



UNIVERSITAT
POLITÈCNICA
DE VALÈNCIA



UNIVERSITAT POLITÈCNICA DE VALÈNCIA

Escuela Técnica Superior de Ingeniería de Caminos,
Canales y Puertos

Plan para la mejora de la movilidad no motorizada en
Denia (Alicante)

Trabajo Fin de Grado

Grado en Ingeniería Civil

AUTOR/A: Camarena Herreros, Anna

Tutor/a: García Garcés, Pablo

CURSO ACADÉMICO: 2023/2024



UNIVERSITAT
POLITÈCNICA
DE VALÈNCIA



UNIVERSITAT POLITÈCNICA DE VALÈNCIA

Escuela Técnica Superior de Ingeniería de
Caminos, Canales y Puertos

Plan para la mejora de la movilidad no motorizada en
Denia (Alicante)

Trabajo Fin de Grado

Grado en Ingeniería Civil

AUTOR/A: Camarena Herreros, Anna

Tutor/a: García Garcés, Pablo

CURSO ACADÉMICO: 2023/24

ÍNDICE

1. INTRODUCCIÓN	6
2. ANÁLISIS TERRITORIAL	7
2.1 MARCO TERRITORIAL	7
2.1.1 Localización	7
2.1.2 Evolución histórica de la ciudad	7
2.2 PLANTEAMIENTO URBANÍSTICO	9
2.2.1 Usos y clasificación del suelo	9
2.2.2 Zonificación del suelo	10
2.3 DEMOGRAFÍA	12
2.3.1 Población.....	12
2.3.2 Población estacional.....	14
2.4 SERVICIOS Y EQUIPAMIENTOS	15
2.4.1 Centros de enseñanza	15
2.4.2 Centros de salud	16
2.4.3 Centros públicos y culturales	17
2.4.4 Zonas comerciales	18
2.4.5 Deporte y Ocio	20
2.4.6 Síntesis sobre equipamientos.	21
3. ANÁLISIS DE LA MOVILIDAD	23
3.1 MOVILIDAD GENERAL	23
3.1.1 Motivos de los desplazamientos.....	23
3.1.2 Reparto modal	25
3.1.3 Movilidad de los turistas	26
3.2 MOVILIDAD PEATONAL	29
3.3 MOVILIDAD CICLISTA	34
3.3.1 Red ciclista municipal	34
3.3.2 Oferta de aparcamiento para bicicletas	37
3.3.3 Oferta de bicicletas públicas (DeniBici)	39
3.4 MOVILIDAD EN TRANSPORTE PÚBLICO	39
3.4.1 Autobús urbano (DeniBus).....	39
3.4.2 Estación de Autobuses de Denia	43
3.4.2.1 Autobús interurbano	44
3.4.2.2 Autobús de media y larga distancia	44
3.4.3 Estación de tren	45
3.4.3.1 TRAM.....	45
3.4.4 Servicio de taxi.....	48
3.4.5 Movilidad en transporte marítimo.....	49
3.5 SÍNTESIS DE LA MOVILIDAD	51
4. DIAGNÓSTICO DE LA SITUACIÓN ACTUAL	52
4.1 ANÁLISIS DAFO	52

5. ESTUDIO DE PROPUESTAS DE MEJORA.....	55
5.1 PROPUESTAS DE MOVILIDAD PEATONAL Y EL ESPACIO PÚBLICO	55
5.1.1 PROPUESTA N°1: Creación de una red de itinerarios favorables para la movilidad peatonal 55	
5.1.1.1. Justificación y objetivos	55
5.1.1.2. Descripción de la propuesta.....	55
5.1.2 PROPUESTA N°2: Mejora y adecuación de la movilidad peatonal en el casco antiguo de Denia	58
5.1.2.1 Justificación y objetivos	58
5.1.2.2 Descripción de la propuesta.....	59
5.1.3 PROPUESTA N°3: Caminos Escolares.....	63
5.1.3.1 Justificación y objetivos	63
5.1.3.2 Descripción de la propuesta.....	63
5.2 PROPUESTAS DE MOVILIDAD CICLISTA	65
5.2.1 PROPUESTA N°1: Ampliación de la red ciclista en el casco urbano.....	65
5.2.1.1 Justificación y objetivos	65
5.2.1.2. Descripción de la propuesta.....	65
5.2.2 PROPUESTA N°2: Instalación de nuevos aparcamientos para bicicletas en el centro urbano de Denia.	71
5.2.2.1 Justificación y objetivos	71
5.2.2.2. Descripción de la propuesta.....	71
6. Bibliografía	74
ANEXO DE PLANOS:.....	77
1. Plano Ubicación de los Servicios y Equipamientos.....	0
2. Plano Movilidad Peatonal	0
3. Plano Red Ciclista Actual.....	0
4. Plano Ubicación Aparcamientos para Bicicletas.....	0
5. Plano Ubicación Paradas Autobús Urbano (DeniBus)	0
6. Plano Ubicación Paradas Autobús Urbano (DeniBus) en Centro Urbano	0
7. Plano Propuesta Red de Itinerarios Peatonales	0
8. Plano Calles Afectadas por la Propuesta Peatonal (Barrio Baix la Mar).....	0
9. Plano Calles Afectadas por la Propuesta Peatonal (Barrio del Puerto).....	0
10. Plano Calles Afectadas por la Propuesta Peatonal (Barrio les Roques).....	0
11. Plano Ubicación Centros Caminos Escolares.....	0
12. Plano Propuesta Nuevo Carril Bici (Tramo 1).....	0
13. Plano Propuesta Nuevo Carril Bici (Tramo 2).....	0
14. Plano Propuesta Nuevo Carril Bici (Tramo 3).....	0
15. Plano Propuesta Nuevo Carril Bici (Tramo 4).....	0
16. Plano Propuesta Red Ciclista	0
17. Plano Propuesta Nuevos Aparcamientos para Bicicletas.....	0

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1. Plano del puerto de Denia (año 1879).....	8
Figura 2. La confección de la pasa en Denia (s.XIX).....	8
Figura 3. Plano usos del suelo.	10
Figura 4. Plano barrios del casco urbano de Denia.	11
Figura 5. Mapa del mundo con las diferentes nacionalidades que residen en Denia, resaltadas según el número de habitantes (2023).	14
Figura 6. Vista general entrada del colegio Montgó.....	16
Figura 7. Vista general del centro de salud Joan Fuster.....	17
Figura 8. Museo del Mar de Denia, ubicado en el paseo marítimo, frente al amarre Varadero.....	18
Figura 9. Casa de la Cultura de Denia en la plaza Jaume I.	18
Figura 10. Vista interior del mercado municipal de Denia en la calle Carlos Sentí.....	19
Figura 11. Vista de un puesto del mercadillo de fruta y verdura de los viernes en la calle de la Vía.....	19
Figura 12. Vista general del mercadillo "hippie" ubicado en el paseo marítimo.	20
Figura 13. Vista general del pabellón de deportes ubicado en la avenida Joan Fuster...	21
Figura 14. Plano ubicación de los servicios y equipamientos.	22
Figura 15. Vista general del paseo marítimo entre El Raset y El Portet.....	29
Figura 16. Vista general de la calle del Marqués de Campo.	30
Figura 17. Vista general de la calle de la Vía.	31
Figura 18. Ejemplo de calle con reducción de velocidad a 20 km/h en la calle del Padre Pedro.....	32
Figura 19. Ejemplo de calle con prioridad peatonal en la calle "Major".....	32
Figura 20. Ejemplo de paso para peatones con pictogramas en la Plaza Jaume I.....	33
Figura 21. Plano movilidad peatonal.....	34
Figura 22. Vista de la vía ciclista tipo acera-bici en el Paseo Marítimo junto a la Lonja de Denia.....	35
Figura 23. Vista de la vía ciclista tipo acera-bici en la calle Diana.	35
Figura 24. Vista del carril bici protegido en la avenida del Montgó.	36
Figura 25. Vista del carril bici protegido en la avenida Joan Fuster.....	36
Figura 26. Plano red ciclista.	37
Figura 27. Ejemplo de aparcamiento para bicicletas ubicado en la calle del "Temple de Sant Telm".	38
Figura 28. Ejemplo de aparcamiento para bicicletas en la entrada de la estación de trenes de Denia.	38
Figura 29. Plano ubicación aparcamientos para bicicletas.	39
Figura 30. Vista general de una parada de bus tipo marquesina ubicada en la avenida de Alicante.....	40
Figura 31. Vista general de una parada de bus tipo poste o farola en la calle de la Vía.	41

Figura 32. Vista general de la parada de autobuses DeniBus ubicada en la Explanada Cervantes.	41
Figura 33. Plano ubicación paradas autobús urbano (DeniBus).....	42
Figura 34. Plano Ubicación paradas autobús urbano (DeniBus) en el centro urbano. ...	43
Figura 35. Vista general de la estación de autobuses de Denia.	44
Figura 36. Vista general de la entrada a la estación de trenes de Denia.	45
Figura 37. Vista general del TRAM aproximándose a la parada Pedrera-Vessanes.....	46
Figura 38. Vista general de la parada de TRAM Pedrera-Vessanes en la avenida Joan Fuster.	47
Figura 39. Vista general de la rampa accesible a dicha parada.	47
Figura 40. Vista de uno de los cruces para peatones de las vías con las tiras de luces para prevenir accidentes a peatones.	48
Figura 41. Vista general de la parada de taxi ubicada en el Paseo Marítimo frente al Museo del Mar.	48
Figura 42. Vista general de la parada de taxi ubicada en el cruce de la calle Càndida Carbonell con la calle del Marqués de Campo.	49
Figura 43. Vista general de la estación marítima de Denia.	50
Figura 44. Vista general de la estación de salida de La Panseta.....	51
Figura 45. Plano propuesta de la red de itinerarios favorables para la movilidad peatonal.....	57
Figura 46. Plano calles afectadas por la propuesta (barrio Baix la Mar).....	60
Figura 47. Plano calles afectadas por la propuesta (barrio del Puerto).	61
Figura 48. Plano calles afectadas por la propuesta (barrio Les Roques).....	62
Figura 49. Plano ubicación de los centros donde se implementarán los Caminos Escolares.....	64
Figura 50. Plano propuesta del nuevo tramo de carril bici (tramo 1).....	66
Figura 51. Plano propuesta del nuevo tramo de carril bici (tramo 2).....	67
Figura 52. Plano propuesta del nuevo tramo de carril bici (tramo 3).....	68
Figura 53. Plano propuesta del nuevo tramo de carril bici (tramo 4).....	69
Figura 54. Plano red ciclista existente.	70
Figura 55. Plano red ciclista propuesta.....	71
Figura 56. Plano propuesta de nuevos aparcamientos para bicicletas (planteado sobre la nueva red ciclista propuesta).	72

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1. Zonificación del municipio de Denia.	11
Tabla 2. Número de turistas nacionales e internacionales en cuatro de los principales núcleos costeros valencianos.	14
Tabla 3. Reparto modal de los motivos de los viajes.....	24
Tabla 4. Reparto modal del tipo de transporte utilizado.....	26

Tabla 5. Duración de la estancia de los turistas en Denia.....	27
Tabla 6. Reparto modal del tipo de transporte utilizado por los turistas.	28
Tabla 7. Reparto modal de los motivos de los viajes de los turistas.....	28
Tabla 8. Calles sin itinerario peatonal accesible en el Barrio Baix la Mar.	59
Tabla 9. Calles sin itinerario peatonal accesible en el Barrio del Puerto.....	60
Tabla 10. Calles sin itinerario peatonal accesible en el Barrio les Roques.	62

ÍNDICE DE GRÁFICAS

Gráfica 1. Evolución demográfica (2016-2023).....	12
Gráfica 2. Pirámide de población de Denia por sexo y edad (2023).	13
Gráfica 3. Movilidad obligada y no obligada.	23
Gráfica 4. Duración de los desplazamientos.	24
Gráfica 5. Distribución horaria de los desplazamientos.	25
Gráfica 6. Reparto modal de la movilidad en Denia.	26
Gráfica 7. Reparto modal del tipo de transporte utilizado por los turistas.	27

1. INTRODUCCIÓN

La lucha contra el cambio climático es una de las principales preocupaciones a nivel mundial, estamos poco a poco llegando al punto de no retorno y las consecuencias van siendo cada vez más notables. La movilidad urbana suele ser uno de los mayores contribuyentes cuando no se gestiona de la forma adecuada. Además, el aumento de la migración del campo a las ciudades agrava esta problemática. Sin embargo, la movilidad urbana gestionada desde una perspectiva sostenible es clave para una buena calidad de vida y para el desarrollo sostenible.

Denia es un municipio costero con varios núcleos poblacionales, la mayoría cercanos a la línea de playa, con un gran atractivo para el turismo estival y de segunda residencia. Así, durante el invierno la población residente en Denia se concentra mayoritariamente en el núcleo principal, donde las necesidades básicas están cubiertas. En verano, con una mayoría de población estacional en todos los núcleos del municipio, el principal se convierte en un potente nodo de atracción para actividades como las compras o el ocio. Esta circunstancia hace que sea importante y pertinente replantearse la movilidad del núcleo principal desde un punto de vista sostenible.

Para este trabajo, debido a las limitaciones asociadas a la naturaleza del mismo, se ha optado por analizar la movilidad en modos sostenibles dentro del núcleo urbano principal y tratar de aportar mejoras únicamente a la movilidad no motorizada para ese mismo ámbito, por ser esta la más importante desde el punto de vista de la sostenibilidad y por ser dicho núcleo lo suficientemente grande e importante. Quedan por tanto fuera del alcance del trabajo los análisis y propuestas correspondientes a la movilidad privada motorizada, aunque debe indicarse que sí se estará actuando sobre ella porque precisamente uno de los objetivos de priorizar la movilidad no motorizada en el núcleo principal es reducir la movilidad motorizada para la mayoría de los desplazamientos cortos que allí se producen.

En definitiva, el objetivo de este plan para la mejora de la movilidad no motorizada en Denia (Alicante) es identificar e intentar resolver las problemáticas de movilidad detectadas en el núcleo urbano principal de Denia. Para hacer esto posible, se llevan a cabo una serie de análisis de los distintos modos de transporte y se presentan propuestas de actuación que incluyen aspectos como dar los pasos iniciales para la creación de sendas redes de itinerarios peatonales y ciclistas de calidad, la implantación de Caminos Escolares en distintos centros y la ampliación del número de aparcamientos para bicicletas.

2. ANÁLISIS TERRITORIAL

2.1 MARCO TERRITORIAL

2.1.1 Localización

Denia es una ciudad situada en la costa norte de la provincia de Alicante. Es la capital de la comarca de la Marina alta, formada por 33 municipios. La superficie del municipio es aproximadamente de 66,18 km². Según el ayuntamiento de Denia, tiene una población de 49.047 habitantes, que en verano puede llegar hasta los 200.000 habitantes contando turistas y residentes de segunda vivienda.

2.1.2 Evolución histórica de la ciudad

La historia de Denia tiene más de 2.000 años y sobre todo gira en torno a su castillo y su puerto. A lo largo del tiempo se han ido encontrando restos arqueológicos en diferentes puntos del término municipal que indican que habitaron íberos, fenicios y griegos.

Entre la primera mitad del siglo I d.C. y mediados del siglo II d.C, Denia fue conquistada por los romanos y bautizada como *Dianium*. Alcanzó un gran apogeo gracias a la importancia de su puerto y crecimiento económico además de la producción de vino y aceite. También en esta época se produjo el desarrollo urbano con la construcción de termas públicas, un teatro o un circo.

A finales del siglo IV, el Imperio se divide en dos y Hispania es ocupada por los bárbaros. Dos siglos después, es conquistada por los visigodos que crean, entre otros, el obispado de Denia, que acude a los concilios toledanos desde el año 636 d.C.

Con la llegada del siglo VIII llega la islamización y arabización de la península. La Denia portuaria y comercial decae hasta ser un refugio de piratas, y tres siglos después de la anexión al imperio musulmán, en el siglo XI, el funcionario de la corte Muyahid se proclama emir y nombra *Daniya* como capital de la Taifa, convirtiéndola en una medina. En esta época se construyen la alcazaba del castillo, una mezquita, baños y rabales fuera de las murallas, además de varias construcciones defensivas y la reorganización de los barrios.

En 1238 Jaume I conquista Valencia y años más tarde, en 1244, tras la capitulación de la villa de Denia, se expulsa a los musulmanes y el término de Denia queda despoblado.

En el siglo XV sucede el renacimiento de Denia. Y más adelante, en el año 1775, el puerto y la ciudad recobran su importancia comercial.

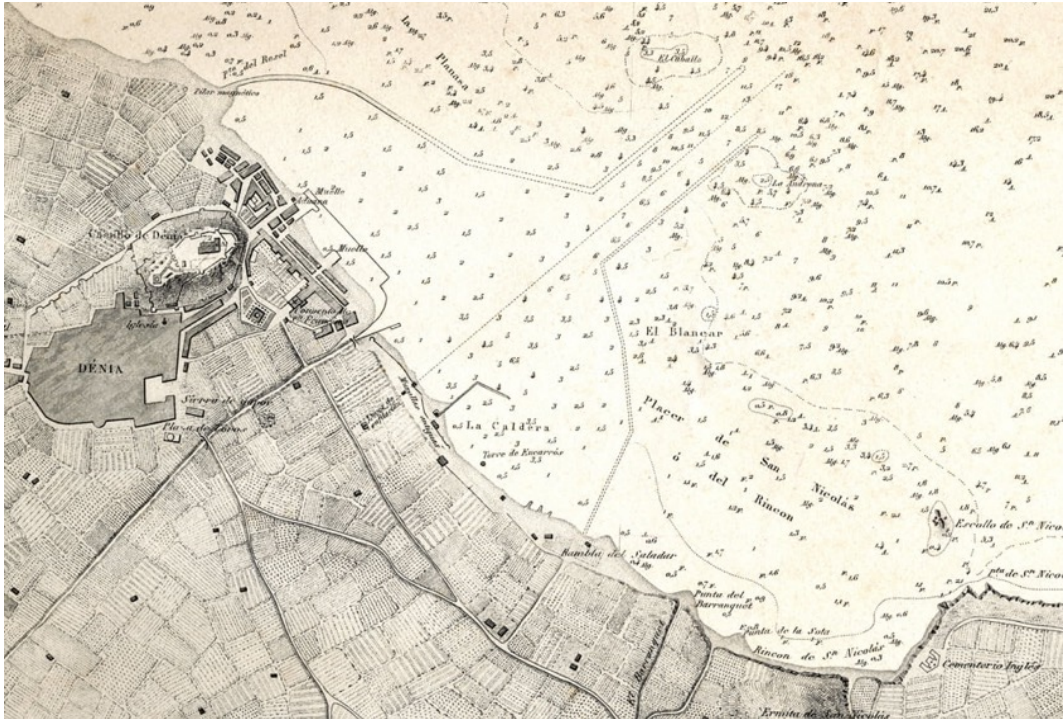


Figura 1. Plano del puerto de Denia (año 1879)

Fuente: (Dénia.com)

El siglo XIX marca el inicio de la industria de la pasa en Denia, un comercio que permitió a la ciudad alcanzar su máximo esplendor, incluso se llega a vender el Castillo a manos privadas que lo convierten en una finca para el cultivo de la pasa.



Figura 2. La confección de la pasa en Denia (s.XIX).

Fuente: biblioteca valenciana digital (bivaldi.gva.es).

En esta misma época, gracias a un proyecto del arquitecto Patricio Ferrándiz, se une la ciudad con el puerto y se construye el Teatro Principal entre otros. También se inaugura la fábrica del gas para la iluminación viaria y de uso doméstico y en 1884 se inaugura la Estación del Norte (actual museo del juguete).

Con la llegada del siglo XX, Denia deja atrás la industria de la pasa y florecen las fábricas jugueteras que identificaron a la ciudad durante la primera mitad del siglo.

A partir de los años 60, Denia se convierte en foco del turismo nacional e internacional, industria que aún perdura hoy en día en la ciudad. Este auge del turismo hace que la mayor fuente de ingresos de Denia sea todo lo relacionado con ello, sobre todo en el ámbito de la hostelería y el ocio. En las últimas décadas Denia ha vivido muchos cambios a favor del turismo, creando nuevos lugares de ocio nocturno, el paseo marítimo donde se encuentra la terminal de Ferry de Balearia, urbanizaciones habitadas en su mayoría solo en épocas vacacionales, peatonalización de calles del centro del núcleo urbano para favorecer el paso peatonal, etc.

2.2 PLANTEAMIENTO URBANÍSTICO

2.2.1 Usos y clasificación del suelo

Para conocer los usos del suelo se ha consultado el Proyecto Cartográfico de LULUCF en el visor cartográfico de la Generalitat Valenciana.

El municipio de Denia tiene una extensión de 66,2km² y casi 20 km de costa. El municipio está compuesto por distintos núcleos de población:

- El Casco Urbano: se trata de zona comercial y residencial de vivienda habitual, y en los últimos años ha crecido en vivienda turística.
- Las Rotas: tiene zona de costa además de zona residencial habitual y segunda residencia, tierras forestales coníferas y pastizales quemados y de vegetación arbustiva.
- Las Marinas: zona de costa y residencial. Este núcleo de población está muy orientado a las segundas residencias y al turismo.
- “Campussos”: además de zona residencial de vivienda habitual, también se encuentran tierras de cultivos leñosos perennes, tierras forestales coníferas y pastizales de vegetación herbácea y arbustiva entre otros. Por otra parte, en los últimos años ha crecido enormemente las viviendas de segunda residencia en este núcleo de población.
- La Pedrera: zona residencial de vivienda habitual, tierras de cultivos leñosos, tierras forestales coníferas y pastizales de vegetación arbustiva y herbácea.
- La Xara: se trata de zona residencial de vivienda habitual y zona comercial además de tener tierras de cultivos anuales y leñosos perennes.

El municipio presenta una gran dispersión de hábitat, lo que complica la movilidad en modo peatonal. Además, las rutas que separan los distintos núcleos de población no proporcionan un espacio seguro para la movilidad ciclista.

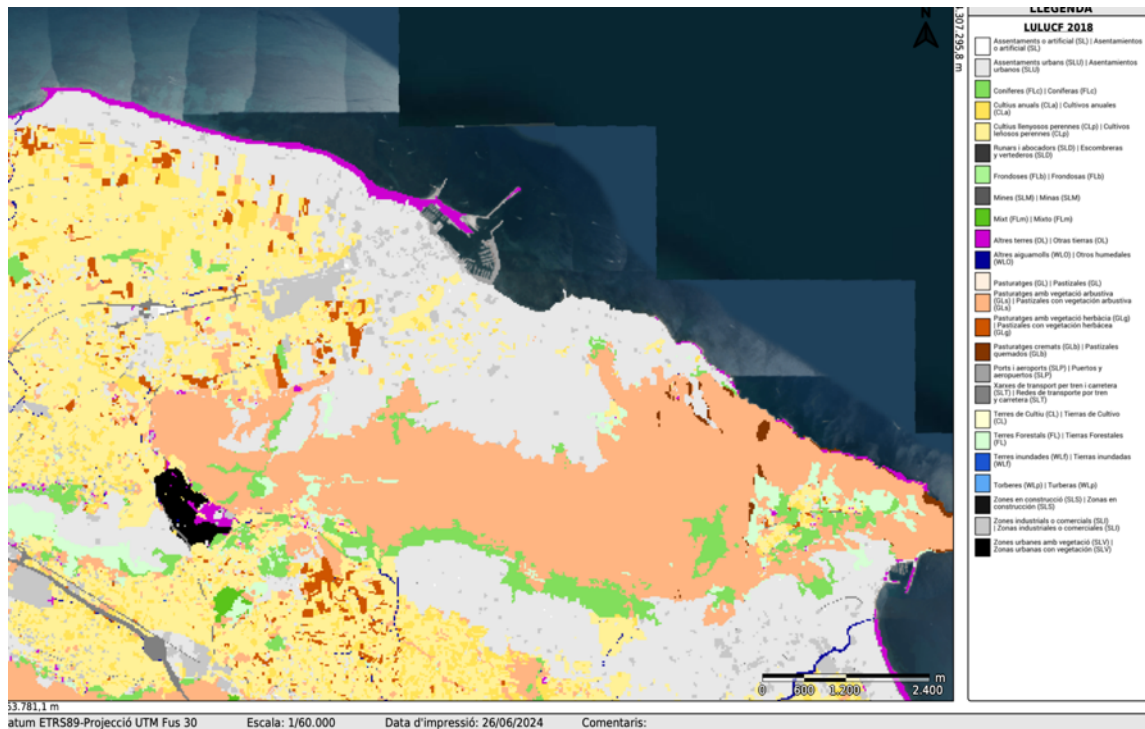


Figura 3. Plano usos del suelo.

Fuente: proyecto cartográfico LULUCF 2018 (visor gva).

2.2.2 Zonificación del suelo

Para poder analizar la movilidad dentro del núcleo urbano de Denia y el crecimiento de las distintas zonas, se tomará como referencia la delimitación de los barrios del casco urbano del municipio.

- Roques: está junto al Castillo de Denia y tiene edificaciones escasas y calles estrechas.
- Baix La Mar: ubicado entre el Puerto y la Playa de las Marinas. Es uno de los barrios más antiguos de la ciudad, también conocido como el barrio de los pescadores, al igual que el barrio anterior, está formado por calles estrechas, muchas de ellas peatonales. También muchas de sus edificaciones son de poca altura. En este barrio se ha podido ver un crecimiento de vivienda turística, a la hora de restaurar viviendas antiguas próximas al puerto, y este crecimiento se seguirá viendo en el futuro.
- Castillo – Saladar B: está en torno al Castillo de Denia, además está el Ayuntamiento y una de las zonas comerciales más grandes del casco urbano de Denia.
- Zona Centro: está al oeste del casco urbano, en una de las zonas de acceso a la ciudad, por lo que se pueden encontrar viarios principales. Las edificaciones de esta zona son de media altura. Esta es una de las zonas que más crecimiento ha tenido, sobre todo por la ampliación y crecimiento del municipio en la zona más alejada de la costa y la creación de más residencias de vivienda habitual.
- Saladar A: es la zona más poblada ya que está equipada con edificaciones elevadas y además de ser la zona más extensa del casco urbano. Además, se puede encontrar en ella la estación de autobuses interurbanos de Denia entre otros. En los últimos años se ha

podido ver un crecimiento en residencias de vivienda habitual y un crecimiento que seguirá en el futuro de viviendas de segunda residencia.

- Puerto: en él se encuentra el puerto de Denia, siendo uno de los centros atractores de viajes principales de la zona y muy próximo a él, también se ubica la Estación de tren. Al ser una zona próxima a la costa, al igual que el barrio de Baix La Mar, sobre todo en la zona más próxima al puerto se podrá ver en el futuro un crecimiento de vivienda turística. Por otra parte, en la zona más alejada al puerto predomina la vivienda habitual y de segunda residencia, está última ha tenido un crecimiento muy acelerado los últimos años que seguirá creciendo en los próximos.

Barrio	Zona	Superficie (ha)	Número de habitantes (2008)
Roques	1	20,6	1.939
Baix La Mar	2	23,7	1.379
Castillo – Saladar B	3	15,3	2.676
Zona Centro	4	40,5	6.178
Saladar A	5	43,9	10.763
Puerto	6	20	4.638

Tabla 1. Zonificación del municipio de Denia.

Fuente: elaboración propia (2024), (PMUS de Denia, 2008).

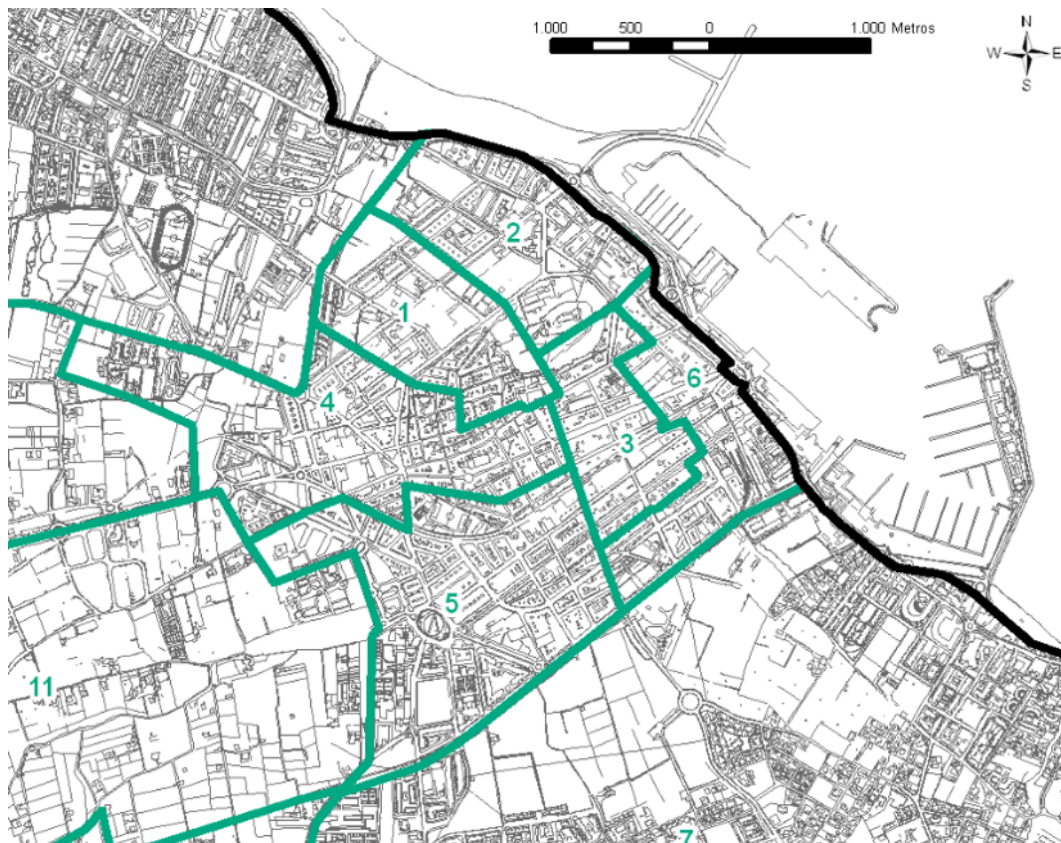


Figura 4. Plano barrios del casco urbano de Denia.

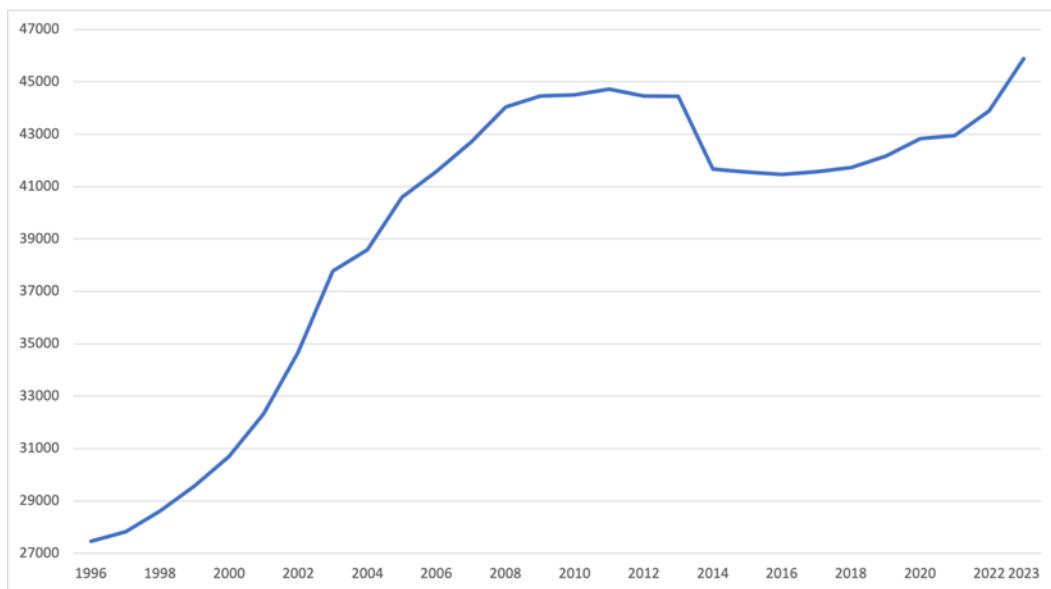
Fuente: PMUS de Denia (2008).

2.3 DEMOGRAFÍA

2.3.1 Población

Para poder analizar la movilidad del municipio es importante tener en cuenta el número de habitantes y sus características, que les conducen a llevar una movilidad determinada por el municipio. Conociendo esto, se podrá fomentar una movilidad que se ajuste a la demanda.

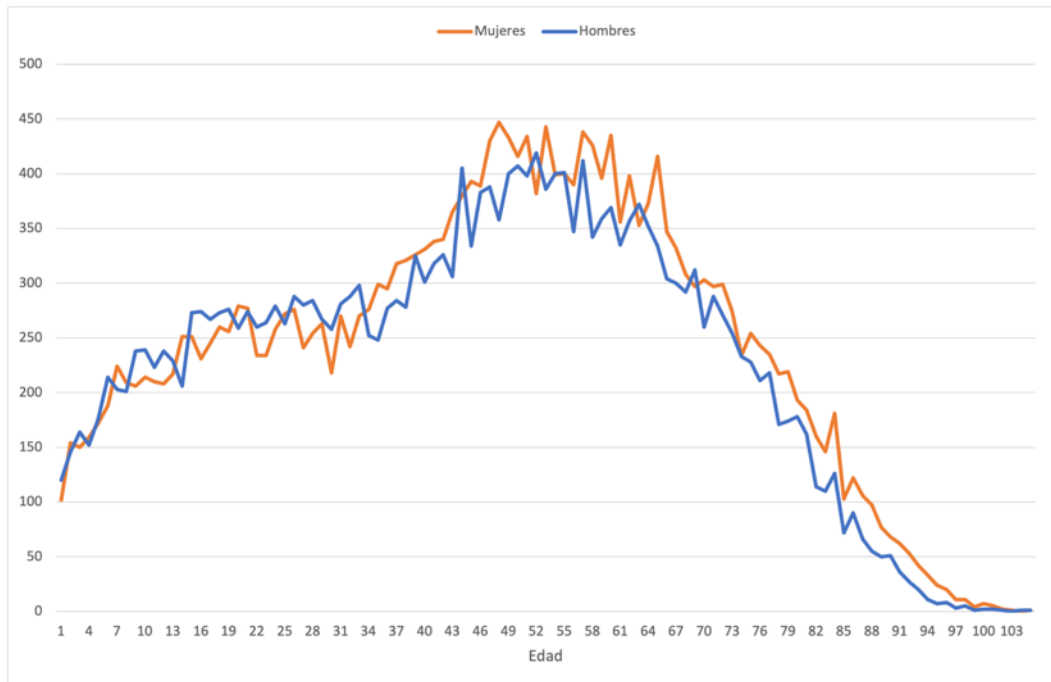
El boom inmobiliario y turístico de mediados de los noventa hasta hoy, ha llevado a Denia a sufrir un gran crecimiento demográfico. En 2023, según datos del Instituto Nacional de Estadística, se registraban 45.893 habitantes, 2.000 más que el año anterior y casi el doble de habitantes que se registraban en 1996.



Gráfica 1. Evolución demográfica (2016-2023).

Fuente: elaboración propia (2024), (Instituto Nacional de Estadística, 2023).

También es importante observar patrones relacionados con el sexo y la edad, y como estos han evolucionado con el paso de los años. Según datos del Ayuntamiento de Dénia, la población femenina es mayor que la masculina, llegando a alcanzar la cifra de 25.203 habitantes, mientras que la masculina 23.844. Además, se puede observar como la mayoría de los habitantes tiene una edad entre 40 y 60 años.



Gráfica 2. Pirámide de población de Denia por sexo y edad (2023).

Fuente: elaboración propia (2024), (Ayuntamiento de Dénia, 2023).

En Denia residen permanentemente personas procedentes del extranjero y que, por diversos motivos, han establecido allí su residencia principal. Solo el 68,85% del total de habitantes, son españoles. Por lo tanto, 15.278 habitantes forman parte de la población extranjera que vive en Denia, más de un cuarto del total.

Después de la española, dos de las nacionalidades predominantes en Denia son la alemana, con 1.400 habitantes aproximadamente, y la británica, con 1.432, muy cerca de los ucranianos con 1.155 habitantes. No obstante, el mayor número de residentes extranjeros que residen en Denia provienen de Colombia, llegando hasta los 2.090 vecinos.

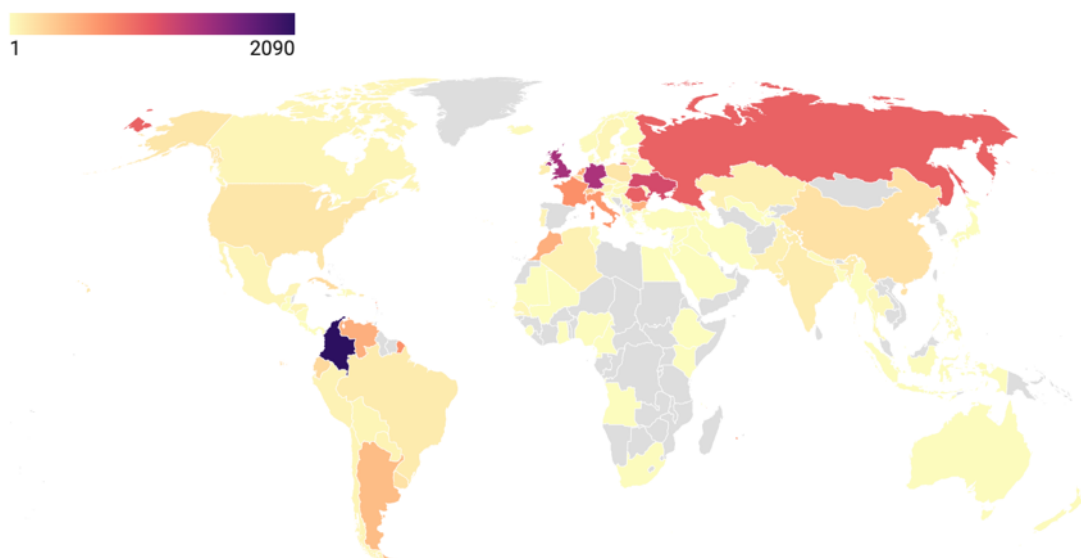


Figura 5. Mapa del mundo con las diferentes nacionalidades que residen en Denia, resaltadas según el número de habitantes (2023).

Fuente: *Dénia.com* (2024), (*Ayuntamiento de Dénia*, 2023).

2.3.2 Población estacional

Según las estadísticas elaboradas por el INE (Instituto Nacional de Estadística) en 2022, Denia es la tercera población valenciana que más turismo nacional recibe en verano, después de Valencia y Benidorm.

Municipio	Turistas nacionales	Turistas internacionales	Total
Valencia	169.327	120.240	289.567
Benidorm	150.663	169.843	320.506
Denia	104.808	47.045	151.853
Alicante	104.584	119.928	224.512

Tabla 2. Número de turistas nacionales e internacionales en cuatro de los principales núcleos costeros valencianos.

Fuente: *elaboración propia* (2024), (*Instituto Nacional de Estadística*, julio 2022).

Denia, según estos datos, en julio de 2022 aumentó su población de 43.893 habitantes a 151.895 habitantes aproximadamente. Estos datos reflejan la importancia de considerar la movilidad de la población estacional al analizar y elaborar un plan de movilidad del municipio de Denia.

Una parte de esta población estacional consiste en un turismo residencial, basado en viviendas de segunda residencia, mientras que el resto consiste en un fuerte turismo basado en alojamientos turísticos.

El perfil de población estacional en Denia varía según la duración de la estancia. Los visitantes de turismo residencial son en su mayoría familias con hijos jóvenes o parejas jubiladas. En cambio, los turistas de alojamientos turísticos tienen un perfil más variado.

2.4 SERVICIOS Y EQUIPAMIENTOS

Se debe considerar las razones de los desplazamientos de la población para poder hacer un buen análisis sobre la movilidad dentro del núcleo urbano de Denia. La ubicación de estos servicios y equipamientos es la que permitirá conocer las rutas más frecuentadas por los ciudadanos, así como descubrir los modos de desplazamiento disponibles para llegar a ellos.

2.4.1 Centros de enseñanza

En Denia hay seis escuelas infantiles, nueve colegios, tres institutos y un centro de estudios universitarios.

Cuenta también con el Conservatorio Profesional de Música Tenor Cortis, además de otros centros privados dedicados a la enseñanza de música y danza.

Estos centros están repartidos por todo el municipio, pero no todos se encuentran dentro del centro urbano.

- Colegio Cervantes: es el colegio público más antiguo de Denia, por lo que está en el casco antiguo. Está rodeado de calles estrechas que no permiten una accesibilidad peatonal ni ciclista muy segura, ya que los coches circulan muy pegados a la acera.
- Colegio Pou de la Muntanya: anteriormente se encontraba junto al colegio El Rodat, pero ahora está más alejado, en una zona residencial más nueva. Se puede acceder a él en bicicleta de forma segura ya que en su misma acera se encuentra uno de los tramos de carril-bici protegido además de a pie. Además, en frente existe un aparcamiento gratuito para vehículos motorizados, lo que facilita la llegada con estos.
- Colegio Vessanes: este se encuentra frente a la Plaza Jaume I. Se puede acceder a él tanto de forma peatonal como con vehículo motorizado ya que cuenta con mucho aparcamiento en su alrededor.
- Colegio Montgó: se encuentra muy cerca de ambos colegios mencionados anteriormente, Pou de la Muntanya y Vessanes. Cerca se encuentra el carril-bici protegido de la Avenida Joan Fuster, pero no está conectado con la calle donde se encuentra este colegio. Se puede acceder a él en vehículo motorizado o a pie. Pero, el entorno peatonal, no es muy adecuado.
- Colegio Llebeig: es el centro educativo público más reciente de Denia. Se encuentra cerca de la estación de autobuses y cuenta con una parada de autobuses urbanos cerca también. En cuanto a la accesibilidad peatonal, esta es deficiente, ya que cuenta con aceras muy estrechas y próximas al paso de vehículos que suelen ir a altas velocidades al encontrarse cerca de la entrada de Denia.
- Colegio San Juan Bautista (HH Maristas): es uno de los colegios más antiguos e históricos de la ciudad. Se encuentra en el centro del núcleo urbano de Denia, frente a la Plaza del Convento. Por lo tanto, tiene una buena accesibilidad peatonal ya que está rodeado de calles de prioridad peatonal.

- CEI Colorets: es uno de los centros de educación infantil que podemos encontrar en Denia. Tiene una buena accesibilidad peatonal, pero poco espacio de espera en la entrada del centro donde los padres suelen esperar.
- CEI El Castellet: se sitúa en los alrededores del castillo de Denia. Tiene una buena accesibilidad peatonal y ciclista ya que existe un carril-bici protegido próximo a la escuela, aunque termina metros antes de llegar al centro.
- CEI Bombonets: este centro está ubicado cerca de la entrada de Denia y por lo tanto en una zona alejada del centro urbano. Las aceras para el paso de peatones no son muy amplias, ya que el acceso en vehículo motorizado es prioritario.
- UNED Denia: el centro asociado a la Universidad Nacional de Educación a Distancia (UNED) tiene su sede en Denia en la Casa Municipal de Cultura. Su acceso de forma peatonal y ciclista es bueno.
- Conservatorio Profesional de Música Tenor Cortis: se encuentra entre el puerto y el castillo de Denia y tiene una muy buena accesibilidad peatonal.



Figura 6. Vista general entrada del colegio Montgó.

Fuente: elaboración propia (2024).

2.4.2 Centros de salud

Los centros de salud de atención primaria son uno de los principales puntos de interés en un municipio y por ello es importante que estén accesibles a la población y a sus necesidades. En el centro urbano de Denia existen dos centros de salud, contando uno de ellos con servicio de urgencias. También se encuentran en Denia tres hospitales ubicados fuera del centro urbano: El hospital principal (Marina Salud) ubicado en la Xara, el hospital de crónicos (La Pedrera) ubicado

en la zona de la Pedrera y un hospital privado que se encuentra en la entrada de Denia (San Carlos).

- Centro de Salud Joan Fuster: en este centro de salud se encuentra el servicio de urgencias. Tiene una muy buena accesibilidad peatonal, cuenta con mucho aparcamiento en sus proximidades y, además, se encuentra próximo a la estación de tren.
- Centro de Salud Integrado: en este no existe servicio de urgencias ya que está centrado en otros servicios más específicos. Su acceso es bueno tanto en el modo peatonal como en el ciclista.



Figura 7. Vista general del centro de salud Joan Fuster.

Fuente: elaboración propia (2024).

2.4.3 Centros públicos y culturales

La cultura suele ser un motivo de desplazamiento para la población. En Denia se encuentran varios lugares dedicados a ella. Se pueden destacar varios:

- Biblioteca Municipal: en 2019 cambió su localización, se trasladó a un edificio rehabilitado del casco antiguo de Denia. Su acceso en vehículo motorizado está restringido y su acceso peatonal es muy bueno, ya que está rodeado de calles peatonales o con prioridad peatonal.
- Casa de Cultura: mencionado anteriormente, tiene buen acceso peatonal y ciclista.
- Centro Social: se localiza cerca del puerto, en la calle peatonal de “la Vía” por lo que su acceso a pie es bueno, al igual que su acceso en bicicleta.
- Museo de La Mar: es el museo más reciente de Denia. Se encuentra en el puerto de Denia, en la antigua lonja. Su acceso es peatonal o ciclista, a través del carril bici próximo a él.



Figura 8. Museo del Mar de Denia, ubicado en el paseo marítimo, frente al amarre Varadero.

Fuente: elaboración propia (2024).



Figura 9. Casa de la Cultura de Denia en la plaza Jaime I.

Fuente: elaboración propia (2024).

2.4.4 Zonas comerciales

Tanto dentro como fuera del centro urbano se encuentran una gran variedad de superficies comerciales dedicadas a la venta de productos de la cesta básica, como Mercadona, Consum, Lidl

o Aldi, además del mercado municipal de Denia ubicado en la calle Carlos Sentí y de un mercadillo de fruta y verdura organizado cada viernes en la calle peatonal de “la Vía”.



Figura 10. Vista interior del mercado municipal de Denia en la calle Carlos Sentí.

Fuente: elaboración propia (2024).



Figura 11. Vista de un puesto del mercadillo de fruta y verdura de los viernes en la calle de la Vía.

Fuente: elaboración propia (2024).

En cuanto a las tiendas del sector ropa y calzado, la mayoría están en la Avenida del Marqués de Campo, ahora peatonal. En Denia no hay centro comercial, estando el más cercano ubicado en el municipio de Ondara, hasta donde se puede llegar bien en coche, bien en autobús, accediendo a este en la estación de autobuses de Denia. Además de lo anterior, el municipio cuenta con muchos comercios, restaurantes y cine.

En la temporada primaveral y estival se puede encontrar en la zona del puerto un mercadillo de verano llamado “mercadillo *hippie*” al que se puede acceder de forma peatonal por el paseo marítimo o en bicicleta por el carril-bici ubicado junto al mercadillo. Se puede encontrar desde joyería y bisutería hasta juguetes o bolsos.



Figura 12. Vista general del mercadillo "hippie" ubicado en el paseo marítimo.

Fuente: elaboración propia (2024).

2.4.5 Deporte y Ocio

Entre las infraestructuras deportivas se encuentran dos campos de fútbol, un polideportivo, un club de tenis, un pabellón de deportes y un club náutico. En el centro urbano están ubicados los siguientes:

- Campo de fútbol El Rodat: tiene una buena accesibilidad peatonal, además a la entrada se encuentra una de las paradas del servicio de transporte público DeniBus.
- Pabellón de deportes Joan Fuster: se encuentra próximo a una zona residencial más nueva. Se puede acceder a él tanto de forma peatonal por sus amplias aceras como en bicicleta a través del carril-bici protegido que se encuentra en su misma avenida. Además, frente al pabellón se encuentra una de las paradas del TRAM.

- Real Club Náutico de Denia: cuenta con amplias aceras para poder acceder de forma peatonal, pero el acceso en bicicleta es más deficiente.
- Puerto Deportivo La Marina: cuenta con un amplio paseo para acceder a él de forma peatonal.

También se pueden encontrar un gran número de centros dedicados a la danza.



Figura 13. Vista general del pabellón de deportes ubicado en la avenida Joan Fuster.

Fuente: elaboración propia (2024).

Denia, al ser un municipio costero, cuenta con un puerto deportivo, un puerto pesquero y una terminal de Ferry que conecta Denia con las islas Baleares. Se puede acceder a esta terminal tanto por transporte terrestre (motorizado o no motorizado) como por transporte marítimo.

En cuanto al ocio, se pueden encontrar distintos lugares dedicados a ello que atraen a la población de Denia además de a los turistas que visitan el municipio. Entre ellos se encuentra “Els Magazins”, un mercado gastronómico y cultural. Se puede acceder a él fácilmente a pie o en bicicleta ya que la mayoría de sus calles colindantes son peatonales.

2.4.6 Síntesis sobre equipamientos.

Como se observa la mayoría de los equipamientos están en el núcleo urbano de Denia, por lo que se puede acceder fácilmente a pie. Otros lugares de interés están a las afueras de este centro urbano y para acceder a ellos se necesitan transportes motorizados. Además, el acceso en bicicleta a estos equipamientos, muchas veces se ve limitado por la ausencia de carril bici por donde poder circular.



Figura 14. Plano ubicación de los servicios y equipamientos.

Fuente: elaboración propia (2024) (visor GVA).

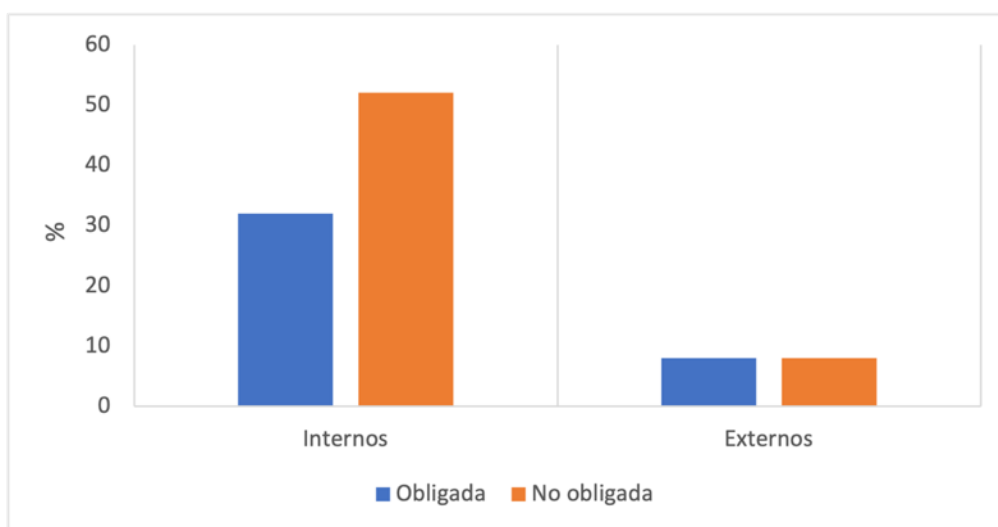
3. ANÁLISIS DE LA MOVILIDAD

3.1 MOVILIDAD GENERAL

3.1.1 Motivos de los desplazamientos

Los datos más recientes encontrados de encuestas hechas a la población de Denia son del PMUS del año 2008. Por la falta de datos similares recientes, y como el municipio no ha variado sustancialmente, para este trabajo se asume que la movilidad será la misma que en ese año cuando se contaron una media de 123.114 desplazamientos a lo largo de un día laborable medio. Del total de ese número, el 84% son desplazamientos internos al municipio y el 16% restante son viajes externos al municipio.

En cuanto a la motivación a viajar, se diferencian los viajes que se producen de manera obligada, como el trabajo o los estudios, y los viajes que se producen de manera no obligada. En el siguiente gráfico se compara la motivación de la movilidad de los viajes internos y los externos.



Gráfica 3. Movilidad obligada y no obligada.

Fuente: elaboración propia (2024), (PMUS de Denia, 2008).

Dentro de la movilidad obligada, predomina el trabajo, tanto de manera interna como externa. En cuanto a los no obligados, destacan de forma significativa las compras como motivo interno y el ocio como motivo externo.

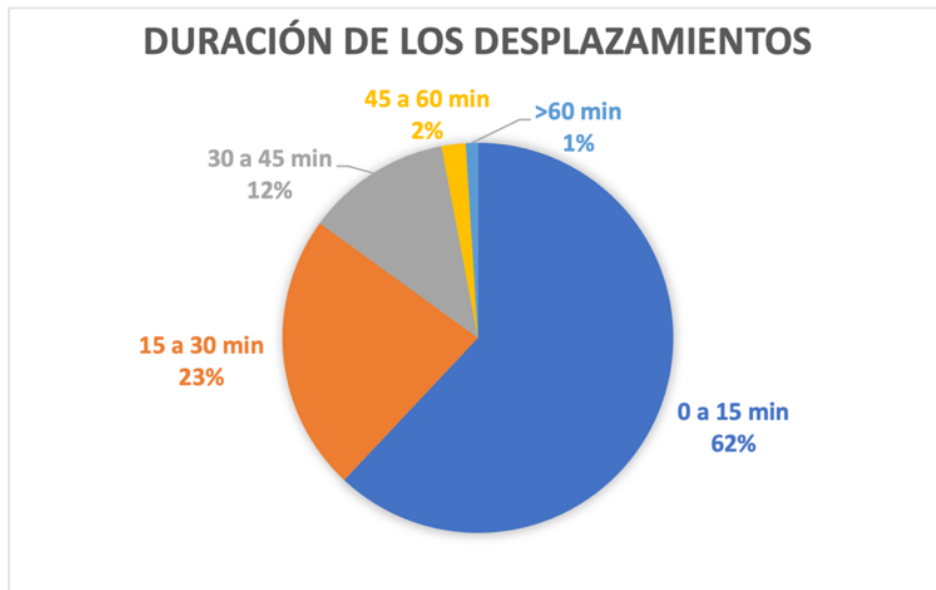
Motivos	Internos	Externos	Total
Trabajo	18,6%	5,8%	24,4%
Gestiones	4,1%	0,8%	4,9%
Estudios	9,5%	1,2%	10,7%
Visitas Acompañar	11,2%	0,6%	11,8%
Médico	1,6%	0,0%	1,6%

Ocio	5,6%	5,1%	10,7%
Compras	28,1%	2,2%	30,4%
Otros	1,5%	0,0%	1,5%
Total	84%	16%	100%

Tabla 3. Reparto modal de los motivos de los viajes.

Fuente: elaboración propia (2024), (PMUS de Denia, 2008).

Además, otro aspecto a tener en cuenta es la duración de estos desplazamientos, ya que suele ir relacionada con el modo de transporte utilizado.



Gráfica 4. Duración de los desplazamientos.

Fuente: elaboración propia (2024), (PMUS de Denia, 2008).

Es muy significativo ver que más de la mitad de los viajes son de menos de 15 minutos de duración, y solo el 15% son de duraciones de más de 30 minutos.

Otro matiz que aumenta la caracterización de la movilidad municipal es cuándo se producen estos desplazamientos a lo largo del día.



Gráfica 5. Distribución horaria de los desplazamientos.

Fuente: elaboración propia (2024), (PMUS de Denia, 2008).

Al analizar el gráfico, se observa que existe una marcada hora punta por la mañana, entre las 9 y las 10 horas, donde se producen hasta casi el 11% de todos los desplazamientos diarios. Tras esto, el número de viajes experimenta un descenso hacia las horas valle del mediodía, donde la hora más baja se encuentra próxima a las 14 horas, con tan solo el 3% de los desplazamientos. Más adelante, por la tarde se puede ver cómo aumenta hasta alcanzar el 5% y el 6% y vuelve a descender hacia las 24 horas.

3.1.2 Reparto modal

En el plan de movilidad del Plan General estructural de Denia de febrero de 2023, se observa un crecimiento sostenido de la población de Denia, pero en cuanto al reparto modal no se observa ningún cambio respecto a los datos del PMUS de Denia del 2008, a pesar de las nuevas infraestructuras puestas en marcha, y de la peatonalización de gran parte del centro urbano.

Se observan los siguientes datos del PMUS del 2008, donde el transporte usado por los residentes es el siguiente.

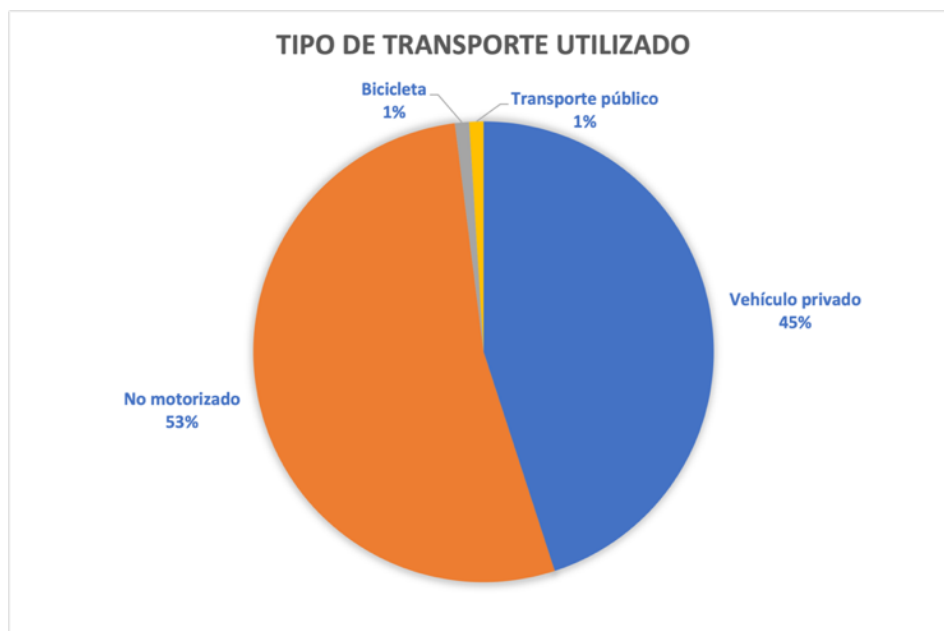
Reparto modal	Número de viajes	%
A pie	65.971	54%
Bicicleta	634	1%
Autobús urbano	1.327	1%
Coche	46.649	38%
Coche acompañante	6.536	5%
Moto	1.997	2%

Total	123.114	100%
--------------	---------	------

Tabla 4. Reparto modal del tipo de transporte utilizado.

Fuente: elaboración propia (2024), (PMUS de Denia, 2008).

Se observa que destacan dos modos de transporte en las elecciones de los residentes para viajar por Denia. El más habitual es a pie, que supone el 53% del total de desplazamientos diarios. El segundo más habitual es en vehículo privado, con el 45% del total. Según un estudio encontrado, en muchos casos se trata de viajes de menos de 10 minutos de duración dentro del municipio, considerados “injustificados” y con baja ocupación. Finalmente, cabe destacar el número tan bajo de viajes en bicicleta ya que, según este mismo estudio, el 80% de la población dispone de bicicleta propia.



Gráfica 6. Reparto modal de la movilidad en Denia.

Fuente: elaboración propia (2024), (Plan de Movilidad de Denia, 2023).

3.1.3 Movilidad de los turistas

Denia es una ciudad que recibe muchos turistas todo el año, pero sobre todo en verano. Por lo tanto, es importante poner foco en la movilidad que realizan estos.

Centrándose en los turistas de procedencias nacionales, destaca Madrid con un 34,27%, Valencia con un 15,85% y Alicante con un 14,92% respecto del total.

En cuanto a la zona de residencia en su estancia en Denia, un 32% reside en el casco urbano, el 28% en la zona de Las Marinas, y el 19% en Les Rotes.

Por otra parte, dentro de las estancias turísticas en el municipio destacan las que tienen duración mensual con un 21,40%, las estancias de veinte días con un 17,15% y las de quince días con un 15,39%.

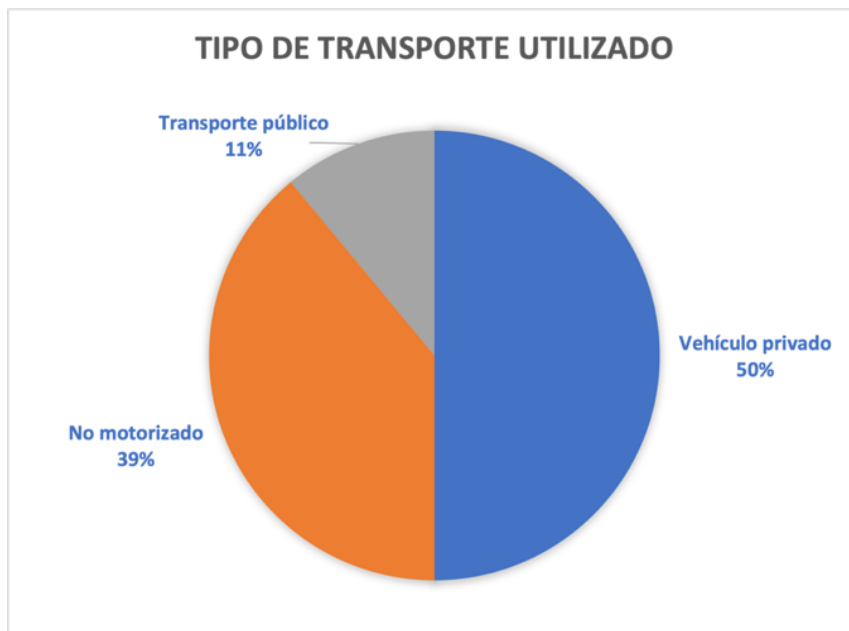
Duración de la estancia (días)	Porcentaje (%)
De visita	4,51%
De 1 a 7 días	10,89%
De 8 a 15 días	29,41%
De 16 a 30 días	42,43%
De 31 a 60 días	10,01%
Más de 60 días	2,75%
Total	100%

Tabla 5. Duración de la estancia de los turistas en Denia.

Fuente: elaboración propia (2024), (PMUS de Denia, 2008).

A diferencia de la movilidad de los residentes, en la movilidad turista, el 94% son desplazamientos internos al municipio, y el 6% restante son desplazamientos externos.

En el reparto modal de los viajes realizados por los turistas hay que destacar tres modos de transporte principales; los desplazamientos en vehículo privado con un 50%, los no motorizados con un 39% y en transporte público con un 11%.



Gráfica 7. Reparto modal del tipo de transporte utilizado por los turistas.

Fuente: elaboración propia (2024), (PMUS de Denia, 2008).

Si se distingue entre movilidad interna y externa, el reparto modal se ve modificado. En los viajes internos, el desplazamiento a pie se mantiene en un 39%, al igual que el desplazamiento en vehículo privado con un 50%, mientras que el uso de transporte público se ve reducido a un 8%. Sin embargo, en el caso de los viajes externos, un 40% son en vehículo privado y se ve aumentado en un 46% el uso del tren.

Modos	Internos	Externos	Total
A pie	39%	2%	37%
Coche alquiler	5%	2%	5%
Coche propiedad	43%	38%	43%
Moto o ciclomotor	2%	0%	2%
Autobús urbano	5%	2%	5%
Autobús interurbano	1%	6%	1%
Bicicleta (alquiler)	0%	0%	0%
Bicicleta propia	2%	0%	2%
FGV (tren)	2%	46%	4%
Otros	1%	1%	1%

Tabla 6. Reparto modal del tipo de transporte utilizado por los turistas.

Fuente: elaboración propia (2024), (PMUS de Denia, 2008).

En cuanto al motivo de los desplazamientos, destacamos como principal motivo con un 51% los viajes de ocio y con un 40% las compras. Estos viajes se realizan 2 o 3 veces por semana u ocasionalmente.

Reparto modal	%
Compras	40%
Médico	2%
Ocio	51%
Gestiones	3%
Otros	4%
Total	100%

Tabla 7. Reparto modal de los motivos de los viajes de los turistas.

Fuente: elaboración propia (2024), (PMUS de Denia, 2008).

Dependiendo del destino del desplazamiento, varía el modo de transporte. Los desplazamientos a pie son preferiblemente utilizados para los viajes a la playa, al puerto o al centro histórico, mientras que los desplazamientos en vehículo privado suelen usarse para los desplazamientos a las zonas comerciales de Denia y al centro comercial situado a las afueras del municipio y a los desplazamientos al Hospital.

3.2 MOVILIDAD PEATONAL

En cuanto a la movilidad peatonal en Denia, cada vez hay más zonas exclusivas para peatones, calles que anteriormente eran para vehículos motorizados ahora tienen prohibido el paso. Además de esto, existe una gran variedad de movilidad peatonal. Se pueden encontrar aceras, carriles con prioridad peatonal que también permiten el paso a vehículos motorizados a la misma altura, paseos marítimos, etc. Aunque todavía no exista una red de itinerarios peatonales en Denia, se pueden ver cambios a favor de la movilidad peatonal.

Para poder analizar los distintos espacios urbanos de la red peatonal, debemos analizar aspectos como demanda, conectividad, funcionalidad y ordenación.

En el centro urbano de Denia cada vez tienen menos acceso los vehículos motorizados y como consecuencia, menos contaminación producida por estos. A continuación, se analiza la situación desde la zona portuaria hacia el interior.

Denia es una ciudad con más de 20 kilómetros de costa, además de un puerto turístico muy importante en el litoral Mediterráneo. Pero no fue hasta el año 2013, cuando la Generalitat creó el paseo marítimo que une la zona de “El Raset” con la zona de “El Portet”. Desde que se inauguró el paseo, esta se ha convertido en una de las zonas más concurridas para pasear con vistas a la ciudad de Denia y a su castillo.

El paseo marítimo recorre desde la terminal de Ferry de Balearia hasta el final de la explanada Cervantes, también peatonal. Coincide con el inicio de la calle del Marqués de Campo. El paseo marítimo también pasa por la zona de “El Portet” y continúa por las casetas del mercadillo “hippie”, llegando finalmente al puerto pesquero donde se encuentra la lonja de Denia.

Todo este tramo está equipado de aceras muy amplias donde los peatones pueden pasear con libertad de movimiento, sin riesgo a coincidir con vehículos motorizados.



Figura 15. Vista general del paseo marítimo entre El Raset y El Portet.

Fuente: elaboración propia (2024).

A continuación, se encuentra una de las calles más concurridas del casco urbano de Denia, la calle del Marqués de Campo. Pocos años atrás, los vehículos motorizados tenían total acceso a ella y los peatones contaban con aceras amplias a ambos lados del carril central. Ahora ha pasado a ser una calle peatonal donde los vehículos motorizados solo acceden a las calles perpendiculares a esta, y en estos tramos coincidentes la prioridad es peatonal. Además, la movilidad en patinete eléctrico también está restringida a lo largo de esta calle.



Figura 16. Vista general de la calle del Marqués de Campo.

Fuente: elaboración propia (2024).

Al final de la calle del Marqués de Campo encontramos la “Glorieta del País Valencià”. Al igual que la calle anteriormente mencionada, era una zona de paso para los vehículos motorizados, pero hace pocos meses concluyeron las obras de peatonalización y en la actualidad es de exclusivo paso peatonal, excepto un pequeño tramo que conecta la calle del “Padre Pedro” con la calle de “Ramón y Cajal”.

Otro de los paseos peatonales más concurridos del casco urbano de Denia es la “calle de la Vía”, donde décadas atrás se ubicaban las vías del tren. Al reubicar las vías, durante unos años fue una vía de paso habitual de vehículos motorizados, y actualmente es totalmente peatonal. Al igual que la calle del Marqués de Campo, los vehículos tienen acceso a las calles perpendiculares a esta, aunque en este caso no existe prioridad peatonal en los tramos coincidentes. Además, debajo de ella podemos encontrar un aparcamiento subterráneo.



Figura 17. Vista general de la calle de la Vía.

Fuente: elaboración propia (2024).

Subiendo hacia el castillo se llega a la “Plaça de la Constitució”, donde se encuentra el Ayuntamiento. Este está conectado al resto del municipio mediante vías peatonales. Tanto la calle “Loreto”, hacia el oeste, como la calle la Mar, hacia el este, peatonal también hasta la calle “Carlos Sentí”. Donde además se encuentran localizaciones clave como la “Plaza del Consell” y el túnel del Castillo, que atraviesa el castillo de un lado al otro, y conecta la “Plaza del Consell” con la “Ronda de les Muralles” de forma peatonal.

En el casco histórico de Denia, la mayoría de las calles son estrechas y no cumplen con el ancho mínimo de 3,5 m. Por lo tanto, se han tenido que implantar ciertas medidas para poder permitir el paso de vehículos motorizados además de peatones. En muchas calles se ha limitado la velocidad de circulación a 20 km/h, dando prioridad a la circulación peatonal, y reduciendo así los posibles accidentes de peatones que circulaban en aceras muy estrechas y poco seguras. Pero, en muchas otras calles siguen sin haber cambios y los peatones no pueden circular por las aceras, ya que estas son demasiado estrechas. El acceso al Castillo se ha restringido dando acceso únicamente a peatones, bicis, taxis, personas de diversidad funcional y tren turístico.



Figura 18. Ejemplo de calle con reducción de velocidad a 20 km/h en la calle del Padre Pedro.

Fuente: elaboración propia (2024).



Figura 19. Ejemplo de calle con prioridad peatonal en la calle "Major".

Fuente: elaboración propia (2024).

Algo que destacar de la movilidad peatonal en Denia a favor de la inclusión es la incorporación de pictogramas en los pasos de cebra para las personas con autismo. Consiste en adaptar los pasos para peatones para las personas con TEA (Transtorno del Espectro Autista). Para esto, se han colocado en la primera franja del paso de peatones cuatro pictogramas (“parar”, “mirar”, “coches”, “cruzar”), además de otra franja en la que indica el sentido de la marcha.



Figura 20. Ejemplo de paso para peatones con pictogramas en la Plaza Jaume I.

Fuente: elaboración propia (2024).

Denia ha experimentado bastantes cambios a favor de la movilidad no motorizada durante las últimas décadas, muchos de sus itinerarios peatonales son ahora adecuados, aunque aún se observan algunos sobre los que es necesario actuar. Estos cambios a favor de la movilidad peatonal también han producido una desconexión entre los distintos itinerarios peatonales, ya que no tienen continuidad entre ellos.

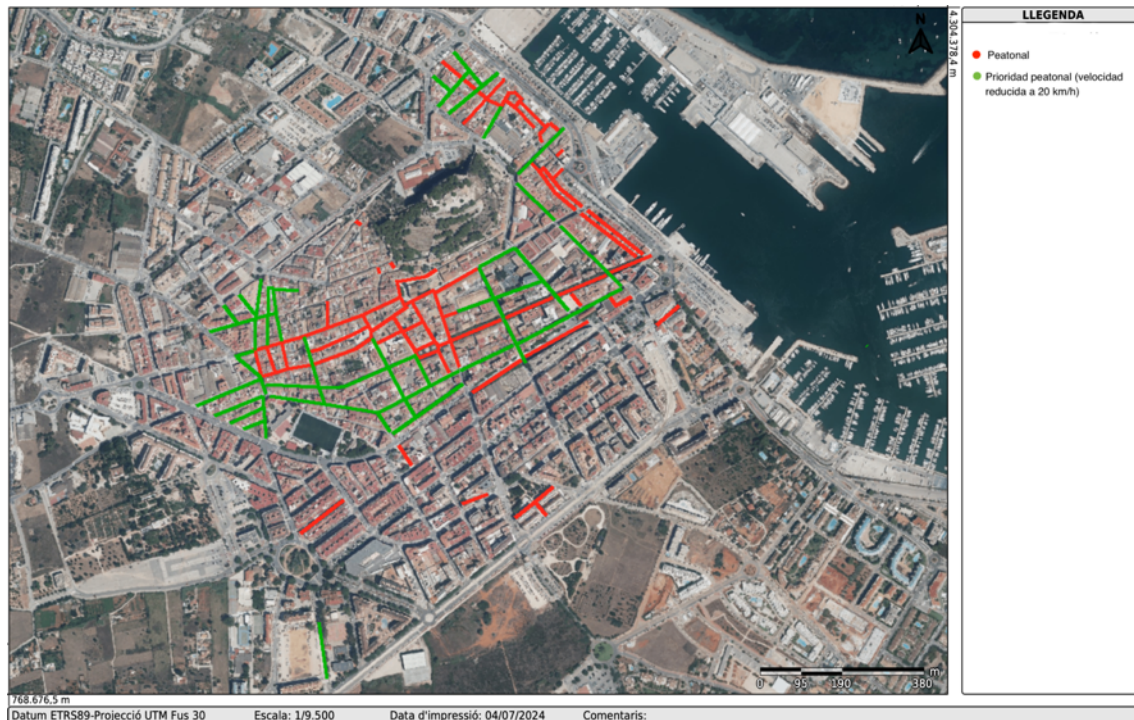


Figura 21. Plano movilidad peatonal.

Fuente: elaboración propia (2024) (visor gva).

3.3 MOVILIDAD CICLISTA

El casco urbano de Denia tiene una orografía muy favorable para el uso de la bicicleta, ya que la gran mayoría de su territorio es llano, con muy pocas zonas de pendiente elevada. Conforme el viario se va aproximando el castillo, la pendiente va aumentando y lo contrario pasa cuando se va acercando la costa.

Actualmente, la movilidad ciclista se ve opacada por la movilidad en patinete eléctrico, que también necesita espacios seguros y cómodos para poder circular. Además, estas vías deben ser coherentes, directas, y atractivas para los usuarios.

Los últimos años se han podido ver en el municipio de Denia pequeños cambios a favor de la movilidad ciclista. La Estrategia de movilidad ciclista en Denia 2021-2027, ha incluido como actuación principal la creación y ampliación de áreas de moderación de la velocidad y de incorporación de ciclistas en tres fases, las conocidas como zonas 20/30. La fase 1 ha incluido la parte más céntrica del núcleo urbano, entre el puerto y la avenida de Alicante y la calle Patricio Ferrándiz y Ronda Murallas, en esta área, el límite de velocidad se ha fijado en 20 kilómetros por hora.

3.3.1 Red ciclista municipal

La red ciclista actual tiene pocos tramos y la mayoría rodean el perímetro del casco urbano sin entrar directamente.

Existen distintas tipologías de vías ciclistas. La acera-bici es la predominante y se puede encontrar a lo largo de todo el paseo marítimo. Dentro del núcleo urbano también existe un tramo de acera-bici en la calle de “Diana”.



Figura 22. Vista de la vía ciclista tipo acera-bici en el Paseo Marítimo junto a la Lonja de Denia.

Fuente: elaboración propia (2024).



Figura 23. Vista de la vía ciclista tipo acera-bici en la calle Diana.

Fuente: elaboración propia (2024).

Se puede encontrar carril-bici protegido a lo largo de la “Calle Metge Manuel Vallalta” hasta la “Avenida del Montgó”, además de por un tramo de la avenida “Joan Fuster” y en la avenida de Alcoi hasta la avenida de Gandia en dirección a la Plaza de “Cholet”.



Figura 24. Vista del carril bici protegido en la avenida del Montgó.

Fuente: elaboración propia (2024).



Figura 25. Vista del carril bici protegido en la avenida Joan Fuster.

Fuente: elaboración propia (2024).

Volviendo a la costa, a partir del “Carrer Consolat del Mar” hacia la zona de las Marinas, continuando el carril acera bici del paseo marítimo, existe carril-bici.



Figura 26. Plano red ciclista.

Fuente: elaboración propia (2024) (visor gva).

3.3.2 Oferta de aparcamiento para bicicletas

Para poder fomentar el uso de la bicicleta, es importante disponer de una oferta suficiente de aparcamiento para bicicletas que sea accesible, seguro y cómodo. Como aspecto positivo, en Denia se observa una buena oferta de aparcamiento para bicicleta, lo que contrasta con el número de vías ciclistas que existen. Por lo contrario, donde se encuentran menos aparcamientos para bicicletas es en el barrio de “Les Roques”.



Figura 27. Ejemplo de aparcamiento para bicicletas ubicado en la calle del "Temple de Sant Telm".

Fuente: elaboración propia (2024).



Figura 28. Ejemplo de aparcamiento para bicicletas en la entrada de la estación de trenes de Denia.

Fuente: elaboración propia (2024).



Figura 29. Plano ubicación aparcamientos para bicicletas.

Fuente: elaboración propia (2024) (visor gva).

3.3.3 Oferta de bicicletas públicas (DeniBici)

A principios del 2011 se puso en marcha en Denia el servicio de bicicletas públicas *DeniBici*, pero nunca llegó a tener éxito y acabó siendo cancelado el año 2018. Aunque no se dispone de información al respecto, una de las razones pudo ser la falta de terminales, ya que inicialmente estaban planteadas 26 estaciones, pero no se realizaron todas por la pérdida de la subvención. Según datos de una encuesta realizada en marzo del año 2018, el servicio *Denibici* tenía una media de 5 usuarios diarios y tan solo 21 personas con abono anual.

3.4 MOVILIDAD EN TRANSPORTE PÚBLICO

3.4.1 Autobús urbano (DeniBus)

Denia cuenta con varios itinerarios de autobús urbano. Las distintas líneas unen diariamente el centro del municipio con las zonas más alejadas como el hospital, Les Rotes y Les Marines. La salida de todas estas se encuentra en la Explanada Cervantes, junto al “Museu de la Mar” y de ahí se dirigen a las distintas paradas del itinerario. Concretamente existen 4 líneas urbanas:

- La línea Denia-Les Marines, tiene 16 paradas y una duración del viaje de 15 minutos aproximadamente.
- Denia-Les Rotes, cuenta con 14 paradas y el viaje también tiene una duración del viaje aproximada de 15 minutos.
- Denia-Costa Calma cuenta con 16 paradas y una duración del viaje de 30 minutos aproximadamente, esta línea enlaza con la línea de las Marinas.

- Por último, Denia-Hospital cuenta con 9 paradas y una duración del viaje de 15 minutos aproximadamente.

Estas líneas tienen una frecuencia de paso muy baja, cada 2 horas realizan el recorrido y en verano suele ampliarse por el aumento de la demanda. La tarifa general es de 1,5€ el billete sencillo y 12€ el bono de 10 viajes.

La mayoría de las paradas están provistas de una estructura tipo marquesina en la que poder esperar al autobús sentados y protegidos de la lluvia. También existen otras paradas donde se observa un cartel pegado a un poste o farola. En ambos casos están provistas de carteles con información de las paradas y el tiempo aproximado de salida y llegada.



Figura 30. Vista general de una parada de bus tipo marquesina ubicada en la avenida de Alicante.

Fuente: elaboración propia (2024).



Figura 31. Vista general de una parada de bus tipo poste o farola en la calle de la Vía.

Fuente: elaboración propia (2024).

La parada de salida en la Explanada Cervantes tiene una accesibilidad muy buena y además se encuentra en una zona muy espaciosa donde se pueden agrupar un gran número de personas.



Figura 32. Vista general de la parada de autobuses DeniBus ubicada en la Explanada Cervantes.

Fuente: elaboración propia (2024).

DeniBus tiene además una línea que conecta Denia con Jávea. La salida es desde la estación de autobuses de Denia, y tiene una frecuencia de paso más alta, uno cada hora. Tiene 15 paradas y una duración aproximada de 30 minutos.

La flota de autobuses es variada y está formada por vehículos bastante nuevos. El número de plazas del autobús va desde 16 hasta 63 asientos y estos, se dividen en urbanos e interurbanos. Además, un número elevado de vehículos están adaptados para personas con movilidad reducida.



Figura 33. Plano ubicación paradas autobús urbano (DeniBus).

Fuente: elaboración propia (2024) (visor gva).



Figura 34. Plano Ubicació paradas autobús urbano (DeniBus) en el centro urbano.

Fuente: elaboración propia (2024) (visor gva).

3.4.2 Estación de Autobuses de Denia

La estación de autobuses de Denia se encuentra junto a los juzgados, cerca de la entrada de la ciudad. Se puede acceder a ella fácilmente a pie o en bicicleta, además cuenta con una parada de taxis y un aparcamiento gratuito para vehículos motorizados y bicicletas.

La infraestructura de la estación no es muy grande, cuenta con una pequeña taquilla donde poder comprar los billetes para el trayecto en bus y una zona no muy amplia donde poder esperar sentado y protegido de la lluvia.

En la estación hacen parada distintos servicios interurbanos, además de los trayectos de media y larga distancia.



Figura 35. Vista general de la estación de autobuses de Denia.

Fuente: elaboración propia (2024).

3.4.2.1 Autobús interurbano

En la actualidad hay 4 líneas interurbanas con parada en Denia. Dos de ellas las realiza la empresa de autobuses Carrió y las otras dos la empresa de autobuses Esteve. En todos los casos tienen parada en la estación de autobuses:

- El primero de ellos es una línea que solo funciona los días laborables y conecta Denia con Jávea pasando por otros municipios como la Xara, Jesús Pobre o Gata de Gorgos. La tarifa completa son 2,20€.
- El otro itinerario que lleva la empresa Carrió es el que conecta Denia con Jalón pasando por el Centro Comercial Portal de la Marina, además de por otros municipios como Beniarbeig u Orba. La tarifa del trayecto completo son 3,10€.
- El primero de los itinerarios que lleva la empresa de autobuses Esteve es el que conecta Denia con La Vall de Laguar. Es la línea más completa a nivel comarcal, por lo que efectúa más paradas. Solo efectúa un trayecto de ida y otro de vuelta y el precio completo ronda los 3,45€.
- El último de los itinerarios es el que conecta Denia con Benidoleig. Este al igual que el anterior solo efectúa un trayecto de ida y otro de vuelta y el precio ronda los 1,95€.

3.4.2.2 Autobús de media y larga distancia

Desde la estación de autobuses de Denia, también salen los autobuses con destinos nacionales. Estos autobuses son gestionados por la empresa de transporte ALSA y las rutas que salen de Denia

tienen dirección Alicante, València y Madrid. Los pasajeros pueden comprar los billetes en la taquilla de la estación, en la web de la empresa o en su aplicación móvil.

3.4.3 Estación de tren

La estación de trenes de Denia pertenece a la empresa pública FGV (“ferrocarrils de la Generalitat Valenciana”). Se encuentra muy cerca del puerto, por lo tanto, en una zona turística de Denia. Se puede acceder a ella fácilmente a pie y en bicicleta, y además cuenta con un aparcamiento para bicicletas en su entrada.

La infraestructura de la estación de tren está equipada con un amplio espacio de espera protegido de la lluvia además de una cafetería y aseos públicos. Cuenta con dos andenes que se conectan a una única vía para ambas direcciones de paso.

De la estación de tren de Denia sale el TRAM en dirección Alicante.



Figura 36. Vista general de la entrada a la estación de trenes de Denia.

Fuente: elaboración propia (2024).

3.4.3.1 TRAM

El tren de Denia a Alicante estuvo en funcionamiento en la Marina Alta desde 1974 y ha sido el único servicio ferroviario existente. Este dejó de funcionar en 2016 debido a reparaciones y adaptaciones de las vías a las que tuvo que someterse. En enero de 2023 retomó su actividad, ahora siendo parte del TRAM Metropolitano de Alicante.



Figura 37. Vista general del TRAM aproximándose a la parada Pedrera-Vessanes.

Fuente: elaboración propia (2024).

El trayecto se divide en 2 líneas, de Denia a Benidorm (línea 9) y de Benidorm a Alicante (línea 1), por lo que se requiere un transbordo obligatorio en la estación de Benidorm. El trayecto tiene 46 paradas y una duración de casi 3 horas. El coste del billete sencillo varía dependiendo de la zona, la zona C de Denia hasta Calpe son 1,45€, la zona B de la Olla Altea a Amerador son 2,80€ y la zona A entre Poble Espanyol y Luceros son 3,90€. Los billetes se pueden comprar en las estaciones o en el interior del propio tren.

En el municipio de Denia realiza dos paradas, además de la salida en la estación de tren. En las paradas se pueden encontrar mapas con información del resto del trayecto, además de asientos y zona para cubrirse de la lluvia. La estación dispone de rampas de subida y bajada al andén del tren, por lo que son accesibles para personas con movilidad reducida.



Figura 38. Vista general de la parada de TRAM Pedrera-Vessanes en la avenida Joan Fuster.

Fuente: elaboración propia (2024).



Figura 39. Vista general de la rampa accesible a dicha parada.

Fuente: elaboración propia (2024).

Una de las medidas que se ha tomado contra los posibles accidentes de peatones en los pasos de peatones que cruzan las vías ha sido colocar tiras de luces a los pies del cruce que cambian de color verde a rojo dependiendo de si está permitido cruzar o no el paso.



Figura 40. Vista de uno de los cruces para peatones de las vías con las tiras de luces para prevenir accidentes a peatones.

Fuente: elaboración propia (2024).

3.4.4 Servicio de taxi

Denia tiene un servicio de taxi 24h al que se puede acceder en las paradas repartidas por el municipio o mediante una llamada al número de teléfono correspondiente de este servicio, que está disponible en los paneles informativos de las propias paradas.



Figura 41. Vista general de la parada de taxi ubicada en el Paseo Marítimo frente al Museo del Mar.

Fuente: elaboración propia (2024).



Figura 42. Vista general de la parada de taxi ubicada en el cruce de la calle Càndida Carbonell con la calle del Marqués de Campo.

Fuente: elaboración propia (2024).

3.4.5 Movilidad en transporte marítimo

Denia es el municipio costero más próximo a las Islas Baleares. Por ello, “Baleària” dispone allí de una estación marítima desde donde salen los ferris en dirección a Ibiza, Mallorca y Formentera.

La estación se encuentra en la zona de “El Portet”, en el paseo marítimo, y fue puesta en marcha en marzo del 2013. El complejo tiene 54.845 metros cuadrados y el edificio de la Estación abarca 2.300 metros cuadrados. En el resto de los metros cuadrados se encuentran los tres muelles de atraque, campa, aparcamientos y superficies contiguas.



Figura 43. Vista general de la estación marítima de Denia.

Fuente: elaboración propia (2024).

El acceso a esta estación se puede hacer tanto por vía terrestre como por vía marítima. Los pasajeros que decidan acceder a ella en coche tienen a su disposición un aparcamiento de pago. También se puede acceder a ella a pie o en bicicleta por el carril bici existente a lo largo del paseo marítimo. Por otro lado, los que decidan llegar a la estación por vía marítima tienen a su disposición el barco solar *La Panseta*, que es gratuito y tiene una duración de 2 minutos aproximadamente desde la escultura del “Portal del Viento”, donde hay un letrero luminoso que informa de los horarios de salida de los barcos y una zona cubierta con asientos donde poder esperar.



Figura 44. Vista general de la estación de salida de La Panseta.

Fuente: elaboración propia (2024).

3.5 SÍNTESIS DE LA MOVILIDAD

Movilidad general

Observando los datos de movilidad en el municipio de Denia, se ve que la mayoría de los viajes se realizan por compras o por trabajo, dentro y fuera del municipio. Además, en la movilidad externa destacan también los viajes por ocio. Seguramente esta movilidad externa por ocio corresponda a viajes al centro comercial de La Marina ubicado en el municipio contiguo, Ondara.

Comparando datos anteriores con otros más actuales, se puede ver que no ha habido una gran mejora con respecto a la movilidad no motorizada, el transporte en vehículo privado sigue siendo el más utilizado y la movilidad en bicicleta la menos usada.

Por otra parte, como ya se ha comentado, en época vacacional Denia multiplica su número de residentes. Observando los datos, su movilidad varía un poco de la movilidad de la población de Denia. Suelen ser usuarios más habituales del transporte público y de la bicicleta. Además, muchos de estos se alojan en las zonas ubicadas fuera del centro urbano, por lo que estos también suelen moverse bastante en vehículo privado para acceder al centro urbano.

Movilidad peatonal

Como ya se ha comentado, en el núcleo urbano de Denia ha habido una gran evolución a lo largo de los últimos años a favor de la movilidad peatonal. Se puede destacar toda la zona del paseo marítimo, la calle del Marqués de Campo conectada con la reciente glorieta peatonal del “País Valencià” y la calle de la Vía. Por otra parte, en las zonas próximas al Castillo de Denia, por el casco antiguo, existen pocos cambios a favor de la movilidad peatonal. Siguen existiendo aceras estrechas que no permiten el paso adecuado de los peatones y, por consiguiente, estos se ven

obligados a circular de forma más cómoda por el mismo carril donde circulan los vehículos motorizados. Como conclusión, se puede decir que existe una desconexión entre los distintos itinerarios peatonales del centro urbano del municipio.

Movilidad ciclista

La red ciclista es muy escasa, con pocos tramos e inconexos entre sí. Los ciclistas se ven obligados a circular en muchas ocasiones por el mismo carril que los vehículos motorizados y, por lo tanto, tienen más riesgo de sufrir un accidente de tráfico. Por otro lado, en cuanto a los aparcamientos para bicicletas, Denia ofrece un gran número de sitios donde poder dejarlas de forma segura, pero aún sigue habiendo zonas donde los aparcamientos para bicicletas son escasos.

Transporte público

La oferta de transporte público existente en Denia aporta una cobertura amplia sobre los distintos núcleos de población del municipio, conectando el núcleo urbano con las zonas más alejadas. No obstante, presenta problemas como su baja frecuencia asociada a intervalos de paso de una o dos horas, lo que impide un uso habitual y espontáneo.

Como aspecto positivo, la mayoría de las infraestructuras de espera del transporte público en Denia son adecuadas y están equipadas con un espacio para sentarse y protegerse de las inclemencias meteorológicas.

La accesibilidad tanto de las paradas del autobús urbano (DeniBus) como del TRAM es buena para los distintos grupos de población. Pero, por otra parte, la intermodalidad entre los distintos tipos de transporte público no es muy buena, ya que se encuentran dispersos entre sí y el transbordo entre un tipo de transporte y otro se complica.

4. DIAGNÓSTICO DE LA SITUACIÓN ACTUAL

4.1 ANÁLISIS DAFO

Tras haber llevado a cabo el análisis sobre la movilidad en el municipio, se realiza en este capítulo un diagnóstico en forma de matriz DAFO. En ella se pueden identificar sus debilidades y fortalezas de origen interno, así como sus amenazas y oportunidades de origen externo. Esta matriz también será de utilidad de cara a identificar las posibles propuestas de mejora a favor de la movilidad sostenible dentro del núcleo urbano de Denia.

Debilidades

Son debilidades las características negativas o las limitaciones que se pueden encontrar, ambas con origen interno, que impiden el desarrollo hacia una movilidad más sostenible. Destacan los siguientes:

- Intervalo de paso del autobús urbano de casi dos horas en horario de invierno y de una hora en horario de verano.
- Dispersión de las distintas zonas que conforman el municipio.
- Falta de conexión de la red ciclista existente entre la avenida Joan Fuster y el paseo marítimo.
- Escasa red ciclista en el núcleo urbano del municipio.
- Ya no existe oferta de bicicletas públicas (DeniBici).
- No existe oferta de caminos escolares para asegurar un viaje autónomo, limpio y seguro de los niños a los colegios.
- No existe una red de itinerarios peatonales.

Amenazas

Las amenazas son los aspectos negativos o riesgos externos considerados que podrían perjudicar o impedir el desarrollo de una movilidad urbana sostenible. Se han observado los siguientes:

- Mucha diferencia en la cantidad de población entre la época estival y el resto del año. Denia multiplica su número de residentes en verano, lo que afecta notablemente a la movilidad en el municipio.
- Reparto modal favorable al vehículo privado entre los turistas

Fortalezas

Son fortalezas las características positivas o ventajas de origen interno que ayudan a desarrollar una movilidad más sostenible. En Denia destacan las siguientes:

- Muchas de las calles que conforman el centro urbano han sido recientemente peatonalizadas, favoreciendo así la movilidad no motorizada.
- Existe una gran oferta de aparcamiento para bicicletas.
- La red ciclista existente se conserva en muy buenas condiciones y permite un paso cómodo y seguro.
- Muchas de las calles del núcleo urbano han reducido su velocidad de circulación a 20 km/h, y muchas otras además tienen prioridad peatonal.

Oportunidades

Las oportunidades son los aspectos positivos de origen externo que pueden impulsar o ayudar a desarrollar una movilidad urbana sostenible. Como, por ejemplo:

- Existe una gran variedad de rutas de autobús que conectan Denia con el resto de los municipios de la comarca, así como conexión ferroviaria con otras ciudades de interés turístico como Benidorm o Alicante, lo que puede favorecer que los turistas no dependan del vehículo privado para esos viajes, y al mismo tiempo apuesten por la movilidad activa en los desplazamientos internos
- Denia tiene una orografía favorable para la movilidad no motorizada, con pendientes reducidas en la mayor parte del casco urbano.
- La infraestructura ferroviaria se ha renovado recientemente, pasando a ser de tipología tranviaria. Esto implica que aumenta la seguridad peatonal al circular el tranvía a una velocidad moderada y con un mecanismo de freno más efectivo que el del ferrocarril.

5. ESTUDIO DE PROPUESTAS DE MEJORA

5.1 PROPUESTAS DE MOVILIDAD PEATONAL Y EL ESPACIO PÚBLICO

5.1.1 PROPUESTA N°1: Creación de una red de itinerarios favorables para la movilidad peatonal

5.1.1.1. Justificación y objetivos

Aunque muchas zonas del centro urbano se hayan peatonalizado, las encuestas de movilidad no presentan variaciones entre el PMUS de 2008 y el Plan de Movilidad de 2023. La movilidad a pie sigue estancada en poco más de la mitad de los viajes (alrededor del 53 %), aunque los desplazamientos de menos de 15 minutos son mayoría. Por el lado contrario, el protagonismo del vehículo privado sigue siendo muy alto, con un 45%.

Pese a los cambios producidos en los últimos años en favor de la movilidad peatonal en el centro urbano del municipio, aún no hay una concepción de red peatonal reconocible, donde las vías peatonales, las que ya estaban y las recientes, se identifiquen como itinerarios completos que vertebran en casco urbano. Además, aún existen aceras estrechas que no permiten el paso adecuado de peatones y pasos de cebra en mal estado.

El objetivo principal de una red de itinerarios favorables para la movilidad peatonal es interconectar el territorio urbano de manera que gran parte de sus infraestructuras de transporte, espacios dedicados al ocio o al deporte y equipamientos queden al alcance de los ciudadanos que se desplazan a pie, fomentando así el uso seguro de este modo en los viajes de corta distancia. Se busca garantizar una buena accesibilidad a los servicios y actividades cotidianas, favoreciendo así la proximidad y reduciendo la dependencia a los vehículos motorizados.

5.1.1.2. Descripción de la propuesta

Una red de itinerarios favorables para la movilidad peatonal trata de un conjunto articulado de viales con comodidad peatonal y de alta capacidad que conecta entre sí las principales áreas generadoras y atractoras de movilidad dentro de un municipio. En ella se pueden encontrar elementos como calles, paseos, parques y jardines, sendas exclusivamente peatonales, etc.

Es necesario realizar un análisis de la configuración del espacio público que permita integrar todas las variables e información disponible en la trama urbana. Los principales criterios a tener en cuenta para poder definir el trazado de la red de itinerarios favorables para la movilidad peatonal son los siguientes:

- Interconexión entre los distintos itinerarios, de manera que conformen una red conexas y continua.
- Conectar las áreas estanciales (plazas, parques, jardines, etc.).
- Que se encuentre próxima, y así minimizar las distancias, a los equipamientos más comunes, a partir de un análisis de estos como el que se ha realizado anteriormente.
- Sección de las aceras ajustada a la demanda peatonal prevista.
- Que sea capaz de identificar y modificar tránsitos peatonales directos evitando rutas alternativas disuasorias.
- Pasos de peatones adecuados.

En conclusión, los itinerarios favorables para la movilidad peatonal deben ser continuos, accesibles, confortables, seguros y atractivos.

La planificación de la red de itinerarios favorables para la movilidad peatonal tiene que incluir la continuidad visual y formal de los distintos recorridos y hacerla conveniente. Además, debe tener en cuenta las características de los edificios, las distancias entre éstos, la vegetación, etc.

Los itinerarios propuestos son los siguientes:

Itinerario 1: este primer itinerario empieza en la Plaza “Jaume I” y recorre todo el paseo del “Saladar” hasta llegar a la estación de trenes de Denia.

Itinerario 2: este itinerario recorre toda la avenida de Alicante, pasando por el campo de fútbol “El Rodat”, y continua hasta el final de la calle de la “Vía” donde se encuentran el “Museo del Juguete de Denia” y el “Centro Social”. Además, en esta última calle, se coloca el mercadillo de fruta y verdura todos los viernes.

Itinerario 3: empezando por la Plaza “Valgamedios”, este itinerario recorre la calle del “Padre Pedro”, pasando por la glorieta del “País Valencià” y, por último, recorriendo toda la calle del “Marqués de Campo”, hasta llegar al Puerto. Como ya se ha comentado anteriormente, la calle del “Marqués de Campo” es una de las calles principales del centro urbano, donde se concentra gran parte del ocio de la ciudad.

Itinerario 4: este itinerario es el de mayor longitud. Da comienzo en el colegio “Llebeig” y recorre la avenida de “València” llegando hasta la calle Loreto, donde se encuentran muchos lugares donde poder disfrutar de la gastronomía local. Una vez recorrida esta calle, llega a la “Plaza de la Constitución”, donde se encuentra ubicado el Ayuntamiento de Denia, y continua por la calle de “la Mar”, pasando por la “Plaza del Consell” y la entrada al Túnel del Castillo. Finalmente, se concluye el recorrido del itinerario en el Puerto.

Itinerario 5: al igual que el primer itinerario, este da comienzo en la Plaza “Jaume I”. Empieza recorriendo la avenida del “Montgó”, y continua por la calle “dels Germans Gavilà Ferrer” hasta llegar al colegio Cervantes. Después de esto, continua por la calle Estrella, cruzando la plaza “Valgamedios”, llegando a la “Ronda de les Muralles” que es recorrida hasta llegar a la organización juvenil “Llunàtics”.

Itinerario 6: el sexto itinerario empieza recorriendo la calle “Abu Zeyan” en dirección a la Plaza de “Cholet”, y termina cruzando toda la avenida “Miguel Hernández” hasta llegar a la Plaza “Benidorm”, junto a la “Punta del Raset”.

Itinerario 7: este itinerario recorre toda la calle “Diana”, pasando por el parque “Chabás”, la calle del “Marqués de Campo” y la Plaza del “Consell”, lugares clave del municipio.

Itinerario 8: el itinerario ocho da comienzo en la estación de trenes (fgv) de Denia, en la calle de “Manuel Latur Doctor”. Continúa por la Plaza “Jorge Juan” hacia la calle del “Temple de Sant Telm”, atravesando la calle de “Patricio Ferrándiz” y del “Marqués de Campo”. Continuando por la calle del “Temple de Sant Telm”, donde se encuentra el conservatorio de música “Tenor Cortís”, se llega hasta al cruce con la calle de “Fora Mur” que da comienzo a la “Ronda de les Muralles”. Una vez aquí, se continua por la “Ronda de les Muralles” hasta la entrada al túnel del Castillo, junto a la organización juvenil “Llunàtics”.

Itinerario 9: este itinerario recorre gran parte del paseo marítimo. Empezando por la rotonda del “Real Club Náutico de Denia” en la calle “Castell d’Olimbroi”. El itinerario continua su recorrido junto al puerto pasando por el “Museo de la Mar” y la Lonja de Denia, hasta llegar al parking de la “Punta del Raset”.

Itinerario 10: este último itinerario da comienzo en el cruce entre la avenida “Joan Fuster” y la calle “Carlos Sentí”. El recorrido continúa pasando por calles como la calle de la “Vía” o la calle del “Marqués de Campo”. Por último, termina en la calle de la Mar, conectando con el cuarto itinerario, donde se encuentra gran parte del ocio nocturno de la ciudad.



Figura 45. Plano propuesta de la red de itinerarios favorables para la movilidad peatonal.

Fuente: elaboración propia (2024) (visor gva).

CREACIÓN DE UNA RED DE ITINERARIOS FAVORABLES PARA LA MOVILIDAD PEATONAL		
Plazo estimado	Medio plazo	
Valoración económica estimada	Itinerario	Longitud del itinerario (km)
	1	0,90
	2	1,18
	3	0,98
	4	1,31
5	1,00	

	6	1,15
	7	0,62
	8	1,07
	9	0,99
	10	0,57
	Total	9,77
	Proyecto constructivo 3.000 €/estudio x 10 caminos: 30.000 € Coste constructivo según proyecto, coste orientativo 200 €/m2.	
Prioridad	Alta	
Indicadores de Evaluación	Cobertura sobre población de la red de itinerarios favorables para la movilidad peatonal.	
	Porcentaje de viajes realizados a pie sobre el total de viajes realizados.	
	Longitud de la red de itinerarios favorables para la movilidad peatonal en el centro urbano de Denia.	

5.1.2 PROPUESTA N°2: Mejora y adecuación de la movilidad peatonal en el casco antiguo de Denia

5.1.2.1 Justificación y objetivos

Anteriormente se ha comentado que en los últimos años Denia está experimentando muchos cambios a favor de la movilidad peatonal. Aun así, siguen existiendo tramos, sobre todo por la zona del casco antiguo entre el puerto y el castillo, que no cumplen las condiciones básicas de accesibilidad peatonal.

El túnel del Castillo une el centro urbano de Denia (“Plaza del Consell”) con la “Ronda de les Muralles”. En la actualidad, el centro urbano de Denia es mayoritariamente peatonal, pero cuando se cruza el túnel del Castillo en dirección a la “Ronda de les Muralles” aparecen calles que no cumplen las condiciones básicas de accesibilidad peatonal (como la calle Alberto Sentí o la calle de Sant Pere). Además, estas calles que incumplen las condiciones básicas de accesibilidad peatonal tienen junto a ellas otras calles con prioridad peatonal. Por la tanto, existe una desconexión entre estos itinerarios peatonales.

Al igual que en estas calles, existen otras con situaciones parecidas. La Calle del “Pont” y la calle “Pilota”, del barrio del puerto, también son calles con tramos con prioridad peatonal próximos. Además, en la Calle del “Pont” se encuentra “Els Magazinos”, uno de los lugares de ocio más concurridos de Denia, donde la movilidad peatonal debería estar priorizada.

Por último, también próximo al castillo, se encuentra el barrio “Les Roques”, uno de los más antiguos de Denia. Sigue manteniendo la esencia de la Denia árabe cuyos ciudadanos vivían entorno al Castillo. La mayoría de los residentes de este barrio son personas mayores con una movilidad más limitada y, sin embargo, estas calles no permiten una movilidad peatonal adecuada.

El objetivo de esta medida es potenciar la accesibilidad y conectividad peatonal entre los itinerarios peatonales del centro urbano y del casco antiguo de Denia, mejorando las aceras a las condiciones básicas de accesibilidad peatonal.

5.1.2.2 Descripción de la propuesta

1. Barrio “Baix la Mar”:

En este barrio de la ciudad existen calles totalmente peatonales donde el acceso de vehículo motorizado está restringido y otras, por el contrario, que no cumplen las condiciones básicas de accesibilidad peatonal.

Las calles que no disponen de unas condiciones mínimas de accesibilidad peatonal son la calle de “l’Hort”, la calle “les Marines”, la calle “Alberto Sentí”, la calle de “l’Escullera” y la calle “Senieta”. Además, esta última es una calle sin salida con acceso restringido regulado por una señal colocada en una valla. Estas calles, al formar parte del casco antiguo de Denia, tienen un ancho entre fachadas reducido, no permitiendo un ancho de aceras suficiente.

Tramo	Largo aproximado (m)	Ancho aproximado (m)
Calle de L’Hort	110	8,5
Calle Les Marines	55	9
Calle Alberto Sentí	150	8
Calle de L’Escullera	100	6,7
Calle Senieta	85	8
Total	500	-

Tabla 8. Calles sin itinerario peatonal accesible en el Barrio Baix la Mar.

Fuente: elaboración propia (2024).

Por lo tanto, la propuesta para esas calles es convertirlas en calles de plataforma única, donde las aceras y la calzada estén a un mismo nivel. Se cumplirán las condiciones establecidas en la Orden TMA/851/2021, de 23 de julio, por la que se desarrolla el documento técnico de condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y la utilización de los espacios públicos urbanizados. El diseño se ajustará al uso previsto y se incorporará la señalización e información que corresponda para garantizar la seguridad de las personas usuarias de la vía.

Además, para hacer más atractivo y cómodo el uso de estas vías, en las que esté permitido el aparcamiento en ambos lados de la calle, se eliminará una de las filas de aparcamiento. Estas son la calle de “l’Hort”, la calle “les Marines” y la calle “Alberto Sentí”.



Figura 46. Plano calles afectadas por la propuesta (barrio Baix la Mar).

Fuente: elaboración propia (2024) (visor gva).

2. Barrio del Puerto:

En las calles más cercanas al puerto encontramos el mismo caso que en el apartado anterior. Aunque hay algunas calles que han sido peatonalizadas, otras son muy estrechas y no reúnen las condiciones básicas de accesibilidad peatonal.

Una de las calles de este barrio que no cumple con las condiciones básicas de accesibilidad peatonal es la calle del “Port”. Es una calle muy estrecha que conecta la calle peatonal de “Sandunga” con la calle “Pilota”, otra que no cumple las condiciones básicas de accesibilidad peatonal.

Tramo	Largo aproximado (m)	Ancho aproximado (m)
Calle del Port	40	3,5
Calle Pilota	60	6,5
Total	100	-

Tabla 9. Calles sin itinerario peatonal accesible en el Barrio del Puerto.

Fuente: elaboración propia (2024).

La propuesta tanto para la calle del “Port” como para la calle “Pilota” es peatonalizarlas, restringiendo el paso de los vehículos motorizados. Dando acceso únicamente a los vehículos autorizados.

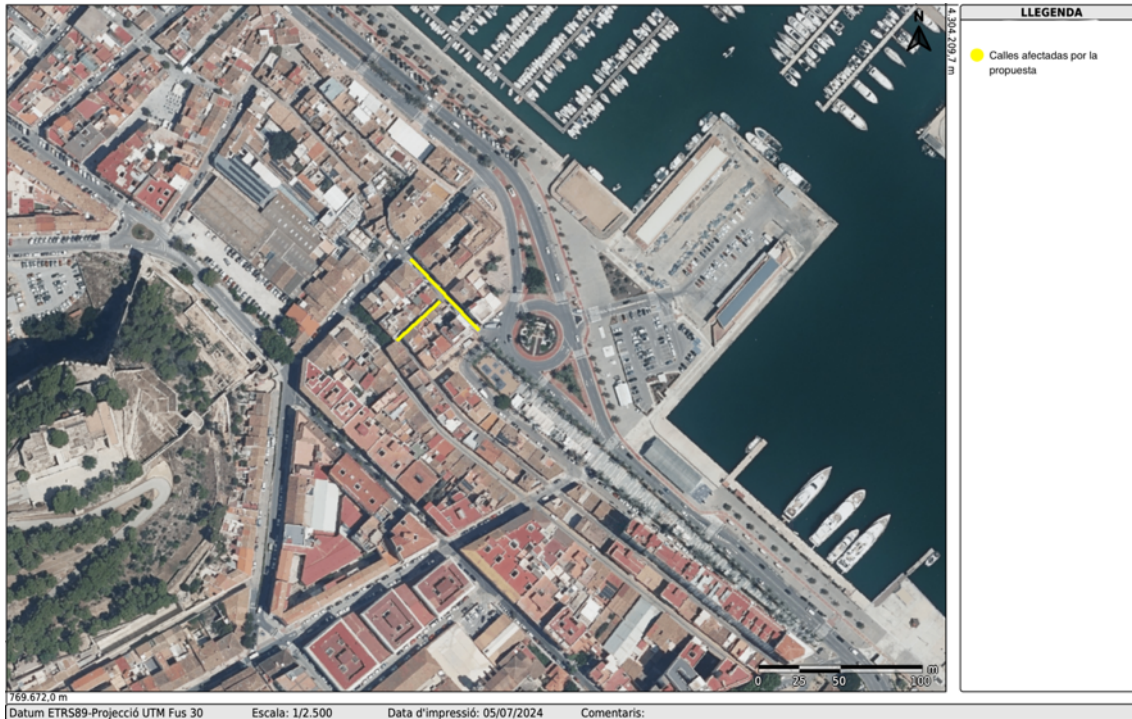


Figura 47. Plano calles afectadas por la propuesta (barrio del Puerto).

Fuente: elaboración propia (2024) (visor gva).

3. Barrio “Les Roques”:

Este barrio está repleto de casas de baja altura y calles empinadas que dan acceso al castillo. Son calles estrechas y sus aceras tienen un ancho menor a un metro. Estas calles no cumplen con las condiciones básicas de accesibilidad peatonal y, como solución, se propone implantar una plataforma única en la que las aceras y la calzada estén a un mismo nivel.

En el límite de este barrio se encuentra la calle “Loreto”, una de las calles más concurridas del municipio y que, además, reúne unas condiciones adecuadas para la movilidad peatonal ya que tiene plataforma única y acceso limitado a los vehículos motorizados. Se propone seguir la línea de esta para transformar el resto de las calles del barrio:

Tramo	Largo aproximado (m)	Ancho aproximado (m)
Calle de Sant Narcís	156	3
Calle St. Pasqual	145	3,5

Calle Sant Sebastià	50	3
Calle de San Antonio	124	3
Calle Nueva	158	3,5
Calle Desemparats	122	3
Calle Sard	51	2,8
Calle Sant Cristòfol	83	3
Calle de La Olivera	70	4
Calle de L'Hospital	112	4,2
Calle del Trinquet	200	4
Calle Ntra. Sra. Del Car	57	4,5
Calle Beniatlà	45	5
Calle de La Santísima Trinidad	140	4,6
Calle Beniomer	26	5,4
Calle de Vicent de la Roqueta	121	4
Total	1.660	-

Tabla 10. Calles sin itinerario peatonal accesible en el Barrio les Roques.

Fuente: elaboración propia (2024).



Figura 48. Plano calles afectadas por la propuesta (barrio Les Roques).

Fuente: elaboración propia (2024) (visor gva).

MEJORA Y ADECUACIÓN DE ITINERARIOS PEATONALES EN EL CASCO URBANO DE DENIA				
Plazo estimado	Largo plazo			
Valoración económica estimada	Barrio	Longitud total aprox (m)	Ancho vía aprox (m)	Coste aprox (€)
	Baix la Mar	500	8	60.000
	Puerto	100	5	8.000
	Les Roques	1.660	3,8	130.000
	Total	2.260	-	198.000
Prioridad	Alta			
Indicadores de evaluación	Porcentaje de viajes realizados a pie sobre el total de viajes realizados en un año en el casco urbano de Denia.			

5.1.3 PROPUESTA N°3: Caminos Escolares

5.1.3.1 Justificación y objetivos

Actualmente, no hay red de caminos escolares en el municipio, pero sí existe un proyecto llamado “Caminis Denia”, que propone impulsarlos en el municipio. Esta iniciativa es de la Concejalía de Seguridad Ciudadana y Movilidad del Ayuntamiento de Denia, pero actualmente se encuentra en pausa.

Como propone el proyecto de “Caminis Denia”, el objetivo es crear una red de caminos que den más seguridad, bienestar y autonomía a la infancia.

5.1.3.2 Descripción de la propuesta

Para crear una red de caminos escolares es necesario aplicar una misma metodología en cada centro del municipio.

Lo primero de todo es realizar una reunión con el centro educativo para poder presentar el trabajo y solicitar una primera toma de contacto con los alumnos (preferiblemente a partir de 5º de primaria). En esta primera toma de contacto se les realizará una encuesta sobre su movilidad actual, detección de problemas, etc. Además de esto, se hará la elección del eslogan y el logo de los caminos escolares.

Una vez hecho esto, se realizará una reunión con los padres y madres para presentar el trabajo y conseguir su colaboración con el proyecto. Cuando se haya conseguido esto, se pondrá en marcha un taller con los alumnos para identificar sus rutas de acceso al centro más habituales.

Tras recoger todos estos datos, se analizarán las rutas y se identificarán las 2-3 más comunes. Después de esto, se programará un taller más con los alumnos para recorrer dichas rutas y reconocer posibles problemas existentes, necesidades de señalización, posibles barreras, etc.

El siguiente paso es recopilar todas estas propuestas en un documento que se trasladará al Ayuntamiento del municipio, donde se ordenarán por prioridad las medidas a ejecutar. Por último, se presentará el proyecto a las familias y a los establecimientos del entorno del colegio, a los que se les pide también colaboración en el cuidado de los escolares durante el acceso al centro.

Los centros educativos donde se implementarán los Caminos Escolares son los siguientes:

- Colegio Cervantes
- Colegio Pou de la Muntanya
- Colegio Vessanes
- Colegio Montgó
- Colegio Llebeig
- Colegio San Juan Bautista (HH Maristas)



Figura 49. Plano ubicación de los centros donde se implementarán los Caminos Escolares.

Fuente: elaboración propia (2024) (visor gva).

CAMINOS ESCOLARES			
Plazo estimado	Medio plazo		
Valoración económica estimada	Coste aprox (por un centro) (€)	Nº de centros	Coste total aprox (€)
	10.000	6	60.000
Prioridad	Media		
Indicadores de evaluación	Porcentaje de niños que caminan a la escuela en Denia.		
	Número de centros con proyecto de camino escolar seguro.		

5.2 PROPUESTAS DE MOVILIDAD CICLISTA

5.2.1 PROPUESTA N°1: Ampliación de la red ciclista en el casco urbano.

5.2.1.1 Justificación y objetivos

La oferta de red ciclista actual en el municipio de Denia es bastante escasa. Existen distintos tramos de carril bici que se encuentran inconexos entre sí. Por lo tanto, cuando se quiere circular en bicicleta por el municipio, se debe circular mayoritariamente compartiendo carril con los vehículos motorizados entre los distintos tramos de carril bici existente.

El objetivo de la propuesta es promover el uso de la bicicleta como alternativa al transporte motorizado. Además, a través de esta propuesta se fomenta la movilidad sostenible y con ello la reducción de contaminación en el municipio. Los turistas son uno de los usuarios más fieles de esta movilidad, por lo que se considerarán sus intereses al diseñar los nuevos recorridos.

Se propone realizar una red ciclista segura y cómoda a la vez que atractiva para conseguir nuevos usuarios que decidan cambiar la movilidad motorizada por la ciclista.

5.2.1.2. Descripción de la propuesta

1. Tramo que conecta la Avenida Joan Fuster con el Paseo Marítimo:

Actualmente, existe un tramo de carril bici protegido a lo largo de gran parte de la avenida Joan Fuster, más concretamente desde el cruce con el camino “Pou de la muntanya” hasta el cruce con el camino de “Sant Joan”, y continuando con carril acera bici hasta el cruce de la avenida Joan Fuster con el camino “dels Lladres”, un total de 860 metros aproximadamente. Además, también existe otro tramo acera-bici a lo largo del paseo marítimo, empezando en la explanada Cervantes. Entre ambos carriles hay aproximadamente 765 metros sin vía ciclista de ningún tipo. Por lo tanto, entre ambos tramos, los usuarios de estos carriles deben circular compartiendo espacio con los vehículos motorizados de forma poco segura o, peor aún, circular ilegalmente por las aceras poniendo en peligro a los peatones. Esta propuesta pretende conectar ambos tramos.

Empezando por donde termina el tramo de la Avenida Joan Fuster en el cruce con el camino “dels Lladres”, se continuará con carril bici protegido a la cota de la calzada hasta el final de la avenida. Para hacer esto posible, en el último tramo, desde el cruce con la calle de “Manuel Latur Doctor” se modificará el aparcamiento en batería existente para vehículos motorizados por uno en línea. Con este cambio, se habilitará espacio suficiente para que se realice.

Se continuará con el carril bici protegido hacia la calle “Castell d'Olimbroi” por la acera más próxima al puerto. Al igual que en el tramo anterior, a partir del cruce con la plaza “Marina alta” se modificará el aparcamiento en batería existente para vehículos motorizados por uno en línea. Con este cambio, se habilitará espacio suficiente para realizar el carril bici protegido. Continuando por esta calle, en el tramo final, tras pasar el cruce con la calle “Tinglados” se eliminará el aparcamiento en línea para vehículos motorizados existente para poder habilitar espacio suficiente.

Por último, se conectará este último tramo con el carril acera bici existente del Paseo Marítimo.

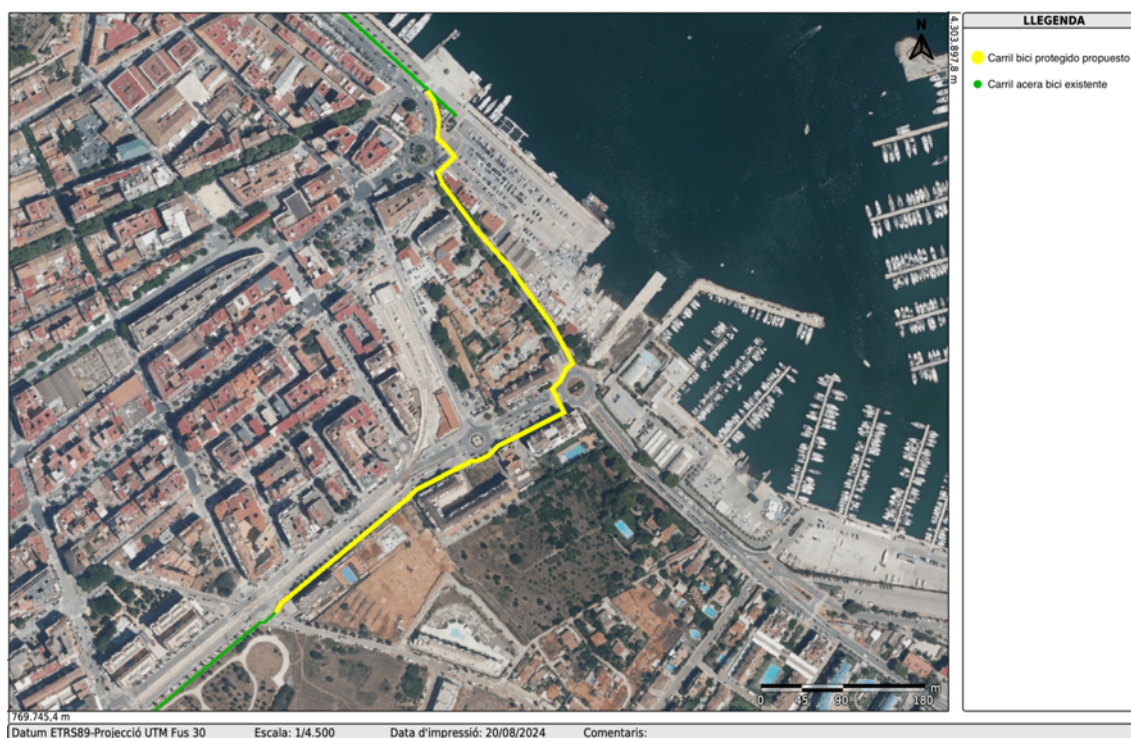


Figura 50. Plano propuesta del nuevo tramo de carril bici (tramo 1).

Fuente: elaboración propia (2024) (visor gva).

2. Tramo que conecta la “Ronda de les Muralles” con el Paseo Marítimo:

En la actualidad, existe un tramo de acera-bici combinado con carril bici protegido a lo largo de la “Ronda de les Muralles”. Existe además un tramo que se desvía hacia el túnel del Castillo. Este carril no está conectado con ningún otro tramo de la red ciclista, siendo los más próximos los existentes en la calle “Diana” y en el Paseo Marítimo, a la altura de la plaza Benidorm. El objetivo

es unir este último con el existente en la “Ronda de les Muralles”. Entre ambos tramos hay 330 metros aproximadamente.

Empezando por el final del tramo de carril bici protegido en la “Ronda de les muralles” a la altura de “Llunàtics” se continuará por la calle “Dr. Fleming”. Para hacer esto posible, será necesario eliminar el aparcamiento en línea existente a lo largo de toda esta calle, en el lado de los vehículos que se dirigen hacia la rotonda Miguel Hernández. Se dispondrá en su lugar carril bici protegido que continuará hasta el cruce con la calle Manuel Sanchis Guarner. Continuará por esta calle hasta el cruce con la calle Alberto Sentí. En el tramo de la calle Manuel Sanchis Guarner será necesario modificar el aparcamiento en batería existente en uno de los lados por uno en línea y así dejar espacio suficiente para incorporar el carril bici protegido

Por último, se continuará por la Calle Alberto Sentí hasta llegar al tramo de carril bici existente en el Paseo Marítimo. En esta última calle, será necesario eliminar el aparcamiento en línea existente en uno de los lados para dejar espacio suficiente al carril bici protegido que se quiere ejecutar.



Figura 51. Plano propuesta del nuevo tramo de carril bici (tramo 2).

Fuente: elaboración propia (2024) (visor gva).

3. Tramo que conecta la calle “Diana” con el Paseo Marítimo

Actualmente, en el centro de la ciudad solo existe un pequeño tramo de acera-bici de 185 metros aproximadamente que se encuentra en la zona de la calle Diana más próxima al castillo. Este tramo de vía ciclista no está conectado con ningún otro. Por lo tanto, se propone continuar la red

ciclista a lo largo de toda la calle de “la Mar” hasta llegar al tramo existente de acera-bici en el Paseo Marítimo, siendo aproximadamente un total de 450 metros.

El tramo de la calle de “la Mar” desde la calle “Diana” hasta el cruce con la calle “Carlos Sentí” es actualmente una calle peatonal. Por lo tanto, se propone añadir el uso de la bicicleta en este tramo. En esta zona, los peatones pueden utilizar toda la zona de circulación, teniendo prioridad respecto a la bicicleta, ya que no existe separación física entre peatón y bicicleta.

A partir de este cruce y hasta llegar al paseo marítimo, se realizará carril bici protegido. Para hacer esto posible, será necesario eliminar una de las filas de aparcamiento en línea existente en la calle de “la Mar”, a partir del cruce con la calle “Càndida Carbonell” hasta llegar a la “Esplanada Cervantes”. Se eliminará la fila de aparcamientos más próxima al Castillo para poder dejar espacio suficiente al nuevo carril bici protegido.



Figura 52. Plano propuesta del nuevo tramo de carril bici (tramo 3).

Fuente: elaboración propia (2024) (visor gva).

4. Tramo que conecta la avenida del “Montgó” con la calle “Diana”

Entre estas dos zonas, actualmente no existe ningún tramo de red ciclista. El carril bici protegido de la avenida del “Montgó” terminaba en la plaza “Jaume I” sin conectar con ningún otro tipo de vía ciclista, al igual que lo hacía la acera-bici de la calle “Diana” al llegar al cruce con la calle de “La Vía”. Por lo tanto, se pretende conectar ambos tramos, siendo la longitud que les separa de aproximadamente 718 metros.

Tras cruzar la plaza “Jaume I”, en la calle de “Patricio Ferrándiz” se continuará el carril bici protegido existente hasta el cruce con la calle de “Sagunt”. Para conseguir espacio suficiente, será necesario cambiar el aparcamiento en batería existente por uno en línea. Este tramo tiene una longitud de 140 metros aproximadamente. Tras este cruce y a lo largo del resto de tramo se optará por realizar vía mixta, ya que las características de la vía lo hacen posible (velocidad máxima de 30 km/h).



Figura 53. Plano propuesta del nuevo tramo de carril bici (tramo 4).

Fuente: elaboración propia (2024) (visor gva).

AMPLIACIÓN DE LA RED CICLISTA				
Plazo estimado	Largo plazo			
Valoración económica estimada	Nº	Longitud aprox (m)	Ancho aprox vía ciclista (m)	Coste aprox (€)
	1	765	2	51.900
	2	330	2	22.400
	3.1	120	-	1.500
	3.2	330	2	22.400
	4.1	140	2	9.500
	4.2	462	-	2.500
	Total	1.545	-	110.200

Prioridad	Alta
Indicadores de evaluación	Porcentaje de viajes realizados en bicicleta sobre el total de viajes realizados en el casco urbano de Denia en un año.
	Cobertura de la red ciclista dentro del casco urbano de Denia.
	Longitud de la red ciclista en el casco urbano de Denia.



Figura 54. Plano red ciclista existente.

Fuente: elaboración propia (2024) (visor gva).



Figura 55. Plano red ciclista propuesta.

Fuente: elaboración propia (2024) (visor gva).

5.2.2 PROPUESTA N°2: Instalación de nuevos aparcamientos para bicicletas en el centro urbano de Denia.

5.2.2.1 Justificación y objetivos

Denia tiene un número suficiente de aparcamientos para bicicletas en algunos de sus barrios, pero existen barrios pertenecientes al casco antiguo y zonas próximas a la nueva red ciclista propuesta en los que hay escasez de aparcamientos. El objetivo de la propuesta es disponer de más aparcamientos para bicicletas en las zonas del centro urbano identificadas con escasez de estas, animando así a los ciudadanos a hacer uso de las bicicletas.

5.2.2.2. Descripción de la propuesta

Se propone colocar 15 aparcamientos nuevos para bicicletas tipo U invertida, que también pueden usarse por patinetes eléctricos. Estos se pretenden colocar a lo largo del centro urbano del municipio. En ubicaciones vinculadas a equipamientos clave del casco urbano que todavía no disponían de aparcamientos para bicicletas como la entrada al Castillo de Denia o al túnel de este, donde se conecta con la “Ronda de les Muralls”. Además, también se han tenido en cuenta los nuevos tramos de red ciclista propuestos para colocar estos nuevos aparcamientos para bicicletas en sus proximidades.

Se colocan para promover el uso de bicicletas en zonas donde el peatón tiene prioridad y donde, por otra parte, se complica su uso si los aparcamientos son inexistentes o muy reducidos. Estos

barrios, además, se encuentran muy próximos a tramos de carril bici sin aparcamientos para bicicletas.

Los lugares donde se van a colocar no deberán obstruir la circulación de peatones y, si hace falta, se eliminarán aparcamientos para vehículos motorizados y se colocarán aparcamientos para bicicletas.



Figura 56. Plano propuesta de nuevos aparcamientos para bicicletas (planteado sobre la nueva red ciclista propuesta).

Fuente: elaboración propia (2024) (visor gva).

INSTALACIÓN DE MÁS APARCAMIENTOS PARA BICICLETAS EN EL CASCO ANTIGUO DE DENIA				
Plazo estimado	Corto plazo			
Valoración económica estimada	Coste aprox por punto (€)	Nº estructuras de acero	Nº nuevos aparcamientos	Coste total aprox (€)
	200	6	15	18.000
Prioridad	Alta			
	Cobertura de la red de aparcabicicletas dentro del centro urbano de Denia.			

Indicadores de evaluación	Número total de aparcabicicletas.
	Proximidad de la red de aparcabicicletas con la red ciclista del centro urbano de Denia.

6. Bibliografía

- Actualidad y noticias en Denia. Obtenido en Denia.com. *Autobuses en Dénia: líneas, tarifas y horarios* (6 de julio de 2022): <https://www.denia.com/autobuses/>
- Actualidad y noticias en Denia. Obtenido en Denia.com. *Barrio de Les Roques* (23 de febrero de 2015): <https://www.denia.com/barrio-de-les-roques/>
- Actualidad y noticias en Denia. Obtenido en Denia.com. *Barrios de Dénia* (1 de octubre de 2015): <https://www.denia.com/el-ayuntamiento-designa-a-los-diez-concejales-de-barrio/barrios-casco-denia-sept2015-dgn/>
- Actualidad y noticias en Denia. Obtenido en Denia.com. *Breve historia de Denia* (3 de abril de 2016): <https://www.denia.com/breve-historia-de-denia/>
- Actualidad y noticias en Denia. Obtenido en Denia.com. *Censo de población: ¿cuánto ha crecido Dénia y de dónde son sus habitantes?* (26 de diciembre de 2023): <https://www.denia.com/censo-de-poblacion-habitante-nacionalidad/#bloque-comentarios>
- Actualidad y noticias en Denia. Obtenido en Denia.com. *Denia destinará casi 6 millones de euros a nuevas infraestructuras, amortización de préstamos y ayudas* (20 de abril de 2022): <https://www.denia.com/denia-destinara-casi-6-millones-de-euros-a-nuevas-infraestructuras-amortizacion-de-prestamos-y-ayudas/>
- Actualidad y noticias en Denia. Obtenido en Denia.com. *Dénia en bici* (8 de mayo de 2012): <https://www.denia.com/denia-en-bici/>
- Actualidad y noticias en Denia. Obtenido en Denia.com. *Denibici ya está en marcha* (24 de febrero de 2011): <https://www.denia.com/denibici-ya-esta-en-marcha/>
- Actualidad y noticias en Denia. Obtenido en Denia.com. *Estación Marítima de Dénia* (10 de mayo de 2014): <https://www.denia.com/estacion-maritima/>
- Actualidad y noticias en Denia. Obtenido en Denia.com. *Museu de la Mar de Dénia: historia, ubicación y horario* (8 de octubre de 2021): <https://www.denia.com/museu-de-la-mar-de-denia-historia-ubicacion-y-horario/>
- Actualidad y noticias en Denia. Obtenido en Denia.com. *Paseo Marítimo* (16 de febrero de 2015): <https://www.denia.com/paseo-maritimo/>
- Actualidad y noticias en Denia. Obtenido en Denia.com. *TRAM de Dénia a Alicante: paradas, horarios, precios y más* (3 de febrero de 2023): <https://www.denia.com/tram-de-denia-a-alicante/>
- Actualidad y noticias en Denia. Obtenido en Denia.com. *Transporte público en Dénia: el barco* (5 de enero de 2021): <https://www.denia.com/barco-en-denia/>
- Ayuntamiento de Denia. Cartografía. Urbanismo: <https://www.denia.es/es/info/urbanisme/cartografia/index.aspx>

Ayuntamiento de Denia. *El Ayuntamiento de Denia instala nuevas señales en los pasos peatonales alimentadas con energía solar* (2 de junio de 2022):

<https://www.denia.es/es/denia/actualitat/noticia.aspx?id=6190>

Ayuntamiento de Denia. *La estrategia de movilidad ciclista en Denia 2021-2027 apuesta por reforzar la red de vías compartidas, la reducción de velocidad y la pacificación del tráfico* (30 de septiembre de 2021):

<https://www.denia.es/es/denia/actualitat/noticia.aspx?id=5955>

Camis Denia: <https://www.camisdenia.com>

Diputación de Alicante. Datos generales del municipio (2023):

<http://documentacion.diputacionalicante.es/dgeneral.asp?codigo=03063>

El portal del Comercio Sostenible del Ayuntamiento de Denia. Datos geográficos de la Marina Alta: <https://denia.portaldelcomerciante.com/es/municipio/cifras>

Ficha introductoria al proyecto cartográfico de LULUCF:

https://icvficherosweb.icv.gva.es/04/04_OS/LULUCF/info_Proyecto_LULUCF_Ministerio.pdf

Foro-ciudad. Demografía de Denia (Alicante). Habitantes (2023): <https://www.foro-ciudad.com/alicante/denia/habitantes.html#Evolucion>

Grupo DeniBus. Obtenido en DeniBus.es. *Líneas regulares*: <https://www.denibus.es/lineas-regulares/>

Grupo DeniBus. Obtenido en DeniBus.es. *Nuestra flota*: <https://www.denibus.es/nuestra-flota/>

La Marina Plaza. SL. *Dénia destina más de 300.000 euros a renovar y ampliar aceras y a asfaltar calles* (2 de abril de 2024): <https://lamarina.eldiario.es/2024/04/02/denia-destina-mas-de-300-000-euros-a-renovar-y-ampliar-aceras-y-a-asfaltar-calles/>

La Marina Plaza. SL. *Dénia, la tercera población valenciana que más turismo nacional recibió este verano tras València y Benidorm* (27 de septiembre de 2022):

<https://lamarina.eldiario.es/2022/09/27/denia-la-tercera-poblacion-valenciana-que-mas-turismo-nacional-recibio-este-verano-tras-valencia-y-benidorm/>

La Marina Plaza. SL. *Dénia pinta pictogramas en los pasos de cebra para las personas con autismo* (18 de agosto de 2021): <https://lamarinaplaza.com/2021/08/18/denia-pinta-pictogramas-en-los-pasos-de-cebra-para-las-personas-con-autismo/>

Periódico digital Las Provincias. *Denia desmantela el servicio público de bicicletas al tener pocos usuarios* (10 de agosto de 2018): <https://www.lasprovincias.es/marina/denia-desmantela-servicio-20180810002259->

[ntvo.html?ref=https%3A%2F%2Fwww.lasprovincias.es%2Fmarina%2Fdenia-desmantela-servicio-20180810002259-ntvo.html](https://www.lasprovincias.es/marina/denia-desmantela-servicio-20180810002259-ntvo.html?ref=https%3A%2F%2Fwww.lasprovincias.es%2Fmarina%2Fdenia-desmantela-servicio-20180810002259-ntvo.html)

Periódico Levante. *Dénia liquida tras 11 años el servicio de alquiler de bicicletas por su nulo uso* (10 de agosto de 2018): <https://www.levante-emv.com/marina/2018/08/10/denia-liquida-11-anos-servicio-11874059.html>

Periódico Levante. *El carril bici más desastroso está en Denia (16 de noviembre de 2023):*

<https://www.levante-emv.com/fotos/la-marina/2023/11/16/carril-bici-desastroso-denia-94699063.html>

TVDenia. Obtenido en TVDenia.com. *Denia quiere impulsar el uso de la bicicleta en la ciudad a través del cuestionario “Entrevista con la bici” (28 de marzo de 2018):*

<https://tvdenia.com/denia-quiere-impulsar-el-uso-de-la-bicicleta-en-la-ciudad-a-traves-del-cuestionario-entrevista-con-la-bici/>



Anna Camarena Herreros

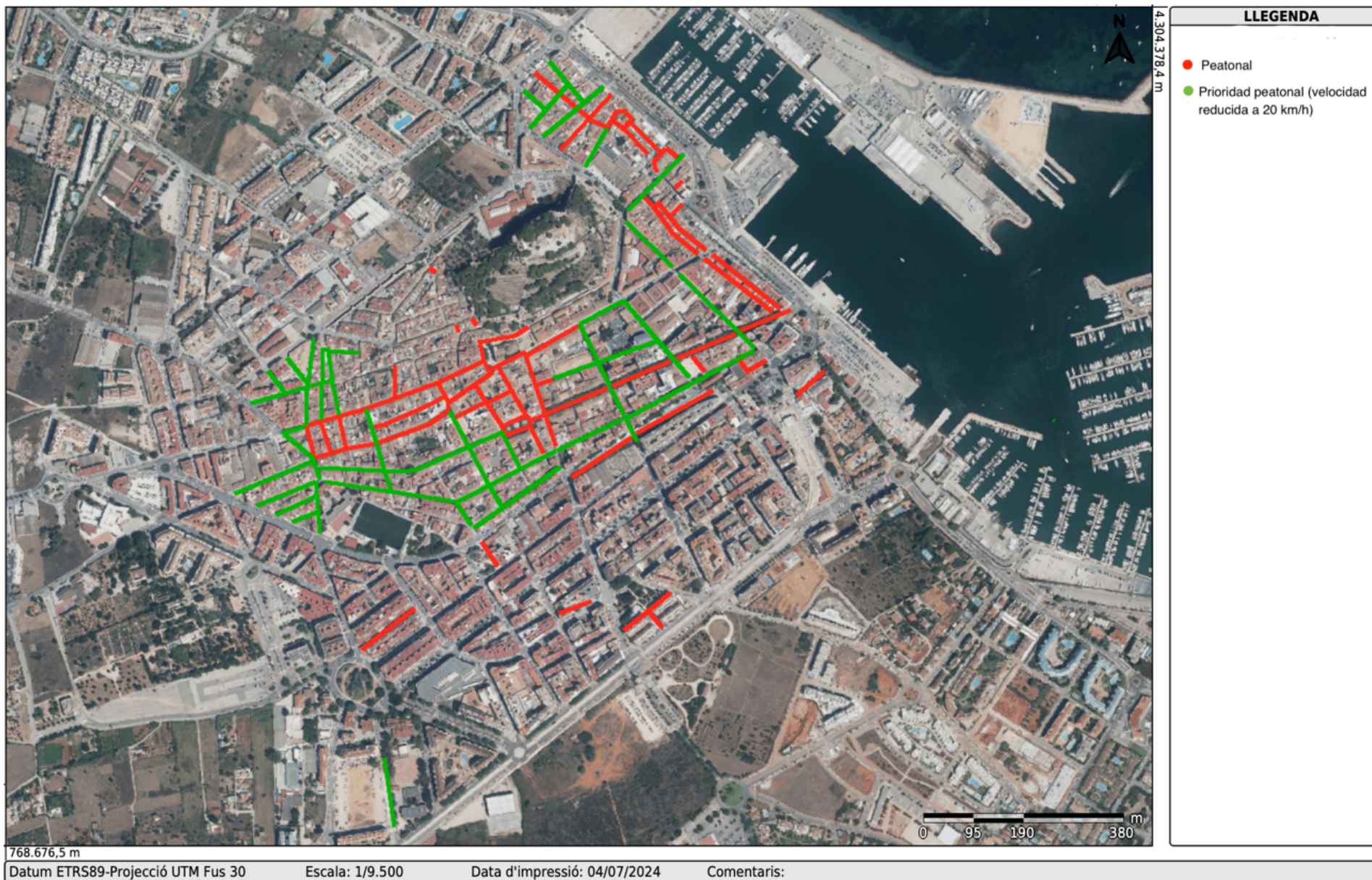
Autora del trabajo

ANEXO DE PLANOS:

1. Plano Ubicación de los Servicios y Equipamientos



2. Plano Movilidad Peatonal



3. Plano Red Ciclista Actual



4. Plano Ubicación Aparcamientos para Bicicletas



5. Plano Ubicación Paradas Autobús Urbano (DeniBus)



6. Plano Ubicación Paradas Autobús Urbano (DeniBus) en Centro Urbano



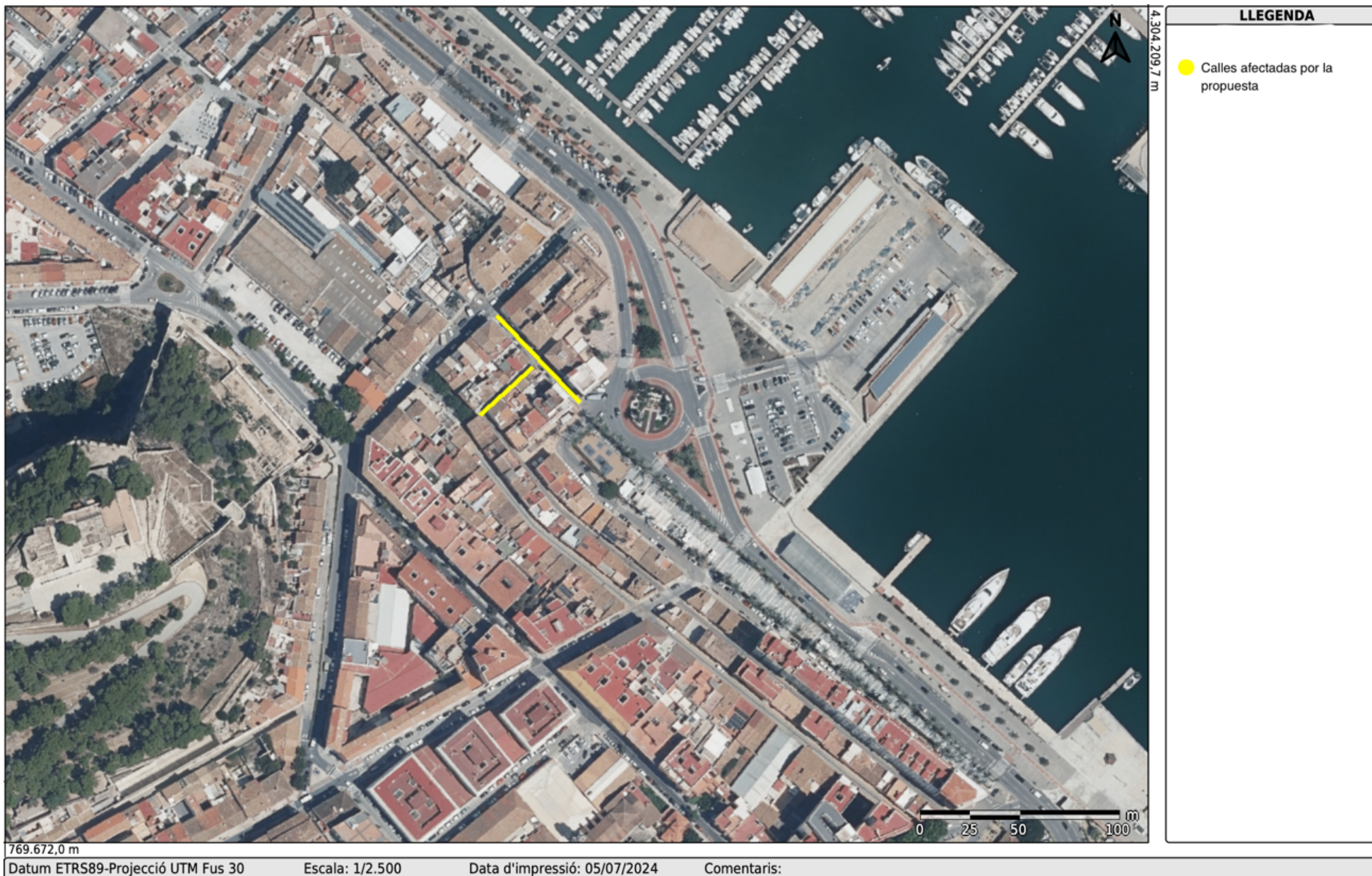
7. Plano Propuesta Red de Itinerarios Peatonales



8. Plano Calles Afectadas por la Propuesta Peatonal (Barrio Baix la Mar)



9. Plano Calles Afectadas por la Propuesta Peatonal (Barrio del Puerto)



10. Plano Calles Afectadas por la Propuesta Peatonal (Barrio les Roques)



11. Plano Ubicación Centros Caminos Escolares



12. Plano Propuesta Nuevo Carril Bici (Tramo 1)



13. Plano Propuesta Nuevo Carril Bici (Tramo 2)



14. Plano Propuesta Nuevo Carril Bici (Tramo 3)



15. Plano Propuesta Nuevo Carril Bici (Tramo 4)



16. Plano Propuesta Red Ciclista



17. Plano Propuesta Nuevos Aparcamientos para Bicicletas



