Observacions: Aquesta mesura està relacionada amb les mesures P.2.1 Integració de la mobilitat ciclista en la resta de la planificació municipal i G.1.1 Coordinació administrativa interna a l'Ajuntament

M.1.1. Suport i impuls de xarxes de col·laboració amb els moviments socials i culturals per a la gestió d'iniciatives conjuntes

Identificació de les iniciatives dels agents socials i culturals, també dels agents econòmics, etc. existents amb referència a la mobilitat ciclista, tant quotidiana com d'esport i oci, i establiment de canals de diàleg per a donar-se suport mutu amb objectius comuns. Com per exemple:

- Xarxes de col·laboració per a la gestió d'iniciatives conjuntes (per exemple, serveis de lloguer de bicicletes, sistemes antirobatori, intercanvi d'informació relacionat amb la bicicleta, etc.)
- Suport en la difusió d'activitats i establiments turístics que oferisquen serveis per a cicloturistes

També l'ajuntament pot coordinar i impulsar iniciatives, com per exemple:

- Convocatòria anual d'incitatives en suport de les entitats socials que promoguen la bicicleta

Observacions: Un espai de diàleg i de coordinació entre aquestes entitats i/o agents i l'ajuntament pot ser el ens de participació de la mobilitat ciclista.

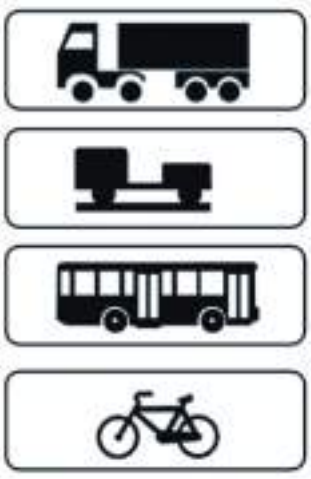
7a+i

Annex P.2: Criteris per a la senyalització d'àrees de moderació de la velocitat

Una vegada hem definit una xarxa de vies en les que la circulació ciclista pot realitzar-se compartint la calçada donat que la velocitat recomanada en aquestes vies és de 30 km/h o menys, a continuació establim uns criteris generals per a la senyalització que caldria implementar en el marc del programa de calmat del trànsit a l'àmbit urbà, dins de les mesures proposades per a la dimensió d'infraestructura a l'Estratègia de mobilitat ciclista de Dénia.

La senyalització de seguretat vial forma part de la normativa estatal de seguretat vial i es regeix pels seus criteris. Hi ha una carència d'un cos suficient de senyals i marques vials aprovat per l'administració central. En aquest context l'Ajuntament de Dénia, i mentre el Reglament General de Circulació no es modifique per a pal·liar aquesta mancança, hauria de prioritzar l'ús dels senyals reglamentàries i evitar generar un catàleg propi de senyals per a la bicicleta.

Les vies 30 (vies amb limitació a 30 km/h són carrers on es dóna la cohabitació en calçada, la normativa vigent no disposa de la senyalització específica que incloga la bicicleta en aquestes. Però es pot complementar la senyalització existent amb senyalització horitzontal, com ara el pictograma de la bicicleta en calçada; o amb senyalització vertical, com serien els panels complementaris S-880 que afegeixen la imatge de la bicicleta als senyals existents.



Imatge 1. Senyalització complementària S-880

Cal prioritzar que el límit de velocitat es garantisca mitjançant el disseny del carrer (normalment carrers d'un carril i estrets ja generen baixen velocitats), posant ressalts compatibles amb la circulació ciclista (és a dir, amb angles suavitzats, amb forma sinusoidal) i informant a la població que aquests carrers són suficientment segurs per a una circulació en cohabitació entre persones ciclistes i vehicles motoritzats.

A nivell de campanyes d'informació, és important informar a la població que no està permès avançar a les persones ciclistes circulant en carrers d'un sol carril, per evitar que es produeixin situacions d'assetjament per part de les persones conductores de vehicles motoritzats cap a les ciclistes en aquest tipus de vies.

A més de la senyalització vertical reglamentària, S-30 i S-31 en els punts d'entrada i eixida respectivament, proposem instal·lar a les vies 30 marques viàries sobre la calçada, com es fa per exemple a Barcelona, per tal de visibilitzar la possibilitat de circulació de la bicicleta. També recomanem instal·lar marques viàries a les interseccions.

Imatge 2. Zona 30 amb la inscripció de la bicicleta en el paviment per recordar que es tracta d'una calçada compartida en condicions mínimes de seguretat. Font: 7a+i

L'àrea 20 precisa estar senyalitzada en els punts d'entrada i eixida, bé amb els senyals verticals de limitació de la velocitat a 20 km/h, bé amb la senyalització vertical reglamentària de Zona Residencial, quan pertoque, les S-28 i S-29 respectivament.

Figura 3. Senyalització de Zona Residencial S-28 i S-29

Amb aquesta proposta de criteris per a senyalització de les àrees de moderació de la velocitat, la normativa sectorial és perfectament aplicable i es creen uns carrers amb velocitat moderada i compartits amb bicicletes, que són degudament informats i visibilitzats per a la disponibilitat de la població.

Cal tindre en compte que al nucli urbà de Dénia hi ha carrers per a vianants dins de les àrees 20 proposades, sobretot als nuclis històrics de les Roques i Baix la Mar principalment, en les que entenem que la circulació ciclista bé s'hauria de limitar de forma horària o bé llistar per ordenança o ban municipal aquells carrers on les bicicletes no poden transitar degut a prioritat per a vianants en tota la secció de la via, com es fa per exemple a Vitoria-Gasteiz.

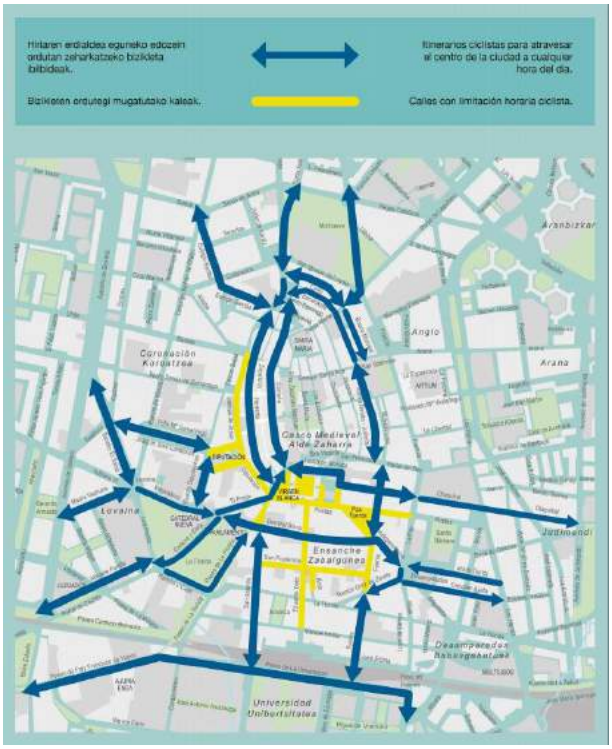


Figura 4: Itineraris ciclistes per a travessar el centre de la ciutat a qualsevol hora del dia i carrers amb limitació horària ciclista. Font: www.vitoria-gasteiz.org

7a+i

Annex P.3: Aparcament ciclista en punts atractors

Taula Annex P.3.1. Localització d'aparcament ciclista en punts atractors

nº	Prioritat	Punts atractors a cobrir	Localització aproximada
x01	Alta	Àrea de vianants	Plaça Benidorm
x02	Alta	Àrea de vianants	Plaça del Raset
x03	Alta	Centre Info Dona de Dénia	Plaça de Sant Josep, 6
x04	Alta	Llotja de Dénia	Port de Dénia, Moll Pesquer
x05	Mitjana	Policia Nacional / Capitania marítima	Carrer Castell d'Olimbroi, 5
x06	Alta	Club Nàutic	Port de Dénia, carretera de Dénia a Xàbia, s/n
x07	Alta	C. Privat Educació Infantil Primer Cicle El Castellet	Avinguda Doctor Fleming, 5-B
x08	Mitjana	Medi Ambient i Territori, Consulta Jove / Agència de lectura Baix la Mar / Centre Llunàtics	Ronda de les Muralles, 42
x09	Alta	Trinquet Vista Alegre	Carrer del Trinquet, 11
x10	Alta	Mercat municipal / Mercat ambulant de fruites i verdures	Carrer Magallanes s/n
x11	Alta	Museu Etnològic / Jardí de la Plaça de la Constitució	Carrer dels Cavallers, 1
x12	Alta	Biblioteca Pública Municipal	Carrer Sant Josep, 6
x13	Alta	Centre de Desenvolupament Infantil i Atenció primerenca marina Alta	Carrer Sant Cristòfol, 18
x14	Alta	Àrea de vianants	Avinguda del Cid / Carrer San Narciso
x15	Mitjana	Centre de barri Oest	Carrer Major, 65
x16	Alta	CEIP Cervantes	Carrer Montcada, 1
x17	Alta	Camp municipal El Rodat	Avinguda d'Alacant, 6
x18	Alta	Escola Infantil El Rodat (Pou de la Muntanya)	Avinguda d'Alacant, 2
x19	Alta	Serveis Socials / Conselleria d'Agricultura, Pesca i Alimentació	Plaça Arxiduc Carles, 3
x20	Alta	Àrea de joc Plaça Arxiduc Carles	Avinguda d'Alacant
x21	Alta	Àrea de joc Carrer Via / Auditori i Centre Social / Museu del Joguet	Carrer de la Via, 36
x22	Alta	Oficina Municipal de Turisme	Plaça Oculista Buigues, 9
x23	Alta	Escola Privada de Música Manuel Latur / Jardí i àrea de joc Passeig Saladar	Carrer Manuel Latur, 7

nº	Prioritat	Punts atractors a cobrir	Localització aproximada
x24	Alta	C. Privat Educació Infantil Primer Cicle El Portet	Carrer Pintor Llorens, 12
x25	Alta	Jardí i àrea de joc Chabás	Avinguda del Marquesat
x26	Mitjana	Centre de barri de Sertori	Carrer de Sertori, 22
x27	Alta	Privat Educació Infantil Primer Cicle Colorets	Carrer Pedreguer, 18
x28	Alta	CEIP Montgó	Carrer José Oliver, 3
x29	Alta	CEIP Pou de la Muntanya	Avinguda del Montgó, 20
x30	Alta	Jardí i àrea de joc de la Plaça Jaume I	Plaça Jaume I
x31	Alta	Centre de Salut II	Plaça Jaume I, 5
x32	Alta	CEIP Les vessanes	Plaça jaume I, 4
x33	Mitjana	CREAMA (Centre empresarial de la Marina Alta)	Carrer 9 d'octubre s/n
x34	Alta	Nova estació d'autobusos	Carrer José Moncho Ferrer s/n
x35	Alta	Centre Privat Formació Professional Peluquería Impakto	Avinguda de Gata de Gorgos, 2
x36	Alta	C. Privat Educació Infantil Primer Cicle Bombonets	Avinguda de València, 26
x37	Alta	CEIP Llebeig	Avinguda de València, 41
x38	Alta	CEE Públic comarcal Raquel Payá	Partida Madrigueres Sud, 74
x39	Alta	Parcs i Jardins / Centre cultural Artístics / Policlínica San Carlos	Partida Madrigueres Sud, 14
x40	Mitjana	Policia Local	Partida Madrigueres Sud, 14-A
x41	Mitjana	Guàrdia Civil	Avinguda de Gandia, 27
x42	Alta	IES María Ibars	Camí del Llavador, 1
x43	Alta	Trinquet El Rovellet	Carrer del Catamarà
x44	Alta	CDT Centre de Turisme	Carrer Falutx s/n
x45	Alta	Club de Tenis	Partida de la Marjal, 5
x46	Alta	Pavelló d'esports Joan Fuster	Partida Capsades, 2B
x47	Alta	Centre Interpretació Natural del Montgó	Camí de San Joan
x48	Alta	IES nº3	Carrer Híades, 10

nº	Prioritat	Punts atractors a cobrir	Localització aproximada
x49	Alta	CPC Sagrado Corazón - Carmelitas	Camí de Santa Llucía, 12
x50	Alta	CP Alfa i Omega	Camí de l'ermita de Santa Llucía, 12
x51	Alta	Residència persones majors Santa Llucía	Partida Santa Llúcia B, 23
x52	Alta	IES Historiador Chabas	Carrer Ceto, 1
x53	Alta	CPC Paidos	Camí Assagador de Cabanes, 16
x54	Alta	C. Privat Educació Infantil Bambi (Paidos)	Camí Assagador de Cabanes, 14
x55	Alta	Escola Infantil Primer Cicle Municipal l'Escoleta	Carrer Alpice, 22
x56	Alta	Ajuntament de la Xara	Carrer Major, 14
x57	Alta	Mercat de la terra de la Xara	Plaça del Cinema
x58	Alta	Escola Infantil Primer Cicle Municipal Mestra Vicenta Estela / Consultori Mèdic la Xara	Carrer de les Escoles, 1, la Xara
X59	Alta	Centre Ocupacional Persones amb discapacitat La Xara	Partida Punta de Benimaquia, 14
X60	Alta	CEIP Pare Pere	Carrer de les Escoles, 5
x61	Alta	Consultori Mèdic Jesús Pobre	Plaça Pou de la Murtera, 3 BJ
x62	Alta	Platja Les Rotes	Carrer Escorpí

7a+i

Annex P.4: Resum de les mesures

Taula Annex P.4.1 Taula resum de les mesures

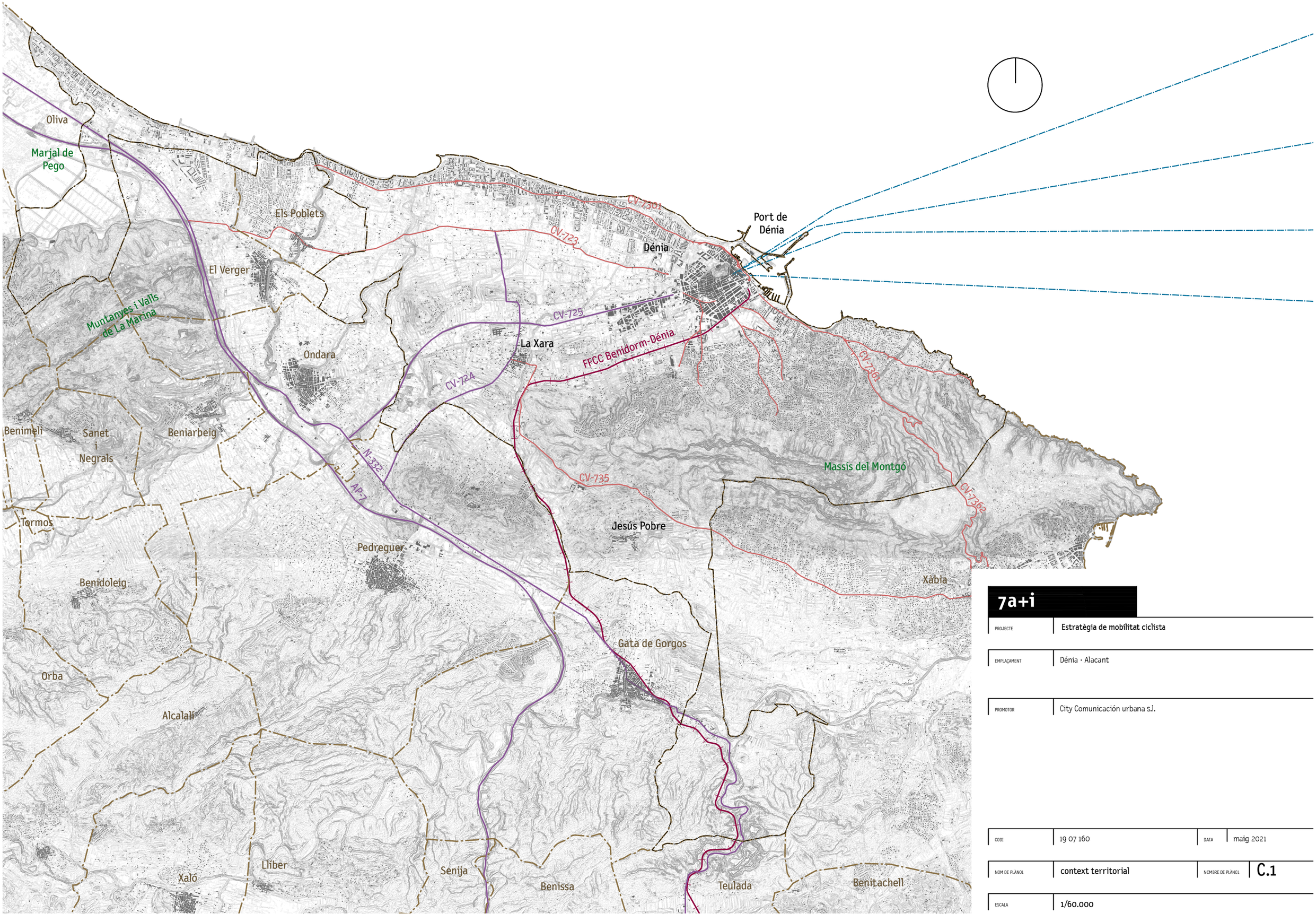
	Àmbit		Programes		Mesures	Objectius estratègics relacionats	Programació (anys)						Àrea de l'Ajuntament responsable	Àrees de l'Ajuntament vinculades	Altres agents implicats	Indicadors de seguiment
							1	2	3	4	5	6				
N	Normativa	N.1	Programa d'incorporació de la mobilitat ciclista al planejament urbanístic	N.1.1	Establiment criteris de incorporació de la mobilitat ciclista a la normativa urbanística del PGE de Dénia	01, 02, 03, 04, 05, 06							Urbanisme Planejament, gestió i infraestructures	-	-	IN.1
		N.2	Programa de millora d'altres normatives relacionades amb la mobilitat ciclista	N.2.1	Modificació de l'Ordenança de Trànsit per a incorporar la darrera revisió	01, 02, 03, 04, 05							Seguretat, trànsit i transport Governació	Seguretat, trànsit i transport Policia Local	-	IN.2, IN.3
P	Planificació	P.1	Programa de seguiment de la implementació de l'Estratègia de mobilitat ciclista	P.1.1	Avaluació periòdica de l'Estratègia de mobilitat ciclista	01, 02, 03, 04, 05, 06							Seguretat, trànsit i transport Governació	Seguretat, trànsit i transport Policia Local	Empresa concessionària de la senyalització i el mobiliari urbà	IP.1, IP.2, IP.3, IP.4, IP.5
		P.2	Programa d'integració de la mobilitat ciclista en la resta de la planificació municipal	P.2.1	Integració de la mobilitat ciclista en la resta de la planificació municipal	01, 02, 03, 04, 05, 06							Alcaldia Gabinet Alcaldia	-	-	IP.6
		P.3	Programa de seguretat viària ciclista	P.3.1	Avaluació periòdica de la sinistralitat ciclista i auditoria del context d'accidentalitat	01, 02, 03, 04, 05							Seguretat, trànsit i transport Policia Local	-	-	IP.7, IP.8
I	Infraestructura	I.1	Programa de calmat del trànsit a l'àmbit urbà	I.1.1	Realització d'actuacions destinades a la creació d'àrees de moderació de la velocitat i d'incorporació dels ciclistes a la calçada	01, 02, 03, 04, 05, 0	Fase 1	Fase 2	Fase 3	Fase 4			Urbanisme Planejament, gestió i infraestructures	Seguretat, trànsit i transport Policia Local	Empresa concessionària de la senyalització i el mobiliari urbà	II.1
				I.1.2	Realització de projecte de calmat de trànsit al front marítim	01, 02, 03, 04, 05, 06							Urbanisme Planejament, gestió i infraestructures	Seguretat, trànsit i transport Policia Local	-	II.2
				I.1.3	Realització de projecte de calmat de trànsit de la Plaça Jaume I	01, 02, 03, 04, 05, 06							Urbanisme Planejament, gestió i infraestructures	Seguretat, trànsit i transport Policia Local	-	II.2
				I.1.4	Realització de projecte de calmat de trànsit a l'Avinguda d'Alacant	01, 02, 03, 04, 05, 06							Urbanisme Planejament, gestió i infraestructures	Seguretat, trànsit i transport Policia Local	-	II.2
				I.1.5	Realització de projecte de calmat de trànsit a l'entorn de l'estació d'autobusos, carrer Mestre Monjo	01, 02, 03, 04, 05, 06							Urbanisme Planejament, gestió i infraestructures	Seguretat, trànsit i transport Policia Local	-	II.2
				I.1.6	Realització de projecte de calmat de trànsit al Camí de Sant Joan i Camí de Santa Llúcia	01, 02, 03, 04, 05, 06							Urbanisme Planejament, gestió i infraestructures	Seguretat, trànsit i transport Policia Local	-	II.2
				I.1.7	Realització de projecte de calmat de trànsit a la carretera de les Marines	01, 02, 03, 04, 05, 06							Urbanisme Planejament, gestió i infraestructures	Seguretat, trànsit i transport Policia Local	-	II.2
				I.1.8	Impuls del projecte de calmat de trànsit a la carretera CV-736 i carretera provincial barranc del Monyo	01, 02, 03, 04, 05, 06							Urbanisme Planejament, gestió i infraestructures	Seguretat, trànsit i transport Policia Local	Generalitat Valenciana Conselleria de Política Territorial, Obres Públiques i Mobilitat	II.2
		I.2	Programa de senyalització de zones d'espera avançada ciclistes	I.2.1	Instal·lació de zones d'espera avançades als encreuaments semaforitzats	01, 02, 03, 04, 05							Urbanisme Planejament, gestió i infraestructures	Seguretat, trànsit i transport Policia Local Gestió de serveis comunitarisprema	-	-
		I.3	Programa de reforma de les vies ciclistes urbanes	I.3.1	Realització d'actuacions destinades a l'eliminació de les vies ciclistes que conformen l'Itinerari 5	03, 04							Urbanisme Planejament, gestió i infraestructures	Seguretat, trànsit i transport Policia Local	-	II.3
				I.3.2	Realització de projecte de reforma de l'Itinerari 1	01, 02, 03, 04, 05, 06							Urbanisme Planejament, gestió i infraestructures	Seguretat, trànsit i transport Policia Local	-	II.4
				I.3.3	Realització de projecte de reforma de l'Itinerari 3	01, 02, 03, 04, 05, 06							Urbanisme Planejament, gestió i infraestructures	Seguretat, trànsit i transport Policia Local	-	II.4

Àmbit		Programes		Mesures	Objectius estratègics relacionats	Programació (anys)						Àrea de l'Ajuntament responsable	Àrees de l'Ajuntament vinculades	Altres agents implicats	Indicadors de seguiment
						1	2	3	4	5	6				
			I.3.4	Realització de projecte de reforma de l'Itinerari 4	01, 02, 03, 04, 05, 06							Urbanisme Planejament, gestió i infraestructures	Seguretat, trànsit i transport Policia Local	-	II.4
			I.3.5	Revisió de les actuacions realitzades de connexió amb la Via Verda de Dénia	01, 02, 03, 04, 05, 06							Urbanisme Planejament, gestió i infraestructures	Seguretat, trànsit i transport Policia Local	-	II.5
		I.4 Programa de reforma de les vies ciclistes interurbanes	I.4.1	Impuls de la realització de projecte de millora de la CR-725 en coordinació amb el govern autonòmic	01, 02, 03, 04, 05, 06							Seguretat, trànsit i transport Governació	Urbanisme Planejament, gestió i infraestructures	Generalitat Valenciana Conselleria de Política Territorial, Obres Públiques i Mobilitat	II.6
		I.5 Programa de millora de la xarxa d'aparcament ciclista	I.5.1	Ampliació d'aparcament ciclista segur en punts atractors de mobilitat	01, 02, 03, 04, 05							Seguretat, trànsit i transport Governació	Seguretat, trànsit i transport Policia Local	Empresa concessionària de la senyalització i el mobiliari urbà	II.7, II.8, II.9, II.10
			I.5.2	Instal·lació d'aparcament ciclista segur en les zones sense dotació d'aparcament	01, 02, 03, 04, 05							Seguretat, trànsit i transport Governació	Seguretat, trànsit i transport Policia Local	Empresa concessionària de la senyalització i el mobiliari urbà	II.7, II.8, II.9
			I.5.3	Instal·lació d'aparcament segur ciclista tancat en les zones sense dotació d'aparcament	01, 02, 03, 04, 05							Seguretat, trànsit i transport Governació	Seguretat, trànsit i transport Policia Local Urbanisme Planejament, gestió i infraestructures Control urbanístic i serveis generals	Empresa concessionària de la senyalització i el mobiliari urbà	-
		I.6 Programa de conservació de la xarxa ciclista	I.6.1	Execució d'un pla de manteniment de les vies ciclistes	01, 02, 03, 04, 05, 06							Seguretat, trànsit i transport Policia Local	Urbanisme Planejament, gestió i infraestructures Gestió de serveis comunitaris	-	II.10
			1.6.2	Execució d'un pla de manteniment de l'aparcament ciclista	01, 02, 03, 04, 05, 06							Seguretat, trànsit i transport Policia Local	-	Empresa concessionària de la senyalització i el mobiliari urbà	II.11
		I.7 Programa front el robatori	I.7.1	Reactivació del registre i marcatge ciclista i altres serveis vinculats	01, 02, 03, 04, 05							Seguretat, trànsit i transport Policia Local	-	-	II.12, II.13
			I.7.2	Desenvolupament de fórmules per a la compra de cadenats	01, 02, 03, 04, 05							Seguretat, trànsit i transport Policia Local	-	Comerç local	
E	Educació i capacitació	E.1 Programa d'extensió de les habilitats ciclistes als col·lectius infrarepresentats	E.1.1	Realització de cursos de circulació ciclista i assegurar-se que arriben als col·lectius infrarepresentats	01, 02, 03, 04, 05							Seguretat, trànsit i transport Governació	Sòcio-cultural Joventut Esports Benestar social Medi ambient	-	IE.1, IE.2
			E.1.2	Actualització del programa d'educació viària per a primària i extensió a secundària de la Policia local	01, 02, 03, 04, 05							Seguretat, trànsit i transport Policia Local	Sòcio-cultural Educació	Centres educatius de primària i secundària	IE.3, IE.4, IE.5
		E.2 Programa d'accés ciclista als centres d'educació	E.2.1	Impuls del projecte Caminis	01, 02, 03, 04, 05, 06							Seguretat, trànsit i transport Governació	Seguretat, trànsit i transport Policia Local Alcaldia Participació ciutadana Sòcio-cultural Educació Medi ambient	Centres educatius de primària	IE.6
			E.2.2	Impuls d'un projecte específic en coordinació amb els centres d'educació secundària	01, 02, 03, 04, 05, 06							Seguretat, trànsit i transport Governació	Seguretat, trànsit i transport Policia Local Alcaldia Participació ciutadana Sòcio-cultural Educació, Joventut Medi ambient	Centres educatius de secundària	IE.7

	Àmbit		Programes		Mesures	Objectius estratègics relacionats	Programació (anys)					Àrea de l'Ajuntament responsable	Àrees de l'Ajuntament vinculades	Altres agents implicats	Indicadors de seguiment
							1	2	3	4	5				
		E.3	Programa de formació ciclista per als tècnics municipals	E.3.1	Realització de cursos de capacitació en mobilitat ciclista per als tècnics municipals i assegurar-se que tinguen formació	03, 05						Organització i modernització Organització i recursos humans	Seguretat, trànsit i transport Governació	-	IE.8
G	Governança i participació	G.1	Programa de coordinació de la política integral ciclista interna i externa	G.1.1	Coordinació administrativa interna a l'Ajuntament	01, 02, 03, 04, 05, 06						Alcaldia Gabinet Alcaldia	Seguretat, trànsit i transport Governació	-	IG.1
				G.1.2	Coordinació administrativa externa a l'Ajuntament	05, 06						Alcaldia Gabinet Alcaldia	Seguretat, trànsit i transport Governació	Generalitat Valenciana Diputació de València etc.	IG.2
		G.2	Programa de dinamització de l'ens de participació de la mobilitat ciclista de Dénia	G.2.1	Impuls de l'ens de participació de la mobilitat ciclista	01, 02, 03, 04, 05, 06						Seguretat, trànsit i transport Governació	Alcaldia Participació ciutadana Gabinet Alcaldia	Agents de l'entorn social, cultural, econòmic, etc.	IG.3, IG.4
C	Comunicació	C.1	Programa d'informació per a la mobilitat ciclista	C.1.1	Desenvolupament de campanyes informatives i assegurar-se que arriben als col·lectius infrarepresentats	01, 02, 03, 04, 05, 06						Seguretat, trànsit i transport Governació	Seguretat, trànsit i transport Policia Local Alcaldia Gabinet Alcaldia, Normalització lingüística, Premsa	Empresa concessionària de la senyalització i el mobiliari urbà	IC.1, IC.2
				C.1.2	Suport en el desenvolupament d'una campanya d'informació de l'Ordenança de trànsit en coordinació amb la Policia local	01, 02, 03, 04, 05, 06						Seguretat, trànsit i transport Policia Local	Alcaldia Gabinet Alcaldia, Normalització lingüística, Premsa	-	IC.3
				C.1.3	Incorporació al web Rodateràpia de totes les dimensions de la política integral ciclista	01, 02, 03, 04, 05, 06						Seguretat, trànsit i transport Governació	Seguretat, trànsit i transport Policia Local Alcaldia Gabinet Alcaldia, Normalització lingüística, Premsa	Empresa concessionària de la senyalització i el mobiliari urbà	IC.4
		C.2	Programa de representació de la mobilitat ciclista a nivell transversal	C.2.2	Incorporació de la representació positiva de la mobilitat ciclista en les campanyes de comunicació de l'Ajuntament i dels serveis municipals	01, 02, 03, 04, 05, 06						Alcaldia Gabinet Alcaldia	Seguretat, trànsit i transport Governació Alcaldia Normalització lingüística, Premsa	-	IC.5
M	Moviments socials i culturals	M.1	Programa de col·laboració amb els moviments socials i culturals	M.1.1	Suport i impuls de xarxes de col·laboració amb els moviments socials i culturals per a la gestió d'iniciatives conjuntes	01, 02, 03, 04, 05, 06						Alcaldia Gabinet Alcaldia	Seguretat, trànsit i transport Governació Alcaldia Participació ciutadana	Agents de l'entorn social, cultural, econòmic, etc.	IM.1

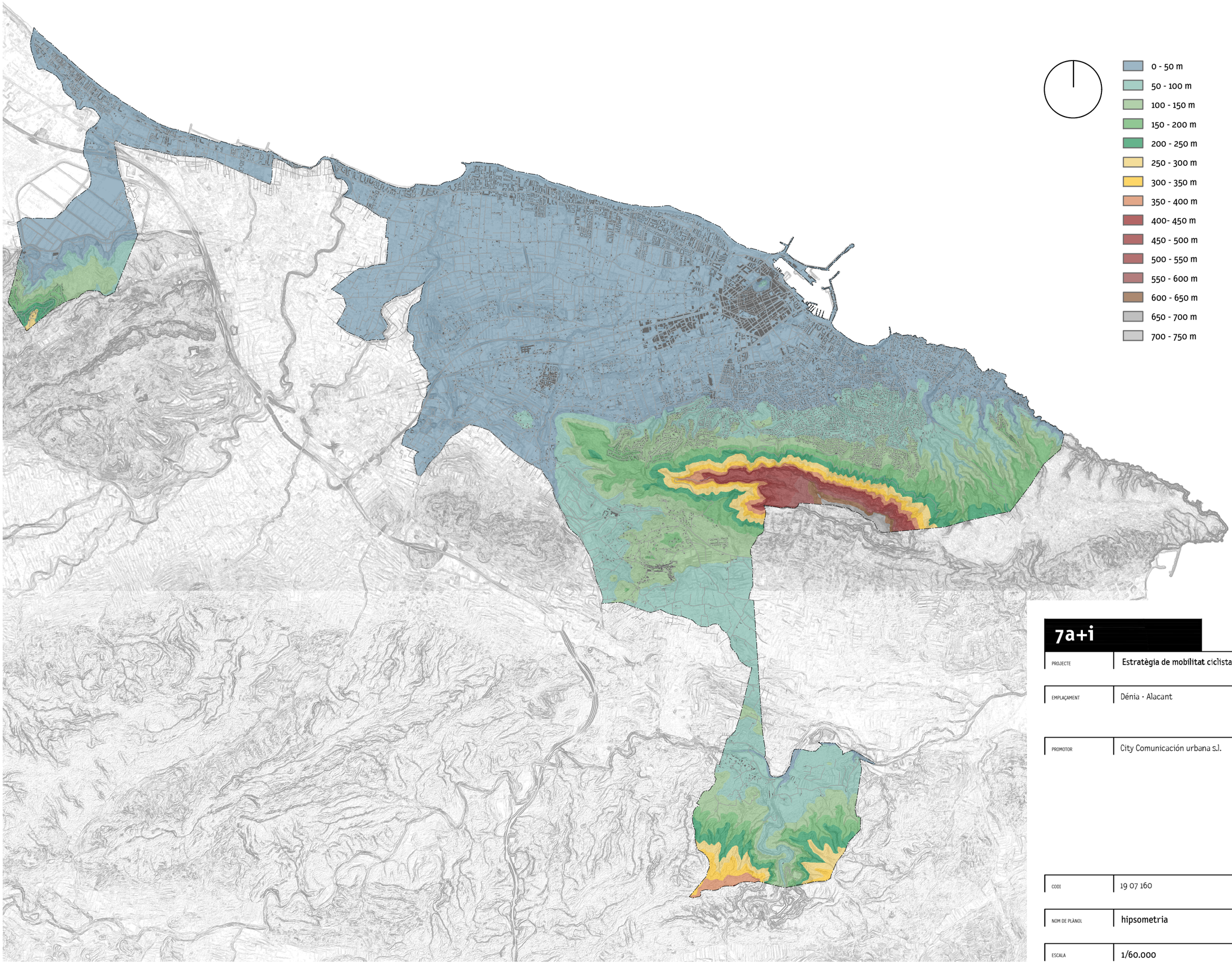
7a+i

Plànols: C.1 Context territorial C.2 Hipsometria C.3 Pendents de la xarxa viària C.4 Punts atractors de mobilitat C.5 Distribució de la població C.6 Usos del sòl C.7 Habitatges principals C.8 Renda mitjana per persona C.9 Context ambiental D.1 Vies ciclistes D.2 Aparcament ciclista D.3 Concentració de població i rendes baixes P.1 Àrees de moderació de la velocitat P.2 Projectes de calmat del trànsit P.3 Vies ciclistes P.4 Aparcament ciclista



7a+i

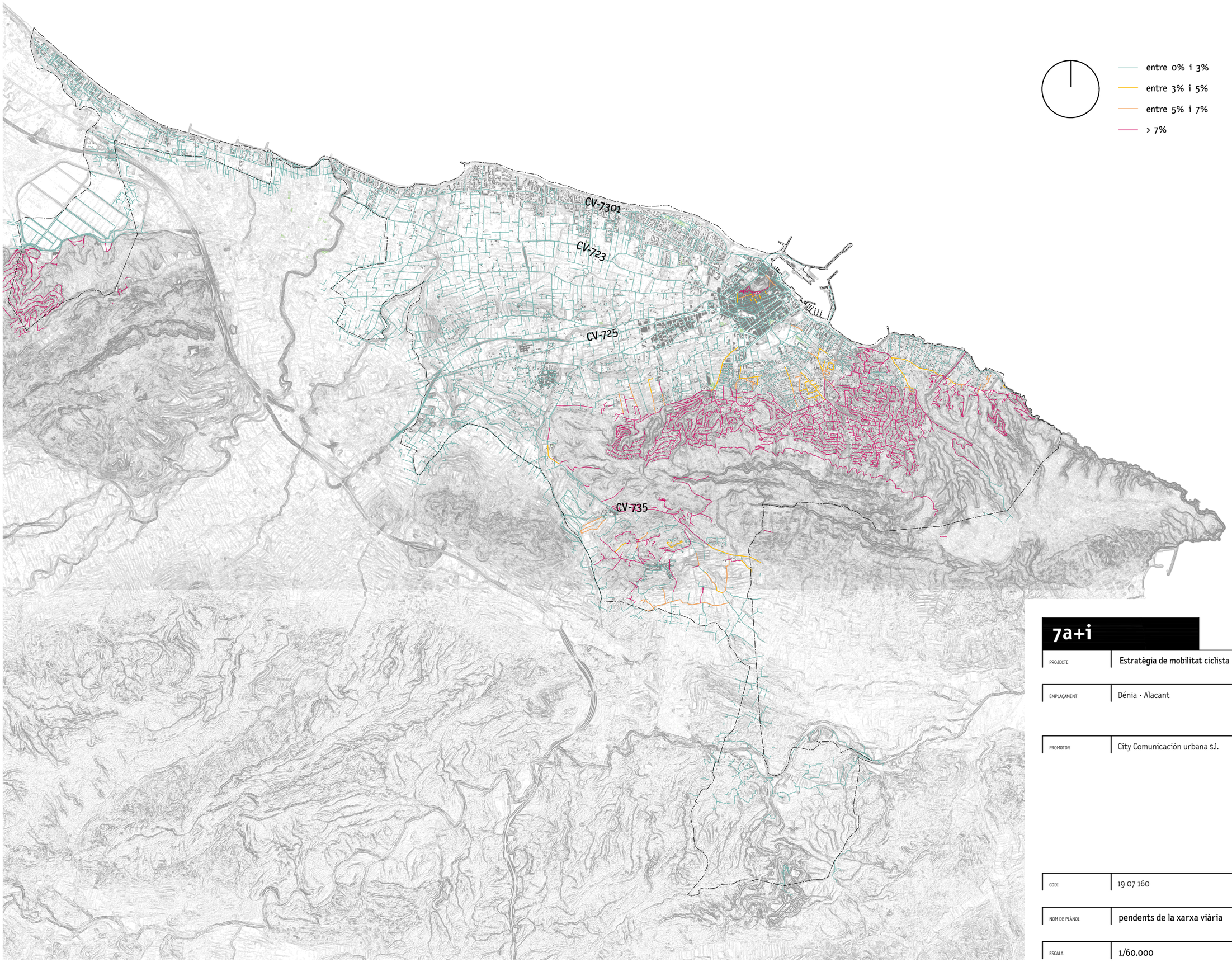
PROJECTE	**Estratègia de mobilitat** ciclista
EMPLAÇAMENT	Dénia · Alacant
PROMOTOR	City Comunicación urbana s.l.
CODI	19 07 160
DATA	maig 2021
NOM DE PLÀNOL	context territorial
NOMBRE DE PLÀNOL	C.1
ESCALA	1/60.000



7a+i

PROJECTE	**Estratègia de mobilitat ciclista**
EMPLAÇAMENT	Dénia · Alacant
PROMOTOR	City Comunicación urbana s.l.

CODI	19 07 160	DATA	maig 2021
NOM DE PLÀNOL	**hipsometria**	NOMBRE DE PLÀNOL	**C.2**
ESCALA	1/60.000		



7a+i

PROJECTE	**Estratègia de mobilitat** ciclista
EMPLAÇAMENT	Dénia · Alacant
PROMOTOR	City Comunicación urbana s.l.

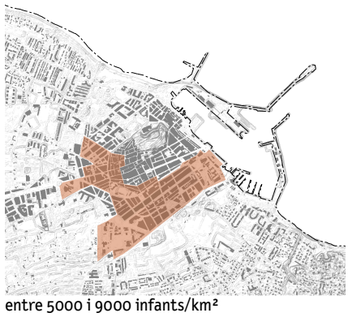
CODI	19 07 160	DATA	maig 2021
NOM DE PLÀNOL	pendents de la xarxa viària	NOMBRE DE PLÀNOL	C.3
ESCALA	1/60.000		

atractors de mobilitat
transport
sanitaris
proveïments
esportius
docents
administratius
culturals

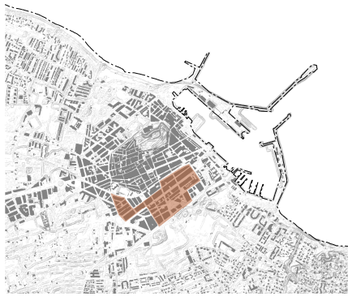
7a+i

PROJECTE	**Estratègia de mobilitat** ciclista
EMPLAÇAMENT	Dénia · Alacant
PROMOTOR	City Comunicación urbana s.l.
CODI	19 07 160
DATA	maig 2021
NOM DE PLÀNOL	punts atractors de mobilitat
NOMBRE DE PLÀNOL	C.4
ESCALA	1/60.000

< 500 h/km²
entre 500 i 1000 h/km²
entre 1000 i 5000 h/km²
entre 5000 i 15000 h/km²
entre 15000 i 30000 h/km²
entre 30000 i 60000 h/km²



entre 5000 i 9000 infants/km²

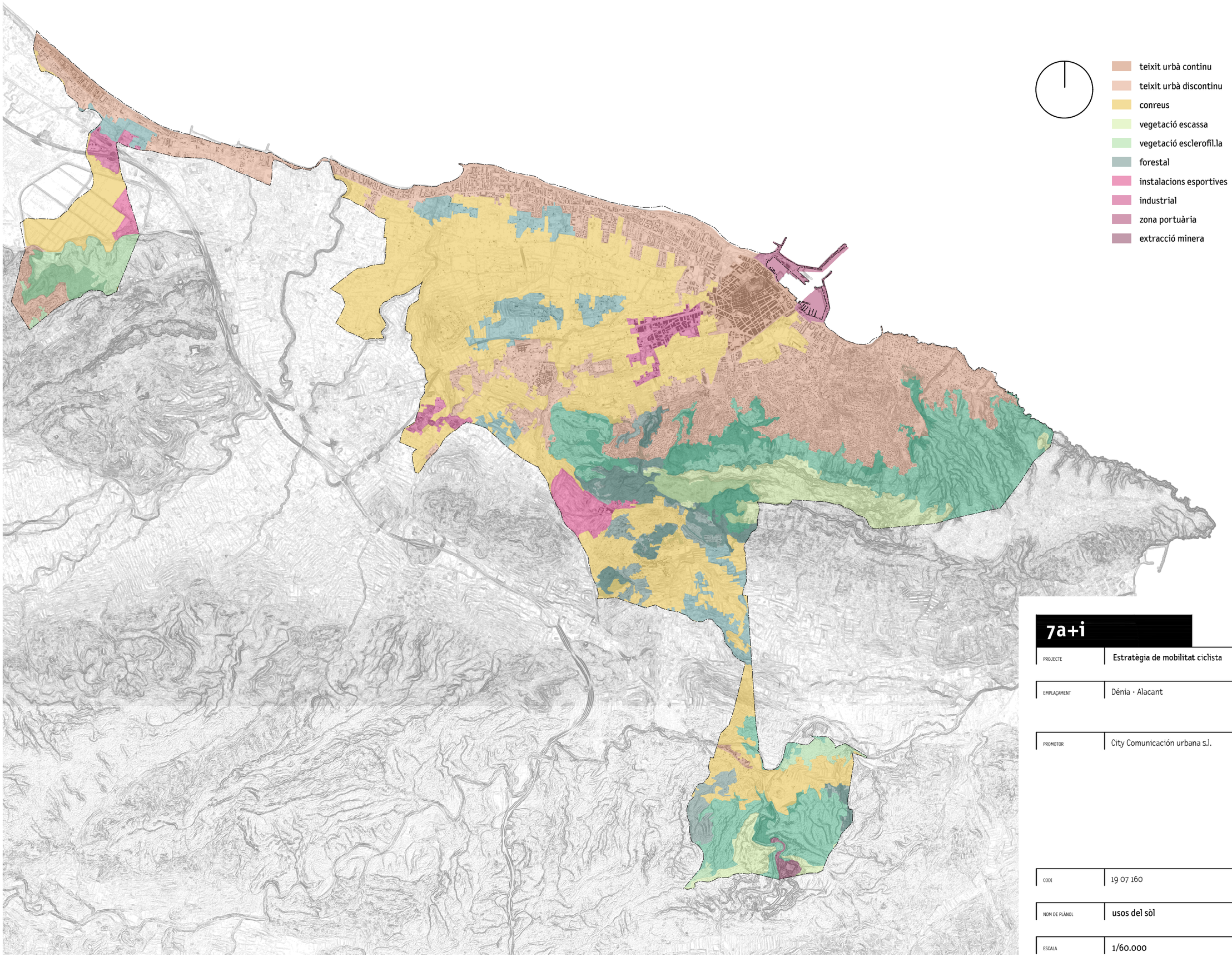


entre 5000 i 9000 persones grans/km²

7a+i

PROJECTE	**Estratègia de mobilitat** ciclista
EMPLAÇAMENT	Dénia · Alacant
PROMOTOR	City Comunicación urbana s.l.

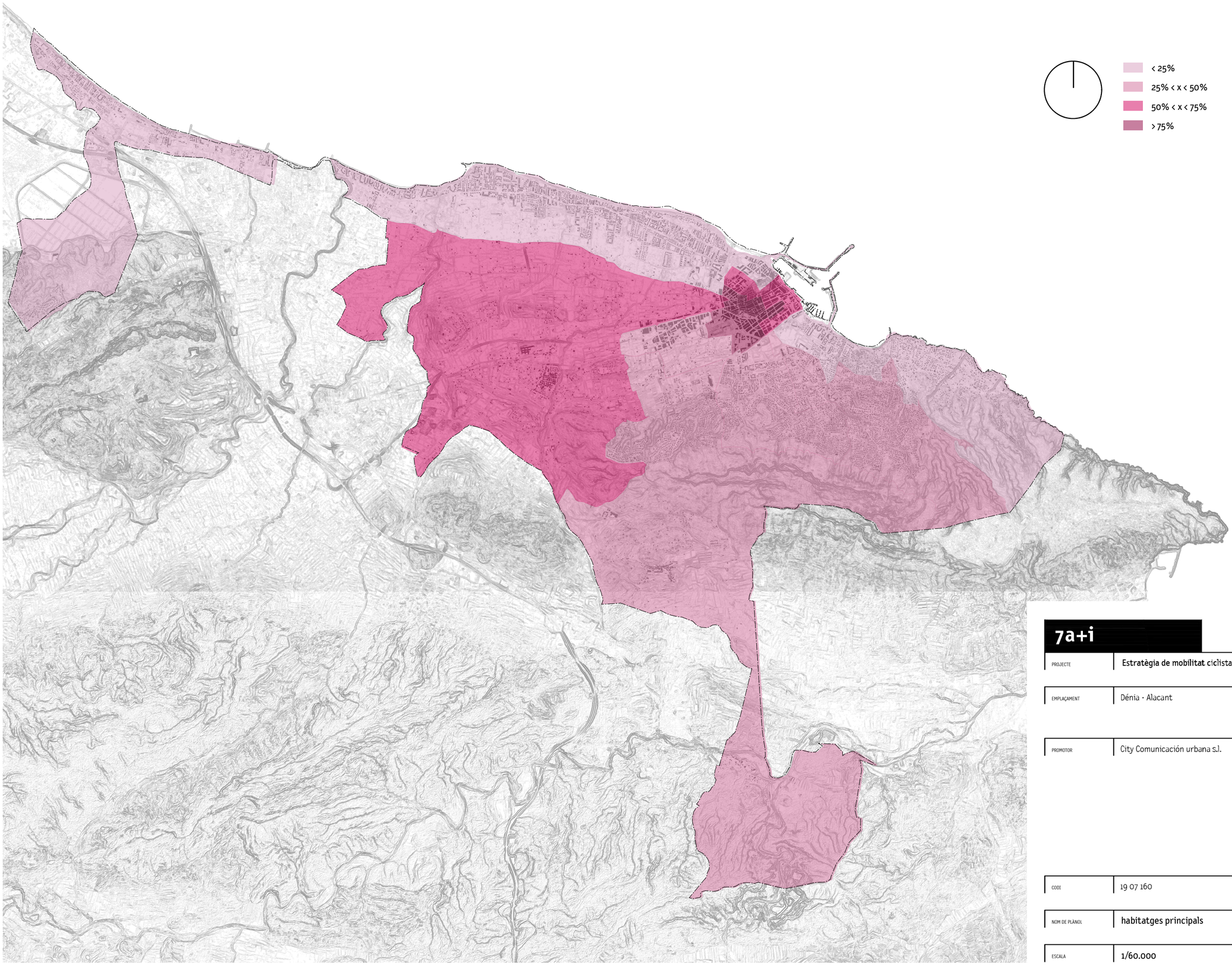
CODI	19 07 160	DATA	maig 2021
NOM DE PLÀNOL	distribució de la població	NOMBRE DE PLÀNOL	C.5
ESCALA	1/60.000		



7a+i

PROJECTE	**Estratègia de mobilitat ciclista**
EMPLAÇAMENT	Dénia · Alacant
PROMOTOR	City Comunicación urbana s.l.

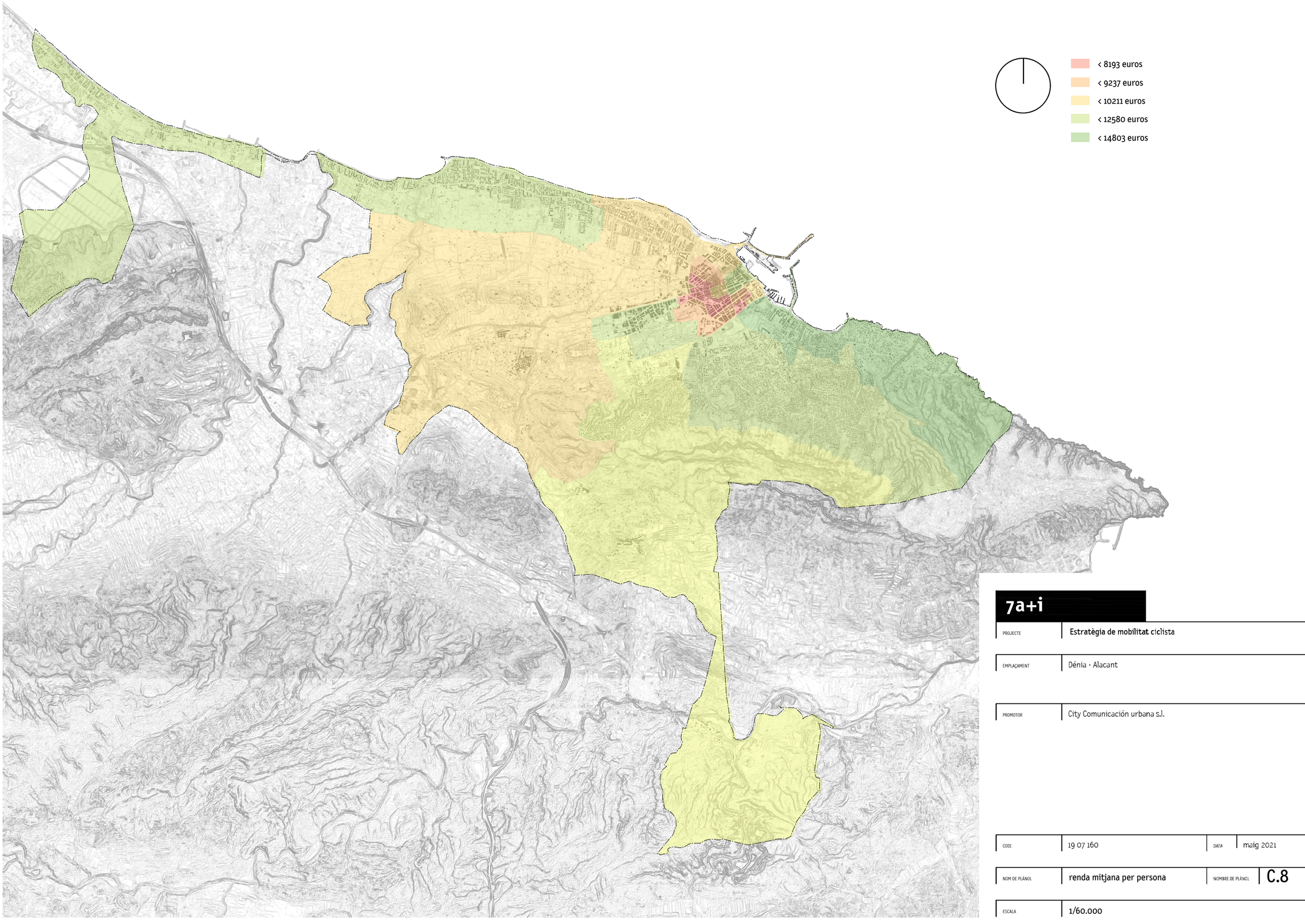
CODI	19 07 160	DATA	maig 2021
NOM DE PLÀNOL	**usos del sòl**	NOMBRE DE PLÀNOL	**C.6**
ESCALA	**1/60.000**		



7a+i

PROJECTE	**Estratègia de mobilitat ciclista**
EMPLAÇAMENT	Dénia · Alacant
PROMOTOR	City Comunicación urbana s.l.

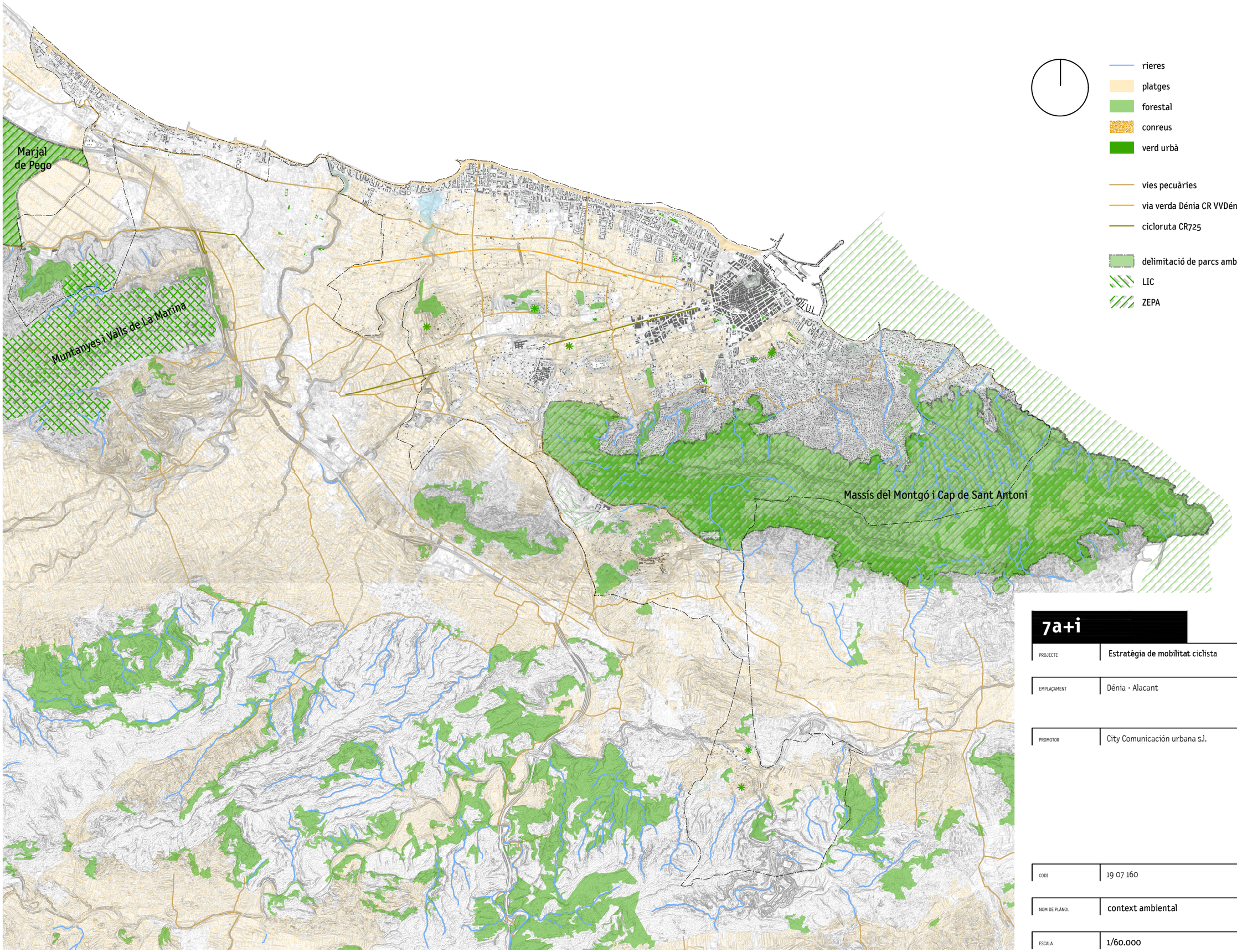
CODI	19 07 160	DATA	maig 2021
NOM DE PLÀNOL	**habitatges principals**	NOMBRE DE PLÀNOL	**C.7**
ESCALA	1/60.000		



7a+i

PROJECTE	**Estratègia de mobilitat ciclista**
EMPLAÇAMENT	Dénia · Alacant
PROMOTOR	City Comunicación urbana s.l.

CODI	19 07 160	DATA	maig 2021
NOM DE PLÀNOL	**renda mitjana per persona**	NOMBRE DE PLÀNOL	**C.8**
ESCALA	1/60.000		



7a+i

PROJECTE	**Estratègia de mobilitat** ciclista
EMPLAÇAMENT	Dénia · Alacant
PROMOTOR	City Comunicación urbana s.l.

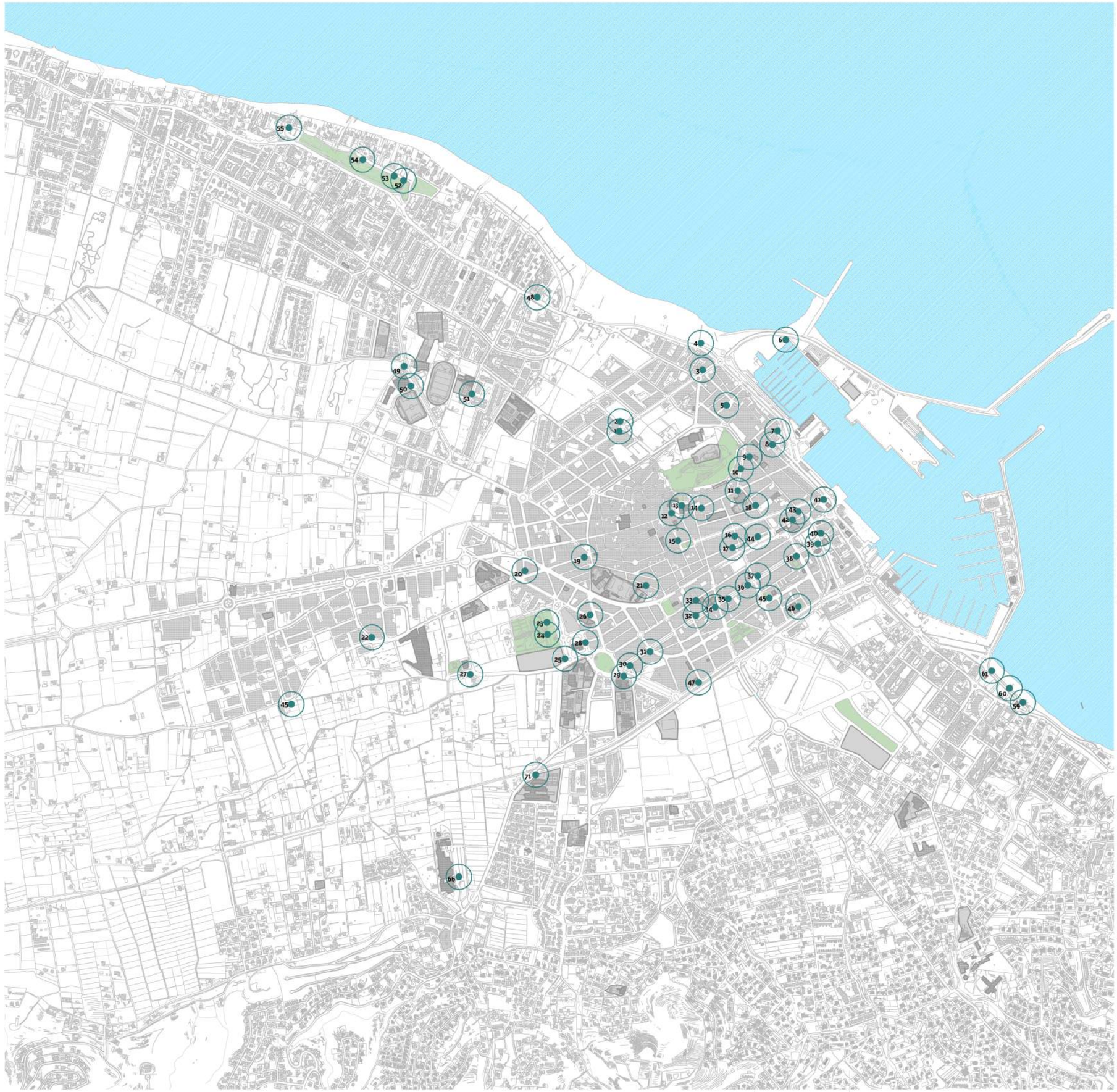
CODI	19 07 160	DATA	maig 2021
NOM DE PLÀNOL	context ambiental	NOMBRE DE PLÀNOL	C.9
ESCALA	1/60.000		

- senda ciclable
- carril bici insegur
- vorera bici insegura
- interrupcions en els itineraris
- connexió amb VV Dénia pendent de revisió

7a+i

PROJECTE	**Estratègia de mobilitat ciclista**
EMPLAÇAMENT	Dénia · Alacant
PROMOTOR	City Comunicación urbana s.l.

CODI	19 07 160	DATA	maig 2021
NOM DE PLÀNOL	**vies ciclistes**	NOMBRE DE PLÀNOL	**D.1**
ESCALA	1/15.000		

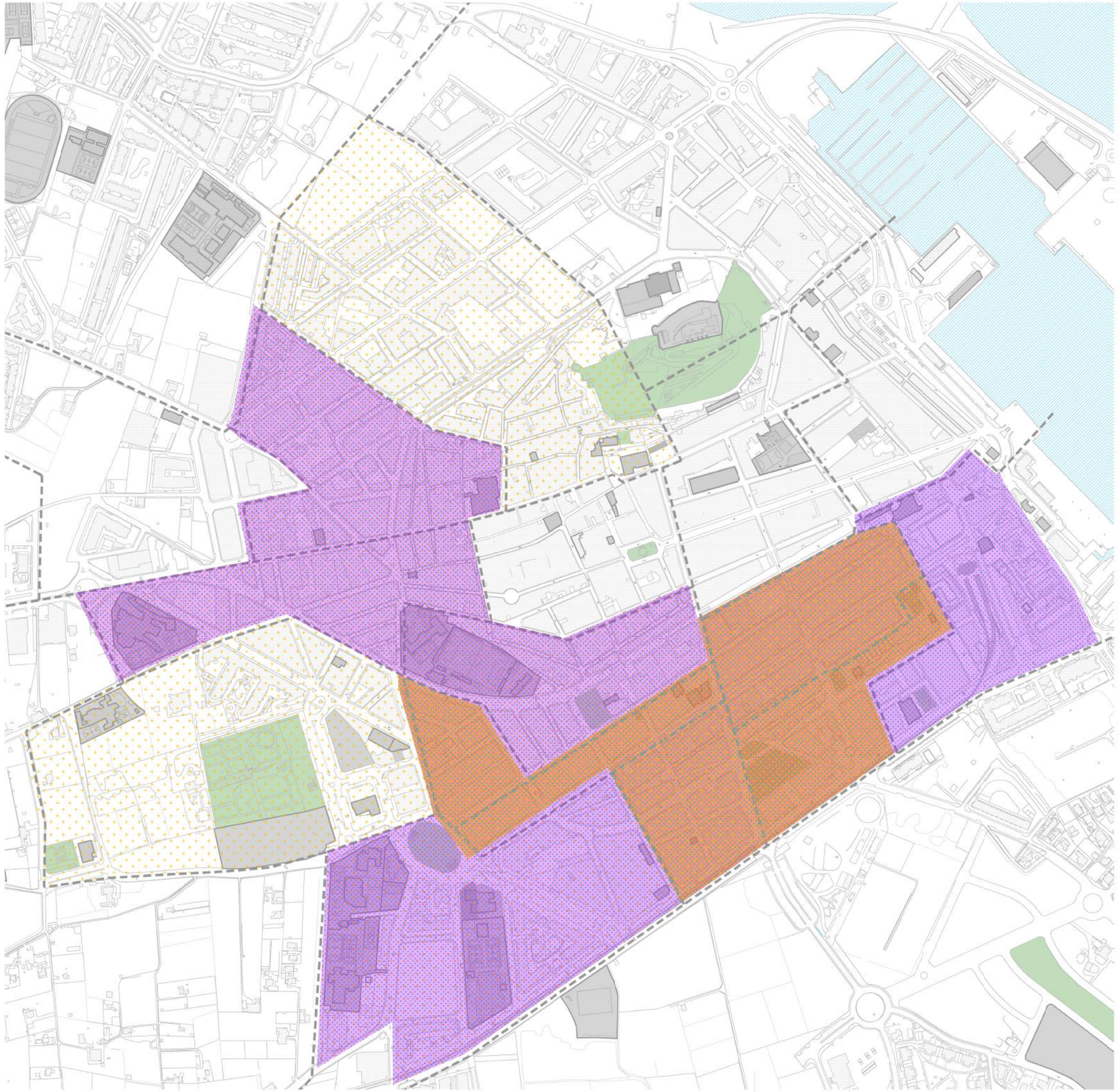


aparcament ciclista
EXISTENT

7a+i

PROJECTE	Estratègia de mobilitat ciclista
EMPLAÇAMENT	Dénia · Alacant
PROMOTOR	City Comunicación urbana s.l.

CODI	19 07 160	DATA	maig 2021
NOM DE PLÀNOL	aparcament ciclista	NOMBRE DE PLÀNOL	D.2
ESCALA	1/15.000		



densitat de població
entre 15.000 i 30.000 h/km2

densitat de població
entre 30.000 i 60.000 h/km2

densitat de població infants
entre 5.000 i 9.000 h/km2

densitat de població persones grans
entre 5.000 i 9.000 h/km2

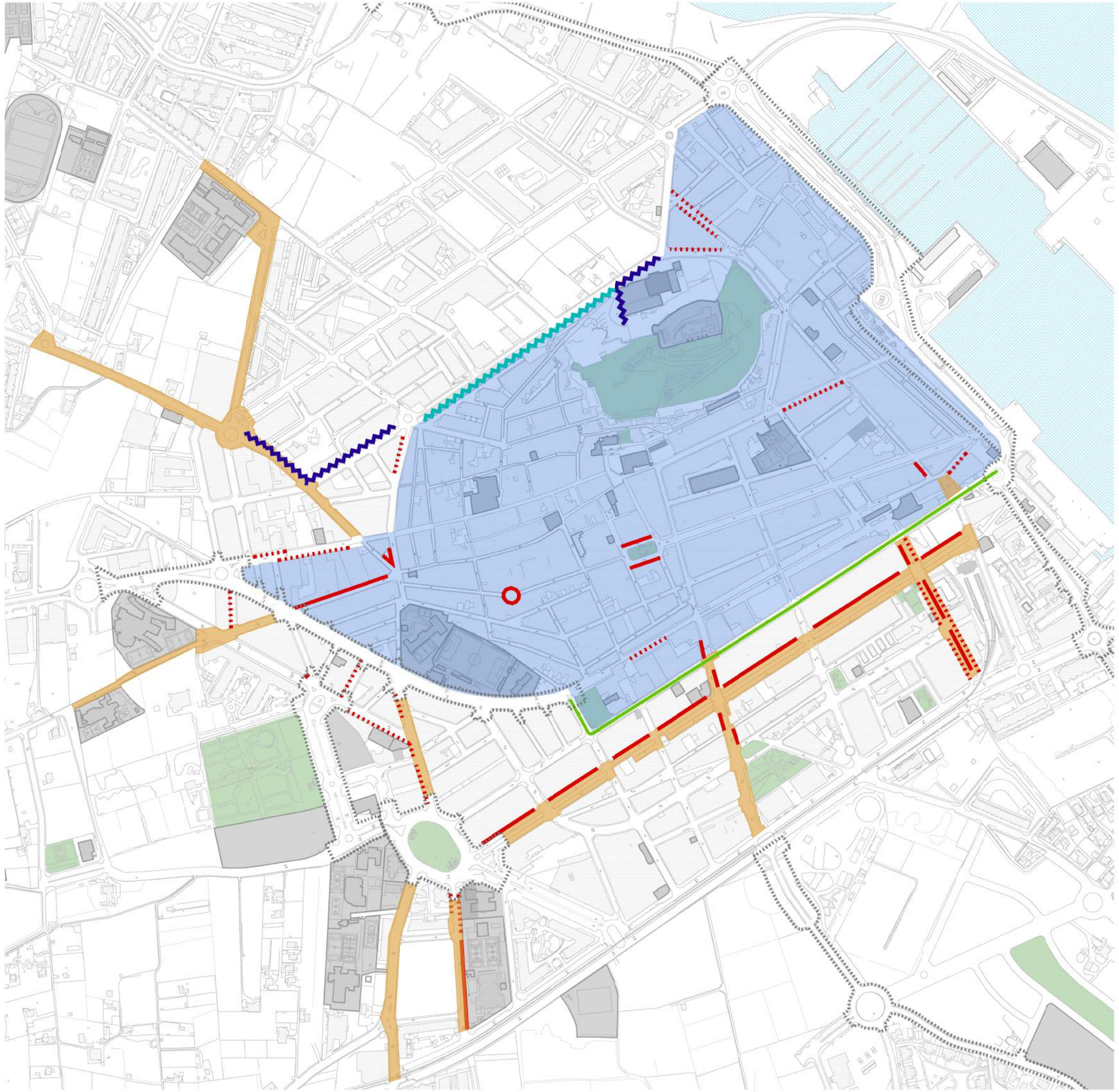
renda mitjana per persona < 8.193 €

renda mitjana per persona < 9.237 €

7a+i

PROJECTE	Estratègia de mobilitat ciclista
EMPLAÇAMENT	Dénia · Alacant
PROMOTOR	City Comunicación urbana s.l.

CODI	19 07 160	DATA	maig 2021
NOM DE PLÀNOL	concentració de població i rendes més baixes	NOMBRE DE PLÀNOL	D.3
ESCALA	1/6.000		

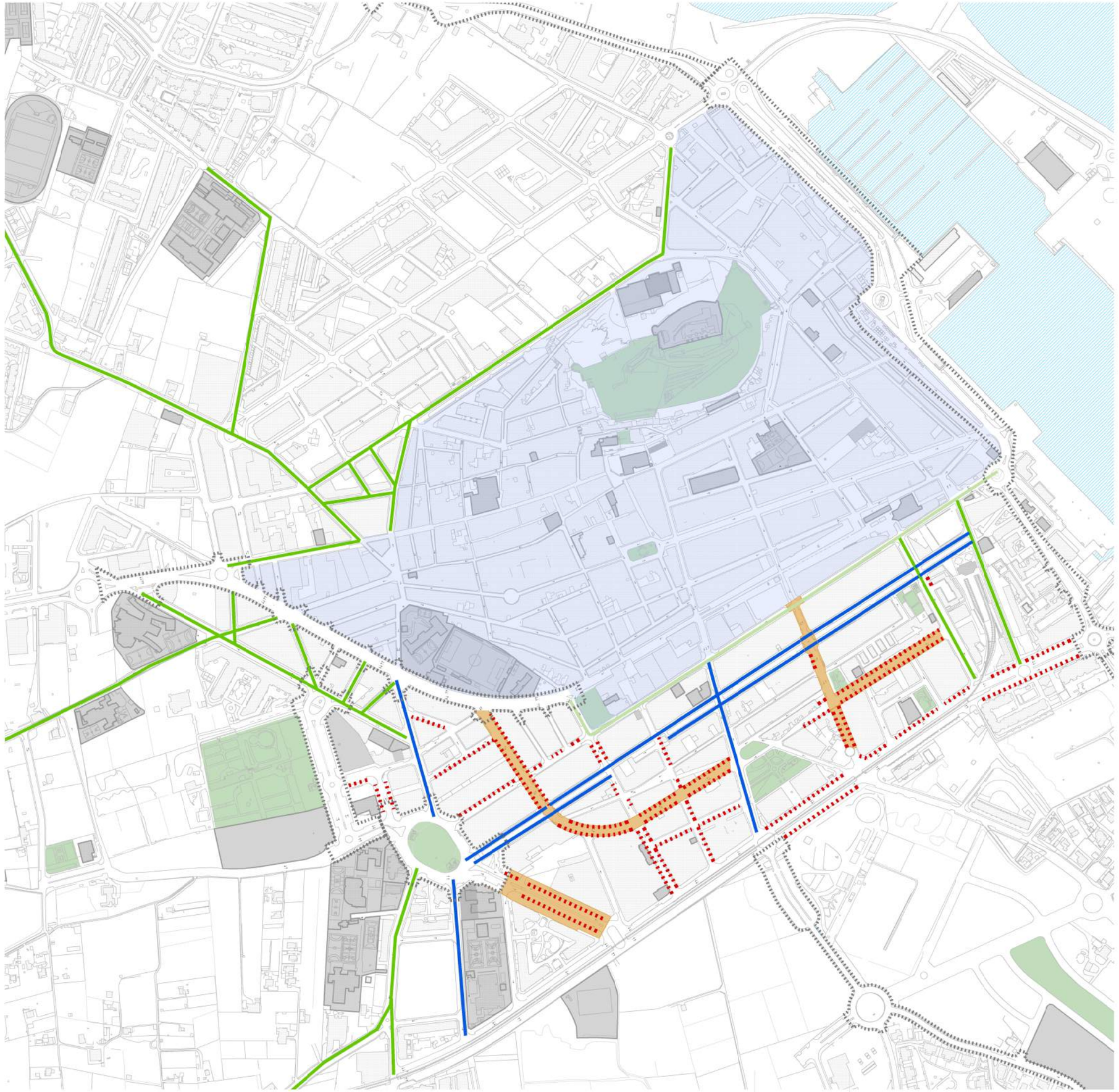


- senyalització àrea 20
- senyalització vies 20
- senyalització vies 30
- ampliació de vereres
- canvi aparcament en bateria a cordó
- eliminació d'aparcament
- eliminació vorera bici
- eliminació carril bici
- projectes calmat del trànsit

7a+i

PROJECTE	Estratègia de mobilitat ciclista
EMPLAÇAMENT	Dénia · Alacant
PROMOTOR	City Comunicación urbana s.l.

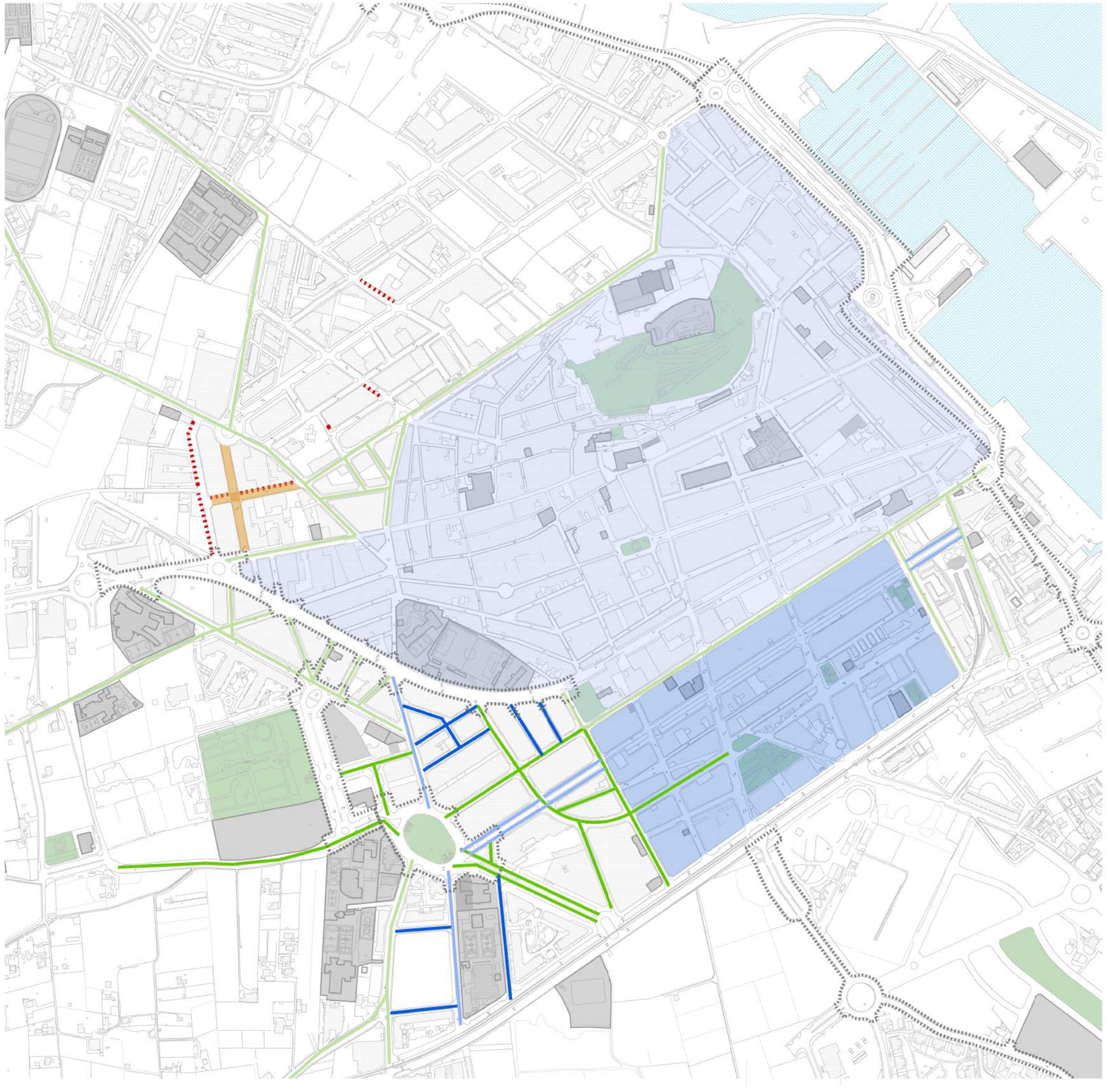
CODI	19 07 160	DATA	maig 2021
NOM DE PLÀNOL	àrees de moderació de la velocitat	NOMBRE DE PLÀNOL	P1.1
ESCALA	1/6.000		



- senyalització àrea 20
- senyalització vies 20
- senyalització vies 30
- ampliació de vereres
- canvi aparcament en bateria a cordó
- eliminació d'aparcament
- projectes calmat del trànsit

7a+i

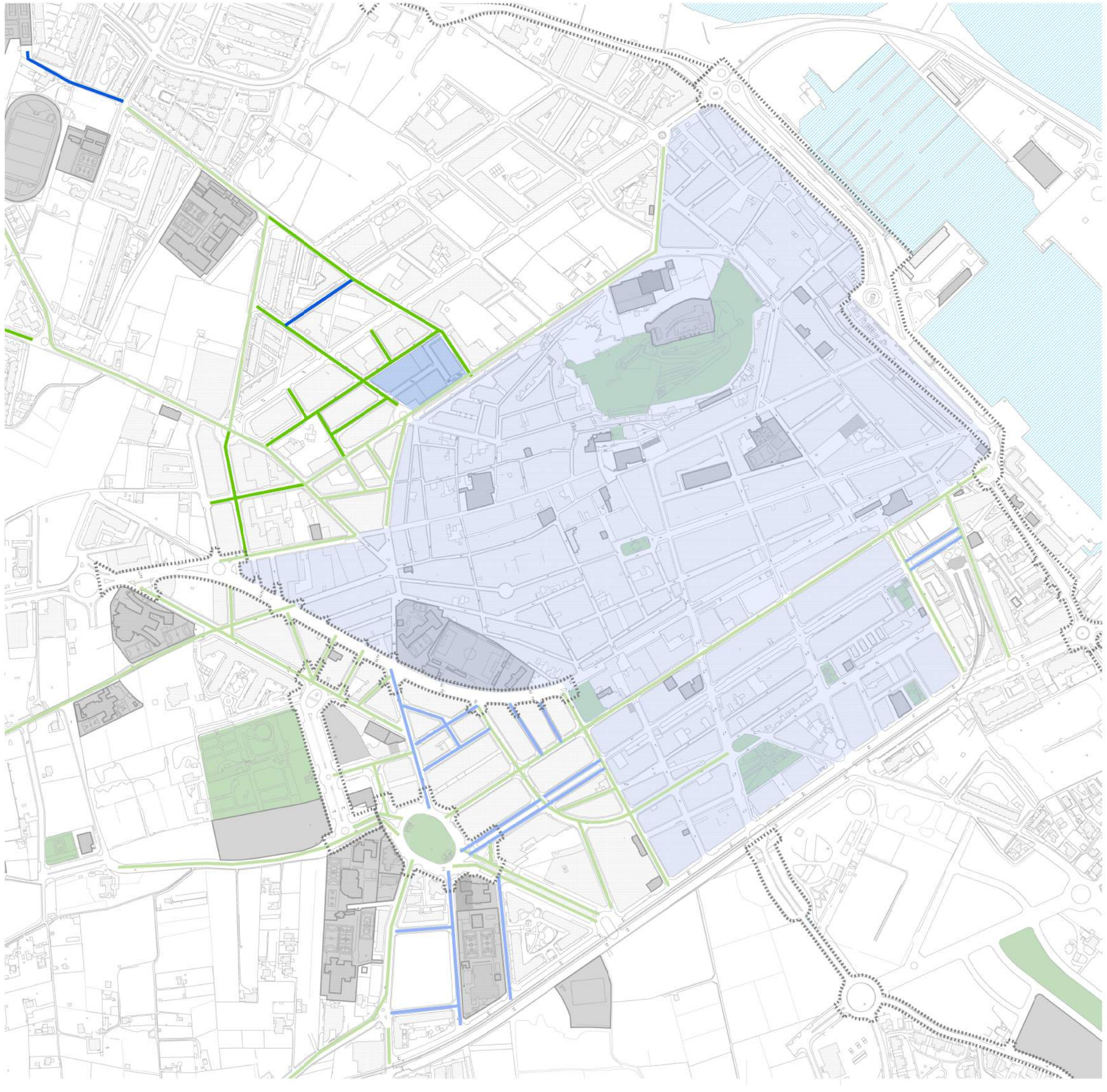
PROJECTE	Estratègia de mobilitat ciclista
EMPLAÇAMENT	Dénia · Alacant
PROMOTOR	City Comunicación urbana s.l.
CODI	19 07 160
DATA	maig 2021
NOM DE PLÀNOL	àrees de moderació de la velocitat
NOMBRE DE PLÀNOL	P1.2
ESCALA	1/6.000



- senyalització àrea 20
- senyalització vies 20
- senyalització vies 30
- ampliació de vereres
- canvi aparcament en bateria a cordó
- projectes calmat del trànsit

7a+i

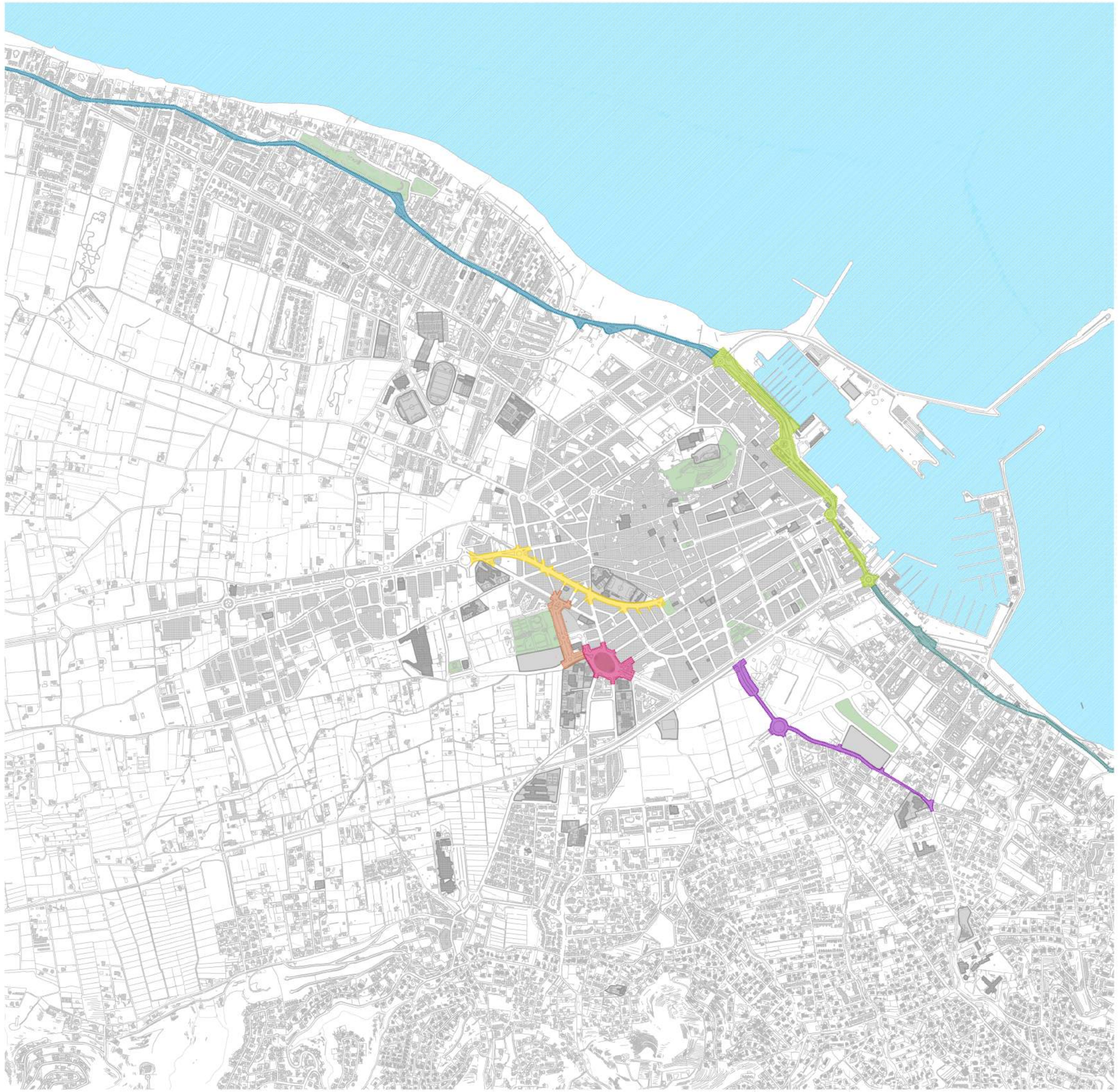
PROJECTE	Estratègia de mobilitat ciclista
EMPLAÇAMENT	Dénia · Alacant
PROMOTOR	City Comunicación urbana s.l.
CODI	19 07 160
DATA	maig 2021
NOM DE PLÀNOL	àrees de moderació de la velocitat
NOMERE DE PLÀNOL	P1.3
ESCALA	1/6.000



- senyalització àrea 20
- senyalització vies 20
- senyalització vies 30
- projectes calmat del trànsit

7a+i

PROJECTE	Estratègia de mobilitat ciclista
EMPLAÇAMENT	Dénia · Alacant
PROMOTOR	City Comunicación urbana s.l.
CODI	19 07 160
DATA	maig 2021
NOM DE PLÀNOL	àrees de moderació de la velocitat
NOMBRE DE PLÀNOL	P1.4
ESCALA	1/6.000

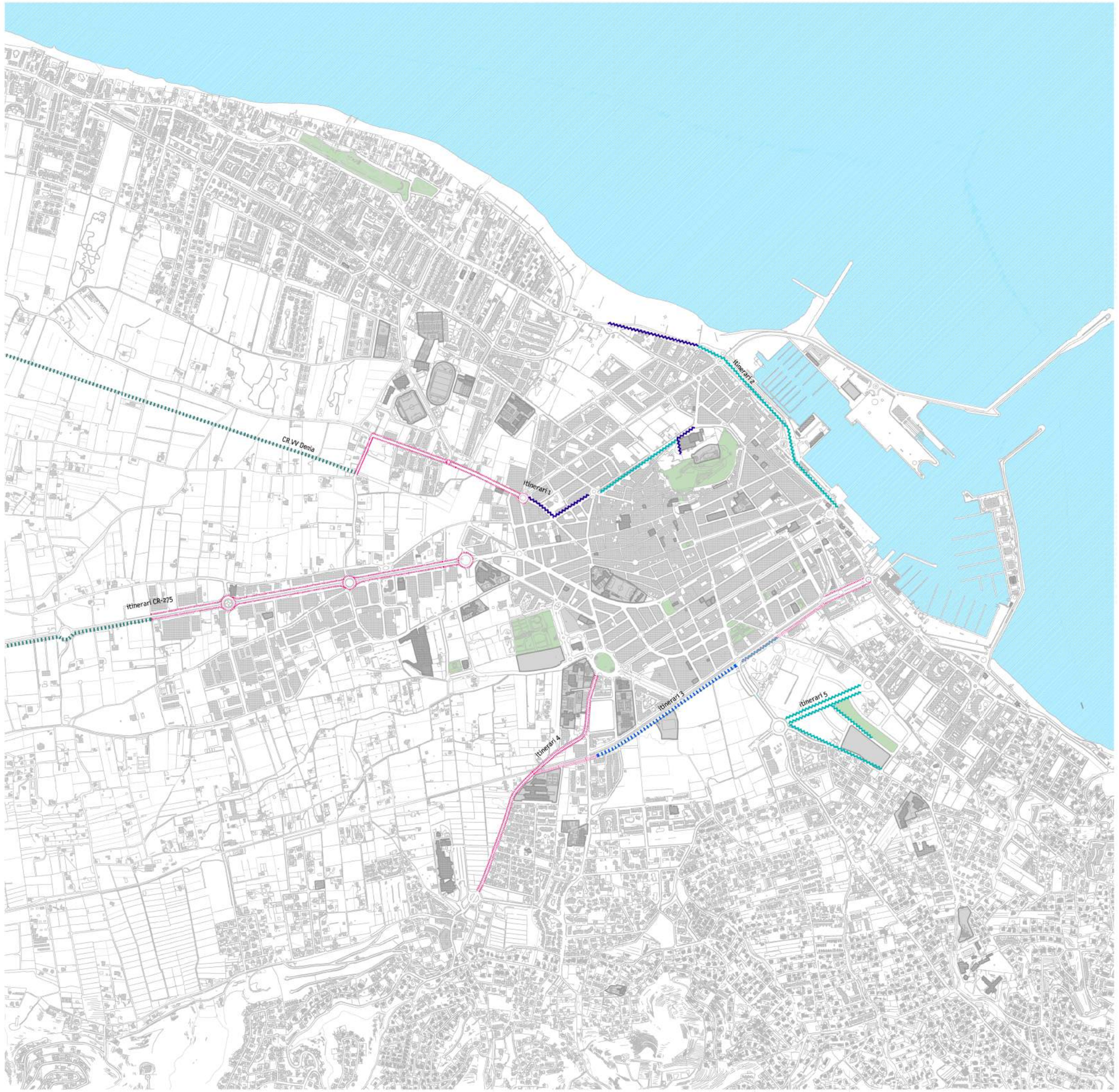


projecte calmat del trànsit_FRONT MARÍTIM
projecte calmat del trànsit_PLAÇA JAUME I
projecte calmat del trànsit_AV ALACANT
projecte calmat del trànsit_MESTRE MONJO
projecte calmat del trànsit_SANT JOAN I SANTA LLUCIA
projecte calmat del trànsit_CARRETERA LES MARINES
projecte calmat del trànsit_CV-736 BARRANC EL MONYO

7a+i

PROJECTE	Estratègia de mobilitat ciclista
EMPLAÇAMENT	Dénia · Alacant
PROMOTOR	City Comunicación urbana s.l.

CODI	19 07 160	DATA	maig 2021
NOM DE PLÀNOL	projectes de calmat del trànsit	NOMBRE DE PLÀNOL	P.2
ESCALA	1/15.000		



- eliminació vorera bici
- eliminació carril bici
- carril bici existent mantingut
- senda ciclable existent
- construcció carril bici unidireccional
- construcció carril bici bidireccional

7a+i

PROJECTE	**Estratègia de mobilitat ciclista**
EMPLAÇAMENT	Dénia · Alacant
PROMOTOR	City Comunicación urbana s.l.
CODI	19 07 160
DATA	maig 2021
NOM DE PLÀNOL	**vies ciclistes**
NOMBRE DE PLÀNOL	**P.3**
ESCALA	1/15.000

aparcament ciclista EXISTENT

aparcament ciclista PROPOSAT

7a+i

PROJECTE	Estratègia de mobilitat ciclista
EMPLAÇAMENT	Dénia · Alacant
PROMOTOR	City Comunicación urbana s.l.
CODI	19 07 160
DATA	maig 2021
NOM DE PLÀNOL	aparcament ciclista
NOMBRE DE PLÀNOL	P.4
ESCALA	1/15.000