



PLAN DE MOVILIDAD DEL PLAN GENERAL ESTRUCTURAL DE DENIA



Febrero 2023



MEMORIA

ÍNDICE

1. OBJETO	11. LOCALIZACIÓN ESTACIÓN AUTOBUSES. (*)
2. ANTECEDENTES	12. MOVILIDAD MARQUÉS DE CAMPO. (*)
3. PLAN GENERAL ESTRUCTURAL	13. DIRECTRICES.(*)
3.1 NUEVOS DESARROLLOS	13.1 RED VIARIA
3.2 ESTIMACIÓN POBLACIÓN PREVISTA	13.2 RED CICLISTA
3.3 DIRECTRICES DE DESARROLLO	13.3 RED PEATONAL
4. CONTENIDO DEL ESTUDIO	13.4 RED TRANSPORTE PÚBLICO
5 ESTADO DE EJECUCIÓN DE LAS ACTUACIONES PREVISTAS EN EL PMUS 2009	14. PROGRAMA DE ACTUACIÓN
6. OBJETIVOS DE MOVILIDAD	14.1 NMOVILIDAD PEATONAL
7.1 MOVILIDAD GENERADA POR LOS SECTORES RESIDENCIALES	14.2 MOVILIDAD CICLISTA
7.1 SECTOR TORRECREMADA	14.3 MOVILIDAD PÚBLICO
7.2 SECTOR ALQUERÍAS	14.4 CIRCULACIÓN VIARIA Y TRÁFICO
7.3 SECTOR PINARET	14.5 PROGRAMA DE ACTUACIONES Y EVALUACIÓN DE LAS MISMAS.
7.4 SECTOR RIU-RAU	(ACTUALIZACIÓN DEL PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE
7.5 SECTOR MARQUESA	DENIA. DICIEMBRE DE 2008. REDACTADO POR ETT).
7.6 SECTOR DEVESES UE-2	15.1 EVALUACIÓN DE LOS PROGRAMAS
7.7 SECTOR DEVESES UE-3	16. PARTICIPACIÓN PÚBLICA
8. MOVILIDAD GENERADA POR LOS SECTORES TERCARIOS	
8.1 SECTOR TRES TORRES	(*) SEGÚN ELABORACIÓN ESTUDIO DE MOVILIDAD DE 2018 ANEJOS AL ESTUDIO:
8.2 SECTOR MISTELERA	ANEJO Nº 1: DIAGNÓSTICO SITUACIÓN ACTUAL. (*)
9. RONDA URBANA.(*)	ANEJO Nº 2: EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO EN EL ENTORNO DE DENIA. (*)
9.1 CRITERIOS DE DISEÑO	ANEJO Nº 3: AFOROS VERANO – INVIERNO. (*)
9.2 INTENSIDADES DE TRÁFICO	ANEJO Nº 4: ESTUDIO MOVILIDAD CALLE MARQUÉS DE CAMPO. (*)
9.3 DIMENSIONAMIENTO	ANEJO Nº 5: LOCALIZACIÓN ESTACIÓN AUTOBUSES. (*)
10. ESTACIONAMIENTOS. (*)	ANEJO Nº 6: DEMANDAS MOVILIDAD SECTORES RESIDENCIALES
	ANEJO Nº 7: DEMANDAS MOVILIDAD SECTORES TERCARIOS
	ANEJO Nº 8: CÁLCULO DEMANDA TRÁFICO EN LA RONDA URBANA. (*)
	ANEJO Nº 9: PLANOS. (*)
	(*) SEGÚN ELABORACIÓN ESTUDIO DE MOVILIDAD DE 2018

1. OBJETO

El objeto del presente trabajo es la actualización del Estudio de Movilidad realizado en noviembre de 2018 que fue soporte a las determinaciones del Plan General Estructural de Denia en materia de infraestructuras de transporte, con las modificaciones propuestas tras el proceso de participación pública. Las modificaciones afectan exclusivamente a los apartados 1, 2 y 2.1, 6 y 7 de la Memoria y a los Anejos Nº 6 y Nº 7 del Estudio de Movilidad de noviembre de 2018.

Para un mejor entendimiento, en el presente documento se incluyen los 1 al 7 inclusive de la Memoria (aunque los apartados 2.2, 2.3, 4 y 5 no se modifican) y los Anejos Nº 6 y Nº 7, manteniéndose válidos los apartados 8 al 12 de la memoria y Anejos Nº 1 al Nº 5 y los Nº 8 y 9 del Estudio de Movilidad de 2018.

2 ANTECEDENTES

Denia cuenta con un Plan de Movilidad Urbana Sostenible redactado en el año 2.009, en base a las determinaciones del Plan General Transitorio del año 2.007 (PGT 2.005/2.007).

Los crecimientos residenciales y terciarios/industriales previstos en el Plan General Estructural son sensiblemente parecidos a los previstos en el PGT 2.005/2.007.

En el año 2.012 se redacta un Estudio de Movilidad de Denia en base a las previsiones de un borrador de Plan General que establecía un techo poblacional de 130.000 hab.

En noviembre del año 2016 se redactaron las EDUSI (Estrategia de Desarrollo Urbano Sostenible e Integrado) de Denia en los que se realiza un análisis de asentamientos e infraestructuras e incluye un capítulo dedicado a la movilidad y accesibilidad del municipio.

Por último en el año 2.017 se redacta el Plan General Estructural que es sometido a información pública varias veces y a Declaración de Impacto Ambiental, que ese emite en 2021, del resultado del proceso de participación pública, se redacta un nuevo documento que es la base del presente plan de movilidad de mayo de 2022.

3. PLAN GENERAL ESTRUCTURAL

El Plan General Estructural establece 8 nuevos desarrollos residenciales junto a los núcleos urbanos de Denia, La Xara, Jesús Pobre y Montgó, con un total de 2.417 viviendas de las que el 90 % se localizan junto a la futura ronda de la ciudad.

Asimismo establece 3 nuevos desarrollos terciarios con un total de 31,7 Ha de suelo, localizados en el eje de la antigua CV-7221, de la actual CV-725 y de la CV-7301.

Por último se establece una reserva de suelo de 3,1 Ha para una nueva estación intermodal junto a la Pedrera.

3.1 NUEVOS DESARROLLOS



- A) RESIDENCIALES
 - PLAYA-TORRECREMADA (s.PT) ZND-RE1.1 Dénia, núcleo urbano
 - CAPÇADES (s. CC) ZND-RE1.2 Dénia, núcleo urbano La
 - PINARET (s.PN) ZND-RE3 Xara, núcleo urbano J.
 - RIU-RAU (s.RR) ZND-RE4 Pobre, núcleo urbano
 - MARQUESA IV (s. MQ) ZND-RE0.1 Montgó
 - UE 2 DEVESES ZND-RE0.2 Deveses

- B) ACTIVIDADES
 - TRES TORRES (s.TT) Polígono
 - MISTELERA (s.MI) La Xara
 - SAN PEDRO (s. SP) Marines

Denominación/Código	Superficie Ha	Uso	Edificabilidad Característico/Compatible	UsoCaracterístico/nºviv	m²t Total
ZND-RE1.1	43,48	Residencial/Terciario	226.560/1.888		236.000
ZND-RE1.2	4,69	Residencial/Terciario	24.434/204		25.452
ZND-RE1.3	3,13	Residencial/Terciario	12.907/86		13.445
ZND-RE1.4	1,87	Residencial/Terciario	7.700/51		8.021
ZND-RE0.1	6,50	Residencial/Terciario	9.206/91		9.206
ZND-RE0.2	2,02	Residencial/Terciario	8.186/81		8.186
ZND-TR1.1	21,15	Terciario/Industrial	120.000		153.600
ZND-TR1.2	5,29	Terciario/Industrial	31.500		40.250
ZND-TR1.3	5,63	Terciario/Industrial	187.440		195.250

3.2 ESTIMACIÓN POBLACIÓN PREVISTA

Determinación de la población máxima simultánea 2017 en función del número y tipo de vivienda.

	viv	simultaneidad	ocup.	estándar	Hab.
Permanente	17.255	0,95	16.364	2,5	40.910
Secundaria	12.505	0,90	11.254	2,5	28.135
Turística	8.994	1,00	8.994	4	35.976
Vacía disponible	<u>4.581</u>	<u>0,70</u>	<u>3.207</u>	<u>4</u>	<u>12.828</u>
Total	43.335	0,92	39.816	--	117.849
<u>Camping- Hoteles</u>					<u>8.000</u>
Total Población Simultánea					125.849

Determinación de la población máxima simultánea 2017 en función estadísticas INE.

Población Residentes INE 2011	42.635
Población Vinculada INE 2011	48.830
Plazas ofertadas turísticas 2006	10.404 x 4 = 41.616
Total población	133.081

Relación plazo ofertada/plaza ofertado legal = 4

Valor estimado población máxima simultánea 130.000 hab. (123.429 techo poblacional Plan General Transitorio según PMUS 2008).

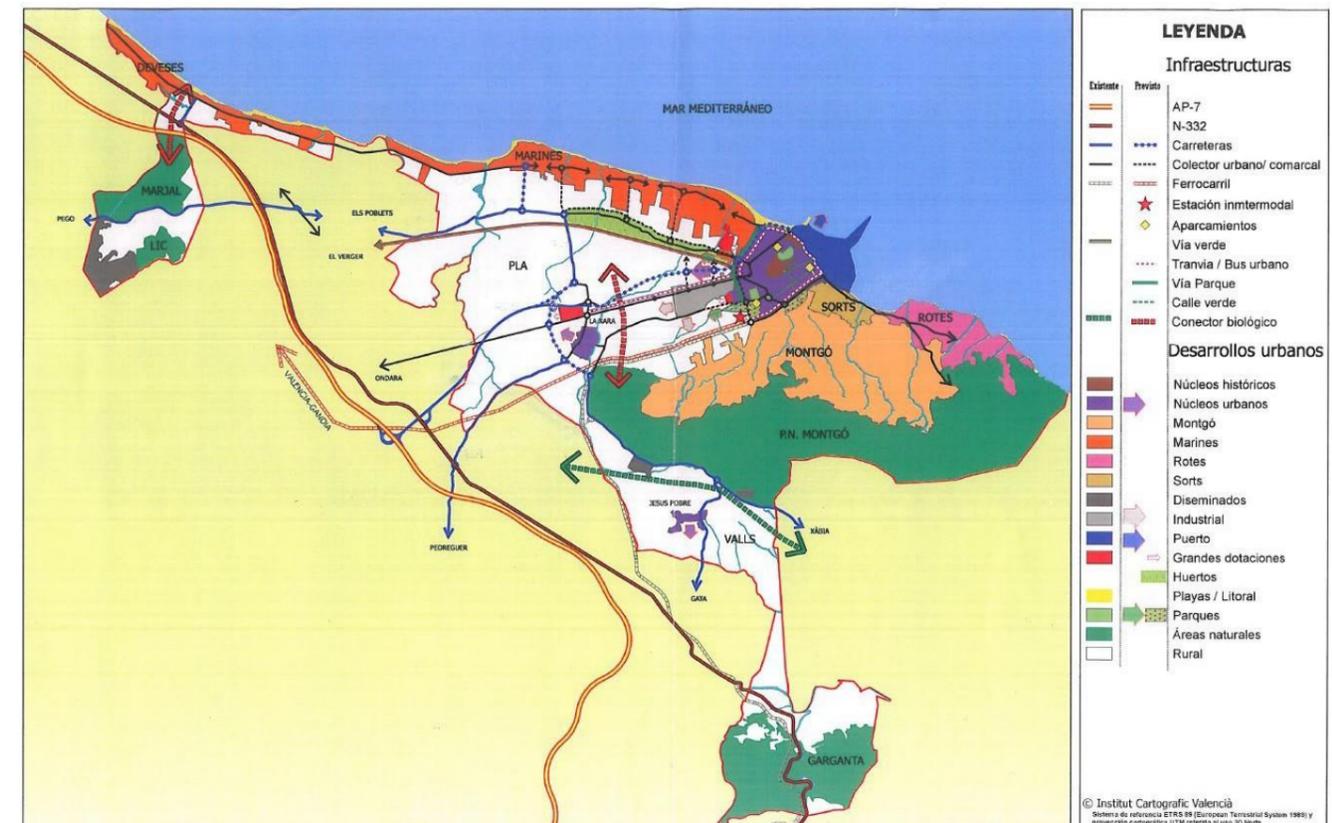
Determinación de la población máxima simultánea año horizonte en función del número y tipo de viviendas.

	viv	simultaneidad	ocup.	estándar	Hab.
Permanente	22.983	0,95	21.834	2,5	54.585
Secundaria	16.065	0,90	14.459	2,5	36.147
Turística	10.487	1,00	10.487	4	41.948
Vacía disponible	1.804	0,80	1.443	4	5.772
Total	51.443				138.452
<u>Camping- Hoteles</u>					<u>12.000</u>
Total Población Simultánea					150.452

Valor estimado población máxima simultánea año horizonte 150.000 hab.

3.3 DIRECTRICES DE DESARROLLO

Adicionalmente a los desarrollos antes citados, el Plan General Estructural, establece unas directrices de crecimiento a largo plazo según el esquema adjunto.



4. CONTENIDO DEL ESTUDIO

El presente estudio justifica que la movilidad derivada de las actuaciones previstas en el Plan General Estructural es admisible ejecutando la infraestructura de transporte definida en las fichas de ordenación de cada uso de los sectores.

Estas actuaciones vienen condicionadas por el equilibrio económico de las mismas y se refieren en general a los criterios de conexión y obras exteriores necesarias.

Por otra parte en las directrices de desarrollo a largo plazo, el Plan General propone una nueva estructura del transporte en la ciudad. Esta estructura no tiene programación ni dispone de proyectos específicos por lo que el presente Estudio de Movilidad se limita a establecer recomendaciones de diseño no vinculadas al desarrollo del Plan General.

5. ESTADO DE EJECUCIÓN DE LAS ACTUACIONES PREVISTAS EN EL PMUS 2009

En lo que respecta al estado de ejecución de las actuaciones previstas en el PMUS de 2009, se transcribe el informe elaborado por el ITOP Daniel Ruiz Marín.

Se redacta el presente informe a petición de la Concejala de Territorio y Calidad Urbana con el fin de indicar aquellas actuaciones que a día de hoy se han implantado con respecto a la movilidad urbana (creación de zonas peatonales, carriles bici, aparcamientos disuasorios, ...) de las indicadas en el Plan de Movilidad Urbana Sostenible de 2009, en adelante PMUS2009, y que son necesarias conocer para la situación actual para el Plan de Movilidad del Plan General Estructural.

Los objetivos generales del PMUS2009 y que se desarrollan en el plan son:

- Contribuir a una mayor calidad de vida de los ciudadanos.
- Contribuir a una reducción del impacto ambiental del transporte.
- Conseguir un mejor balance energético.
- Contribuir a un planeamiento urbanístico sostenible.

Los objetivos específicos se encaminan al fomento de los modos no motorizados, un mayor peso del transporte público en el reparto modal, un uso más racional y ambientalmente óptimo del espacio público, incidir sobre la conducta de movilidad de los ciudadanos y contribuir a la planificación sostenible del desarrollo urbano.

Para ello el PMUS2009 da lugar a una serie de líneas de actuación y programas con las que el Ayuntamiento podrá establecer actuaciones y propuestas de intervenciones con el fin de mejorar la movilidad de sus ciudadanos, consiguiendo con ello también una mejora de la calidad de vida y el medio ambiente de la ciudad.

El PMUS2009 indica los siguientes programas de actuación, y en negrita se destacan aquellos que el presente informe tiene en consideración (se mantiene la numeración del PMUS2009 para facilitar su contraste con los documentos de referencia):

- 1. Movilidad peatonal.**
- 2. Movilidad ciclista.**
3. Transporte público.
4. Circulación viaria y Tráfico.
5. Circulación y distribución de mercancías.
- 6. Aparcamiento.**
- 7. Gestión de flotas de vehículos limpios.**
8. Gestión de la movilidad.
9. Formación y educación.
10. Comunicación, divulgación y marketing.
11. Nuevos desarrollos urbanísticos

1. MOVILIDAD PEATONAL

2. Potenciación red de itinerarios peatonales.

A continuación, se enumeran las actuaciones que se plantean en el PMUS2019 y el estado de ejecución de las mismas.

Actuación 0.- Núcleos históricos y zona comercial del centro: creación de áreas de prioridad peatonal (áreas 20 y 30).

- Peatonalizaciones con tráfico restringido.
 - Calle la Mar entre Carlos Sentí y Diana.
 - Calle Sandunga.
 - Calle Fontanella.
 - Plaza Mariana Pineda.
 - Calle San Pere.
 - Calle Gabriel Moreno.
 - Calle Diana entre la Mar y Colón.

Actuación 1.- Reordenación del frente marítimo, que incluye el cierre del puerto, creando una franja de prioridad peatonal, entre Baix la Mar y la costa, que afecta al espacio comprendido entre El Raset y la Explanada del Cervantes o un itinerario continuo y suficiente en la franja costera del núcleo principal

- Si bien no se ha realizado la actuación como contemplaba el Plan, sí que existe una banda de tránsito peatonal segura en toda la franja costera del núcleo urbano.

Actuación 2.- Carretera de Les Marines. Mejora mediante la consolidación del espacio peatonal y ciclista para arcén e intersecciones.

- Se ha realizado la mejora de la seguridad vial entre los pks 3+620 y 5+050 con la diferenciación de la calzada y una acera/carril bici mediante bordillo.

Actuación 3.- Les Rotes: Creación de itinerario peatonal, en paseo marítimo que se extiende entre la playa Marineta Casiana y el límite del término municipal, mediante acondicionamiento de la plataforma existente.

- El paseo de Las Rotas cuenta con plataforma acondicionada para el tránsito peatonal seguro.

Actuación 4.- Carretera de Ondara al Polígono Industrial – Hospital: Creación de itinerario peatonal.

- No realizado.

Actuación 5.- Plaza Jaume I- Antiguo Hospital de Marina Alta: Creación de Itinerario peatonal.

- Realizado.

Actuación 6.- Miguel Hernández. Mejora en base a la corrección de discontinuidades por defectos en la pavimentación.

- Realizado.

Actuación 7.- Bulevar de Passeig de El Saladar. Mejora del mismo solucionando su falta de continuidad en intersecciones.

- No realizado.

Actuación 8.- Av. Joan Fuster. Creación de plataforma con túnel de comunicación entre ambos tramos de Av. Joan Fuster, separados por la línea ferroviaria de TRAM.

- Debido al Estudio Informativo para la reordenación del tráfico de la Avenida Joan Fuster, redactado en fecha agosto de 2016, se definió el paso de las vías de la calzada norte mediante un paso a nivel dada la voluntad de declarar el régimen tranviario al paso del ferrocarril por el casco urbano.

Actuación 9.- Carrer de la Vía Oeste. Mejora solucionando problemas de insuficiencia.

- No realizado.

Actuación 10.- La Xara – Estación de FGV La Xara: Creación de itinerario peatonal.

- Realizado.

2. MOVILIDAD CICLISTA

1. Red de itinerarios ciclistas

A continuación, se enumeran los itinerarios que se plantean en el PMUS2019 y el estado de ejecución de las mismas.

Itinerario 1.- Eje Marítimo Principal: Desde Consolat del Mar a La Marineta Casiana.

- No realizado.

Itinerario 2.- Itinerario a Les Marines.

- Entre los pks 3+620 y 5+050 con la diferenciación de la calzada y una acera/carril bici mediante bordillo.

Itinerario 3.- Les Rotes, después de la terminación del paseo marítimo playa Marineta Casiana.

- No realizado.

Itinerario 4.- Itinerarios Recomendados en áreas de prioridad peatonal del Centro.

- No realizado.

Itinerario 5.- Avenida de Gandía, proponiendo actuaciones sobre el carril existente que actualmente está en desuso.

- Creación del carril bici en la Avenida y Camino de Gandía desde la rotonda de la Plaza Cholet hasta el inicio de la vía verde

Itinerario 6.- Camí El Regatxo al Polideportivo Municipal, continuación itinerario Av. de Gandia y conexión con Assagador de la Marjal

- No realizado.

Itinerario 7.- a La Xara por dos tramos: 7A por el sur del polígono Industrial en CV-725, y 7B por Camí del Saladar hasta dicha carretera.

- No realizado.

Itinerario 8.- Carretera de Ondara CV 725, junto al Polígono Industrial.

- Realizado.

Itinerario 9.- Assagador de la Marjal.

- No realizado.

Itinerario 10.- de la Pl. de Jaume I, por Avenida de Montgó al antiguo Hospital de la Marina Alta.

- Creación del carril bici en la Avenida y Camino de Gandía desde la rotonda de la Plaza Cholet hasta el inicio de la vía verde.

Itinerario 11.- entre La Xara y la estación FGV La Xara.

- No realizado.

Itinerario 12.- Avenida de Miguel Hernández.

- No realizado.

En la actualidad existen los siguientes carriles bici, no conectados entre ellos:

- Avda Joan Fuster.
- Calle aurora boreal.
- Camí de santa llúcia.
- Ronda de las murallas.

3. GESTIÓN DE FLOTAS DE VEHÍCULOS LIMPIOS

La administración ha adquirido dos vehículos eléctricos.

- Renault Zoe del Departamento de Infraestructuras.
- Renault Twizy del Departamento de Medio Ambiente.

4. APARCAMIENTO

A continuación, se enumeran las actuaciones que se plantean en el PMUS2019 y el estado de ejecución de las mismas.

- Ampliación de la zona de estacionamiento regulado (O.R.A).

- Se ha implantado una nueva zona de aparcamiento regulado ubicado frente a la estación FGV.

- Plan de aparcamiento para residentes.

- Aparcamiento en barrio de Les Roques para residentes con tarjeta
- Plan de aparcamiento de disuasión, el PMUS plantea 3 aparcamientos disuasorios subterráneos, uno en la explanada cervantes, en el Raset y otro en torrequemada.

No se ha realizado ninguno de los aparcamientos disuasivos planteados, si bien, se han acondicionado cuatro zonas de aparcamientos provisionales en solares de titularidad municipal o privada mediante convenio.

- Avda. Alicante (titularidad del solar privada).
 - Avda. del Montgó (titularidad del solar privada).
 - Avda. Joan Fuster (titularidad del solar pública).
 - Avda. Miguel Hernández (titularidad del solar pública).
- Aparcamientos para personas con movilidad reducida.
- Reserva de plazas en todas las reurbanizaciones de calles y en zonas a demanda por los ciudadanos.
- Programa de aparcamiento en estaciones y paradas de transporte público.
- Se ha implantado una nueva zona de aparcamiento regulado ubicado frente a la estación FGV.

Es todo lo que el técnico que suscribe ha de informar.

El ingeniero técnico de obras públicas

**DANIEL
MARCELINO
|RUIZ|
MARIN**

Firmado digitalmente por DANIEL
MARCELINO|RUIZ|MARI
Nombre de reconocimiento (DN):
cn=DANIEL MARCELINO|RUIZ|MARI,
serialNumber=53202405R,
givenName=DANIEL MARCELINO,
sn=RUIZ MARIN, title=EMPLEADO
PUBLICO, ou=CERTIFICADO
ELECTRONICO DE EMPLEADO
PUBLICO, o=AYUNTAMIENTO DE
DENIA, c=ES
Fecha: 2019.06.10 14:51:03 +02'00'

Firmado: Daniel Ruiz Marín
En Dénia, a la fecha de la firma electrónica

6. OBJETIVOS DE MOVILIDAD

Denia cuenta con un PMUS redactado por ETT en año 2008.

En el análisis realizado se constata la tendencia insostenible del sistema de transportes de Denia, que en el año de redacción del estudio tenía el siguiente reparto modal:

Modo	Residentes	Turistas
A pie	54%	37%
Bici	1%	3%
TP	1%	10% (1)
VP	42%	48%
TOTAL	100%	100%

(1) Incluye FGV y el BUS no urbano

El PMUS establece como objetivo reducir por debajo del 40% el peso de los desplazamientos en vehículo privado en su año horizonte, estableciendo el siguiente nuevo reparto modal:

Modo	
No motorizados	55%
Motorizados	45% (1)

(1) 5% TP

Para conseguir estos objetivos establece un programa de actuaciones que se resume a continuación:

- Potenciación itinerarios peatonales.
- Potenciación itinerarios ciclistas.
- Reordenación autobuses urbanos.
- Mejora de la intermodalidad.
- Reducción de la IMD media urbana.
- Implantación zonas 30.
- Aparcamientos de disuasión vinculados al TP.
- Creación de una nueva ronda urbana al casco de Denia.

El presente Estudio de Movilidad incorpora los objetivos de movilidad y los programas del PMUS en el desarrollo de sus propuestas.

7. MOVILIDAD GENERADA POR LOS SECTORES RESIDENCIALES

7.1 SECTOR TORRECREMADA

Este sector de uso residencial se localiza a ambos lados de la ronda urbana entre la CV-7301 a Les Marines y la calle Hermanos Maristas.

Su superficie (sin incluir la red primaria adscrita) es de 434.783 m² y su programa incluye un total de 1.888 viv. y 9.440 m² de uso terciario.

Para calcular los viajes generados por el sector se ha considerado una tasa de generación de 3 viajes/h/día de los que el 40% se realizan en vehículo privado (objetivo PMUS 2008).

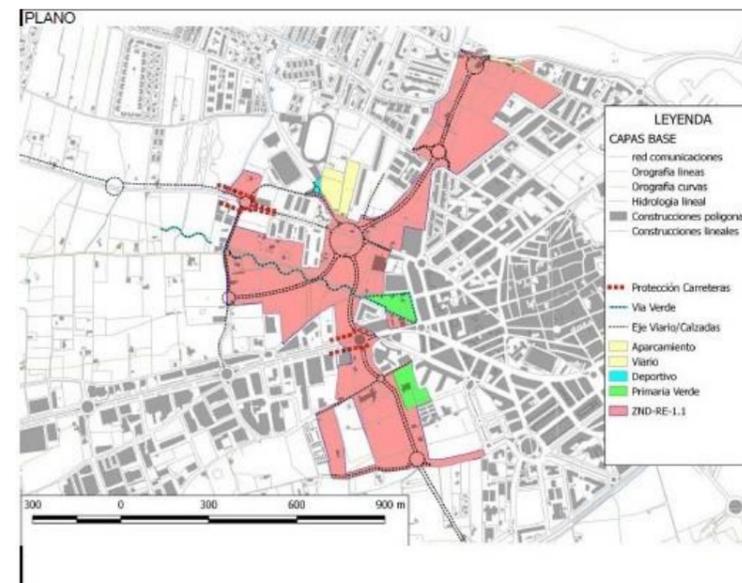
Para calcular los viajes atraídos por el sector, se ha considerado una tasa de atracción de 25 personas/día/100 m² SBA y un estándar de empleo de 1,5 empleos/100 m² SBA de los que el 40% se realizan en vehículo privado (objetivos PMUS 2008).

Los resultados obtenidos son una carga de tráfico máxima de 1.010 veh/d (un sentido) en la zona sur y de 1.683 veh/d (un sentido) en la zona norte.

La ronda urbana proyectada en el Plan General Estructural (ver apartado 8.4) con una capacidad máxima del orden de 40.000 v/d permite absorber estos tráficos que suponen menos del 5% de su capacidad máxima.

Esta ronda urbana también permite garantizar la movilidad no motorizada al incorporar un carril bici, aceras y sendas peatonales en su sección como vía parque.

En el Anejo nº 6: Demandas de movilidad sectores residenciales, se incorporan las fichas de gestión y se justifica la movilidad del sector según los objetivos del PMUS del año 2008.



7.2 SECTOR CAPÇADES

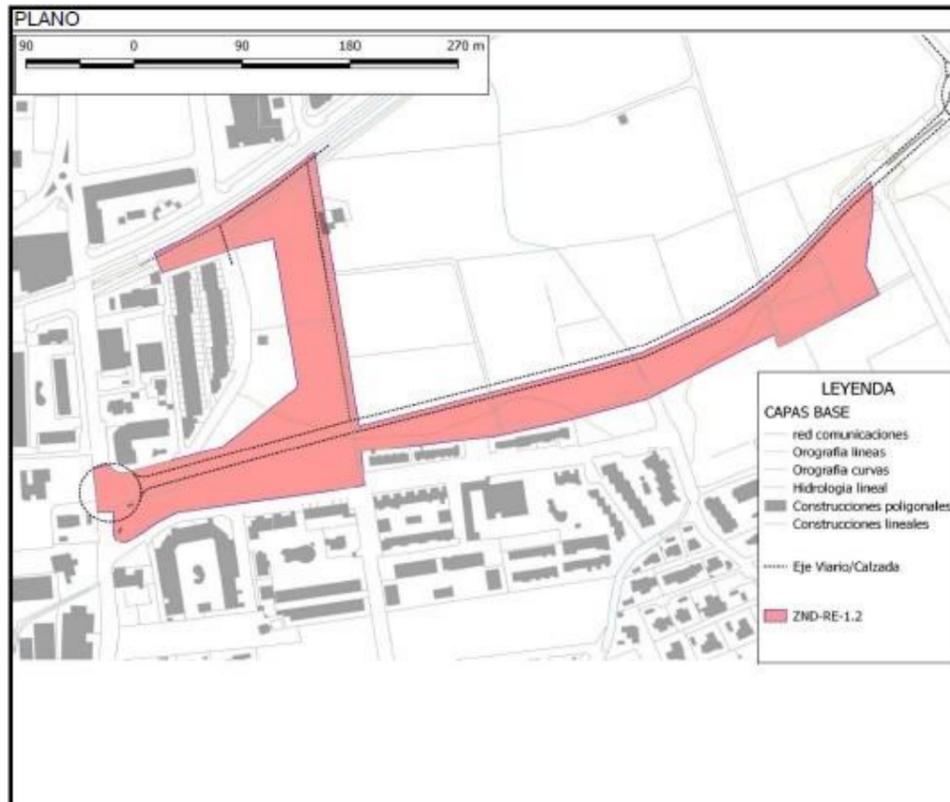
Este sector de uso residencial se localiza al sur del casco de la ciudad colateral a la Avda. de Joan Fuster.

Su superficie (sin incluir la red primaria adscrita) es de 46.890 m² y su programa incluye un total de 204 viviendas y 1.018 m² de uso terciario.

Los estándares de generación y atracción de viajes son los considerados en el sector de Torrecremada.

La carga de tráfico máxima calculada es de 74 veh/d (un sentido) en la zona sur y 110 veh/d (un sentido) en la zona norte. Las tres conexiones previstas con la Avda. de Joan Fuster y carretera de Les Rotes, así como la adecuación de Joan Fuster con una sección de 4 carriles garantizan la movilidad rodada del sector.

La movilidad en TP y viene garantizada por la cercanía de la plataforma reservada existente en la Avda. de Joan Fuster.



La movilidad no motorizada viene también garantizada por la pista ciclista que existe en la citada avenida que deberá extenderse hacia el sur por el interior del sector hacia el Montgó y Les Rotes.

En el Anejo nº 6: Demanda de movilidad sectores residenciales se incorporan las fichas de gestión y se justifica la movilidad del sector según los objetivos del PMUS del año 2008.

7.3 SECTOR PINARET

Este sector de uso residencial se localiza al sur del núcleo de La Xara.

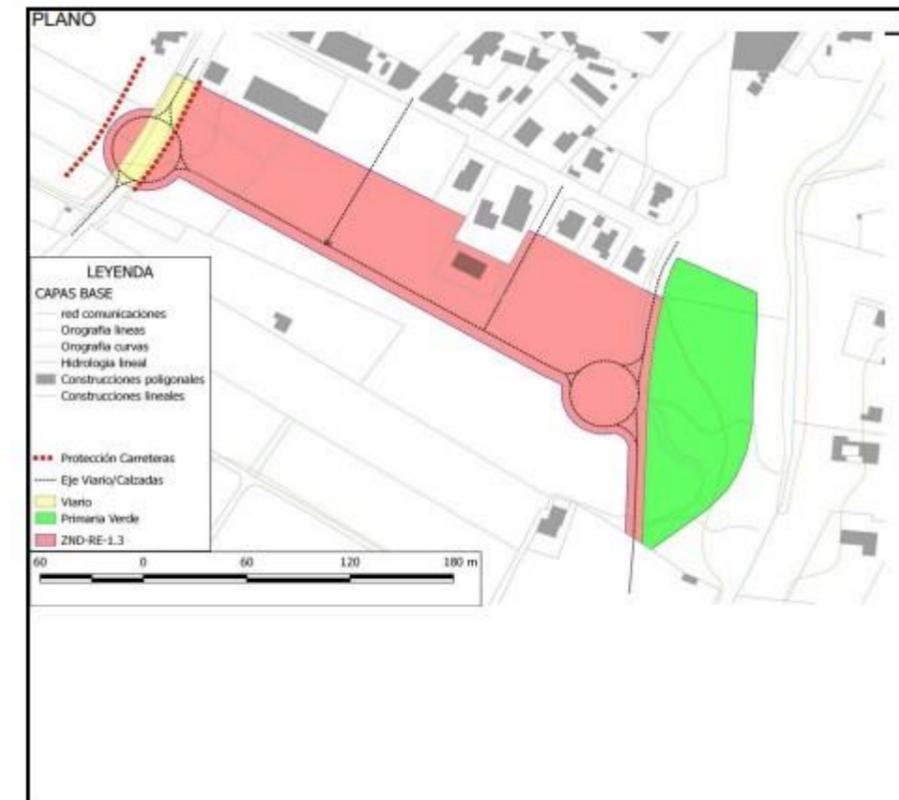
Su superficie (sin incluir la red primaria adscrita) es de 3,13 Ha y su programa incluye un total de 86 viviendas y 538 m² de uso terciario.

Los estándares de generación y atracción de viajes son los considerados en el sector de Torrecremada.

La carga máxima de tráfico es de 80 veh/d (un sentido), las conexiones previstas con la CV-724 garantiza la movilidad rodada del sector.

La movilidad no motorizada viene también garantizada por la pista ciclista prevista en la variante de la CV-723 que deberá extenderse hacia la CV-725, CV-735 y La Xara.

En el Anejo nº 6: Demandas movilidad sectores residenciales, se desarrollan los cálculos realizados.



7.4 SECTOR RIU-RAU

Este sector de uso residencial se localiza junto al núcleo de Jesús Pobre.

Su superficie (sin incluir la red primaria adscrita) es de 1,87 Ha y su programa incluye un total de 51 viviendas.

La carga máxima de tráfico es de 50 veh/d (un sentido), la conexión con el núcleo de Jesús Pobre garantiza la movilidad rodada y no motorizada del sector.



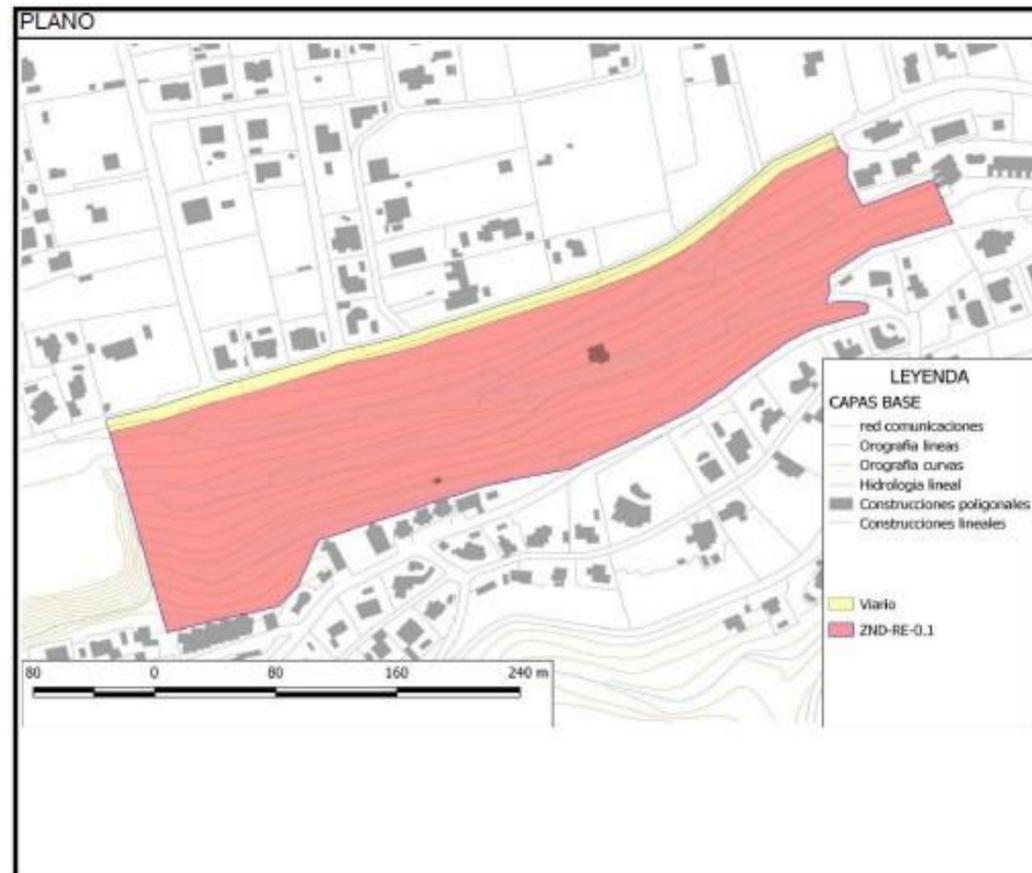
En el Anejo nº 6: Demandas movilidad sectores residenciales, se desarrollan los cálculos realizados.

7.5 SECTOR LA MARQUESA

Este sector de uso residencial se localiza en el Montgó, en el Plan Parcial Marquesa.

Su superficie (sin incluir la red primaria adscrita) es de 6,5 Ha y su programa incluye un total de 91 viviendas.

La carga máxima de tráfico es de 63 veh/d (un sentido), la conexión en el Plan Parcial Marquesa garantiza la movilidad rodada y no motorizada del sector.

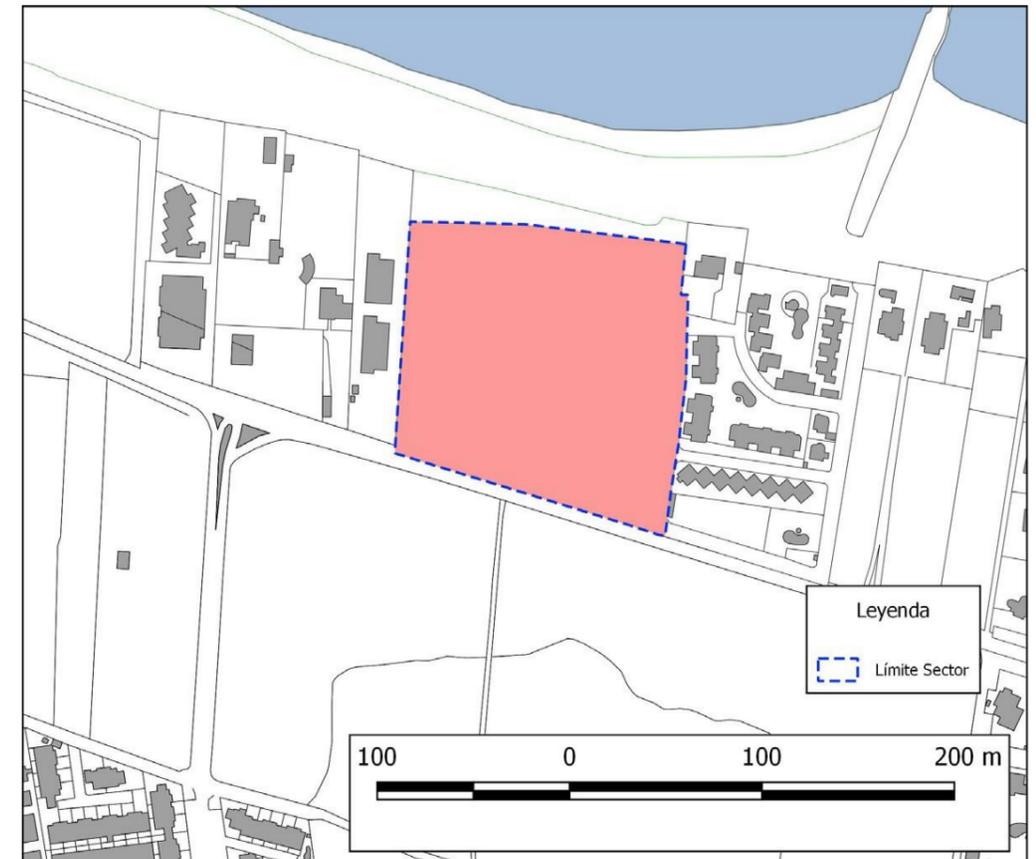


7.6 En el Anejo nº 6: Demandas movilidad sectores residenciales, se desarrollan los cálculos realizados.

SECTOR UE 2 DEVESES

Este sector de uso residencial se encuentra al norte del TM junto al la playa de Deveses.

Su superficie (sin incluir la red primaria adscrita) es de 2,02 Ha y su programa incluye un total de 81 viviendas.



La carga máxima de tráfico es de 58 veh/d (un sentido), la conexión con la CV-730 garantiza la movilidad rodada y no motorizada del sector.

En el Anejo nº 6: Demandas movilidad sectores residenciales, se desarrollan los cálculos realizados.

8. MOVILIDAD GENERADA POR LOS SECTORES TERCIARIOS

8.1 SECTOR TRES TORRES

Este sector de uso terciario e industrial se localiza a ambos lados de la CV-725.

Su superficie es de 21,15 Ha y su programa incluye 120.000 m²t de suelo terciario y 35.000 m²t de suelo industrial.

Para calcular los viajes atraídos por la actividad terciaria del sector se ha considerado una tasa de atracción de 25 personas/100 m² SBA y un estándar de empleo de 1,5 empleo /100 m² SBA de los que el 40% se realiza en vehículo privado (objetivo PMUS 2008).

Para la actividad industrial se ha considera un estándar de empleo de 5 empleos/100 m² SBA, de los que el 40% se realiza en vehículo privado (objetivo PMUS 2008).

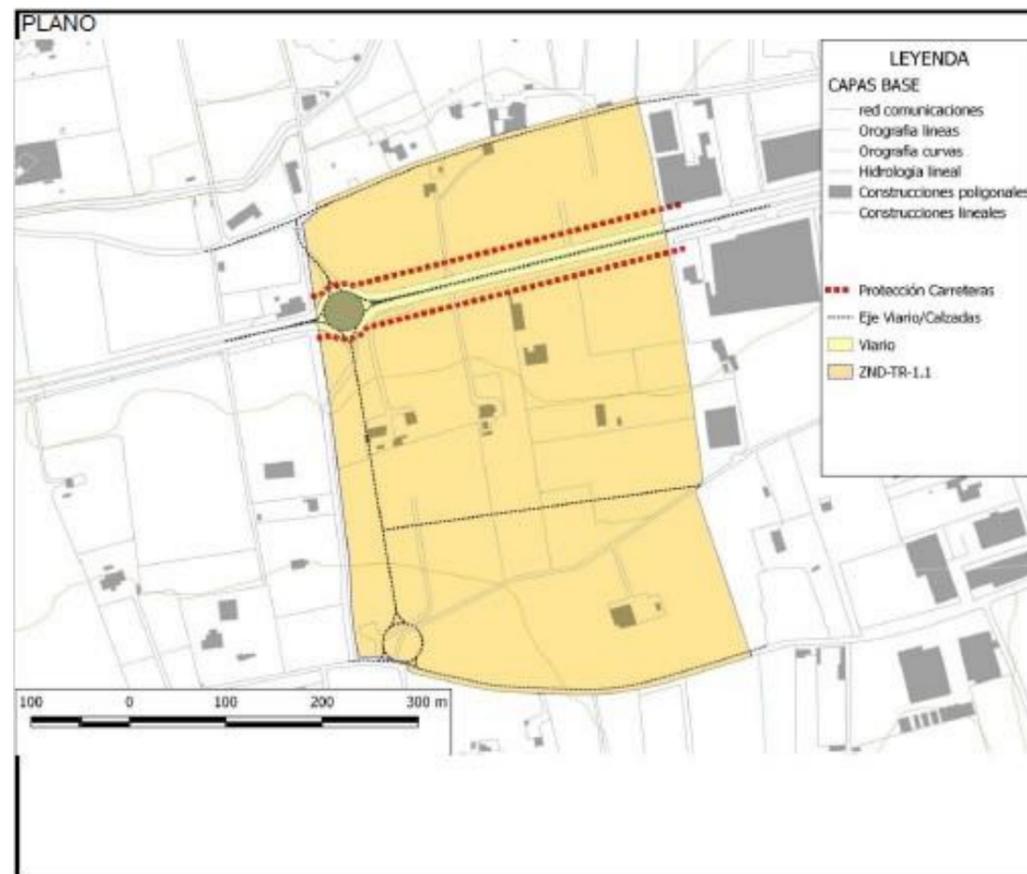
Los resultados obtenidos dan una carga de tráfico máxima de 3.111 veh /d (un sentido) en la zona norte con acceso a la CV-725 y de 778 veh/d (un sentido) en la zona sur con acceso al camino del cementerio (CV-735).

En ambos casos el incremento de carga en la red rodada existente es del orden del 10%, por lo que se considera admisible; la movilidad no motorizada viene garantiza por la vía ciclista de la CV-725.

La movilidad en transporte público viene garantiza por la línea de transporte urbano existente entre Denia y el Hospital.

Por último, señalar que la ejecución del sector permite realizar un tramo del futuro bulevar Denia –Ondara previsto en la Estrategia Territorial de la Comunidad Valenciana para la comarca de la Marina Alta.

En el Anejo nº 7: Demandas movilidad sectores terciarios, se detallan los cálculos realizados.



8.2 SECTOR MISTELERA

Este sector de uso terciario e industrial se localiza al sur de la CV-7221.

Su superficie es de 5,29 Ha y su programa incluye 31.500 m²t de suelo terciario y 8.750 m²t de suelo industrial.

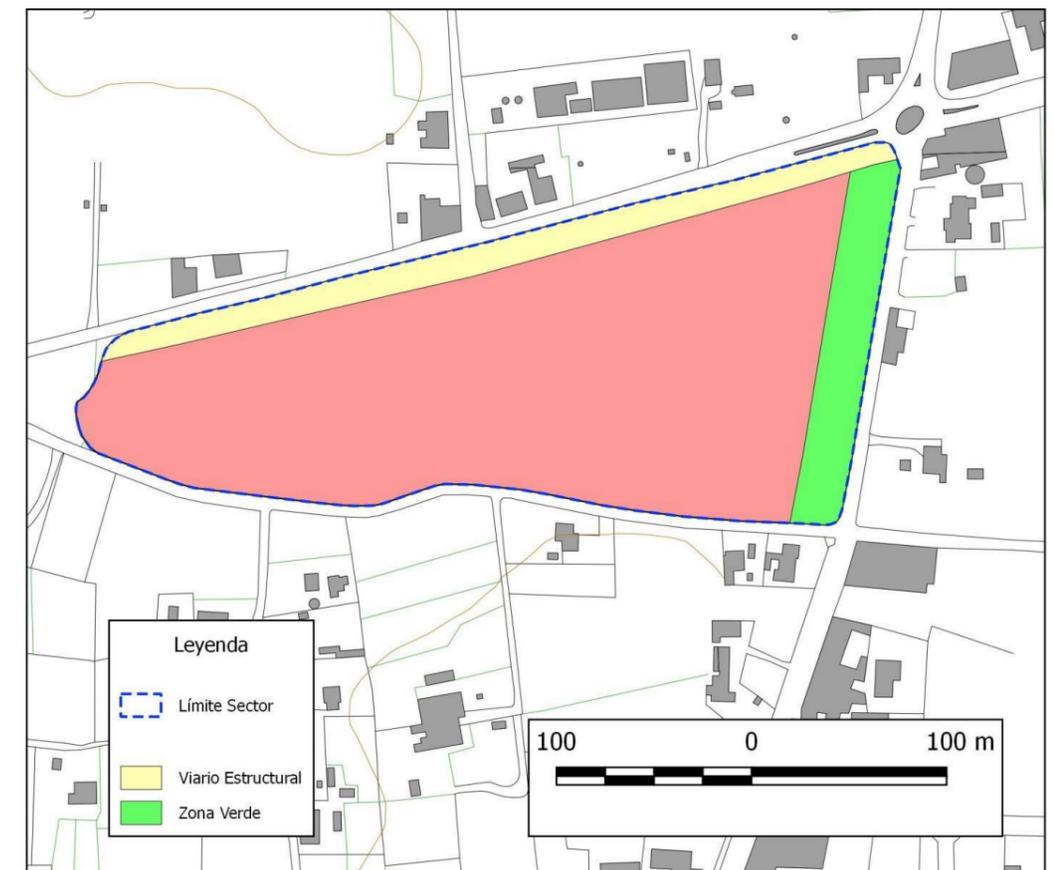
Los resultados obtenidos dan una carga de tráfico máxima de 398 veh/d (un sentido) en la zona oeste y de 597 veh/d (un sentido) en la zona este.

En ambos casos el incremento de carga en la red rodada existente es del orden del 10%, por lo que se considera admisible.

La movilidad no motorizada y en transporte público está garantizada por la cercanía del Hospital Comarcal.

Por último señalar que la ejecución del sector permitirá realizar un tramo del futuro bulevar Denia-Ondara previsto en las Estrategias Territoriales de la Comunidad Valenciana para la Comarca de la Marina Alta.

En el Anejo nº 7: Demandas movilidad sectores terciarios, se detallan los cálculos realizados.



8.3 SECTOR SAN PEDRO

Este sector de uso terciario hotelero se localiza al sur de la CV-7221.

Su superficie es de 5,63 Ha y su programa incluye 187.440 m² de suelo terciario hotelero y 7.810 m² de suelo industrial.

Para calcular los viajes atraídos por la actividad terciaria hotelera del sector se ha considerado una tasa de atracción de 5 personas/100 m² SBA y un estándar de empleo de 1,5 empleo /100 m² SBA de los que el 20% se realiza en vehículo privado (objetivo PMUS 2008).

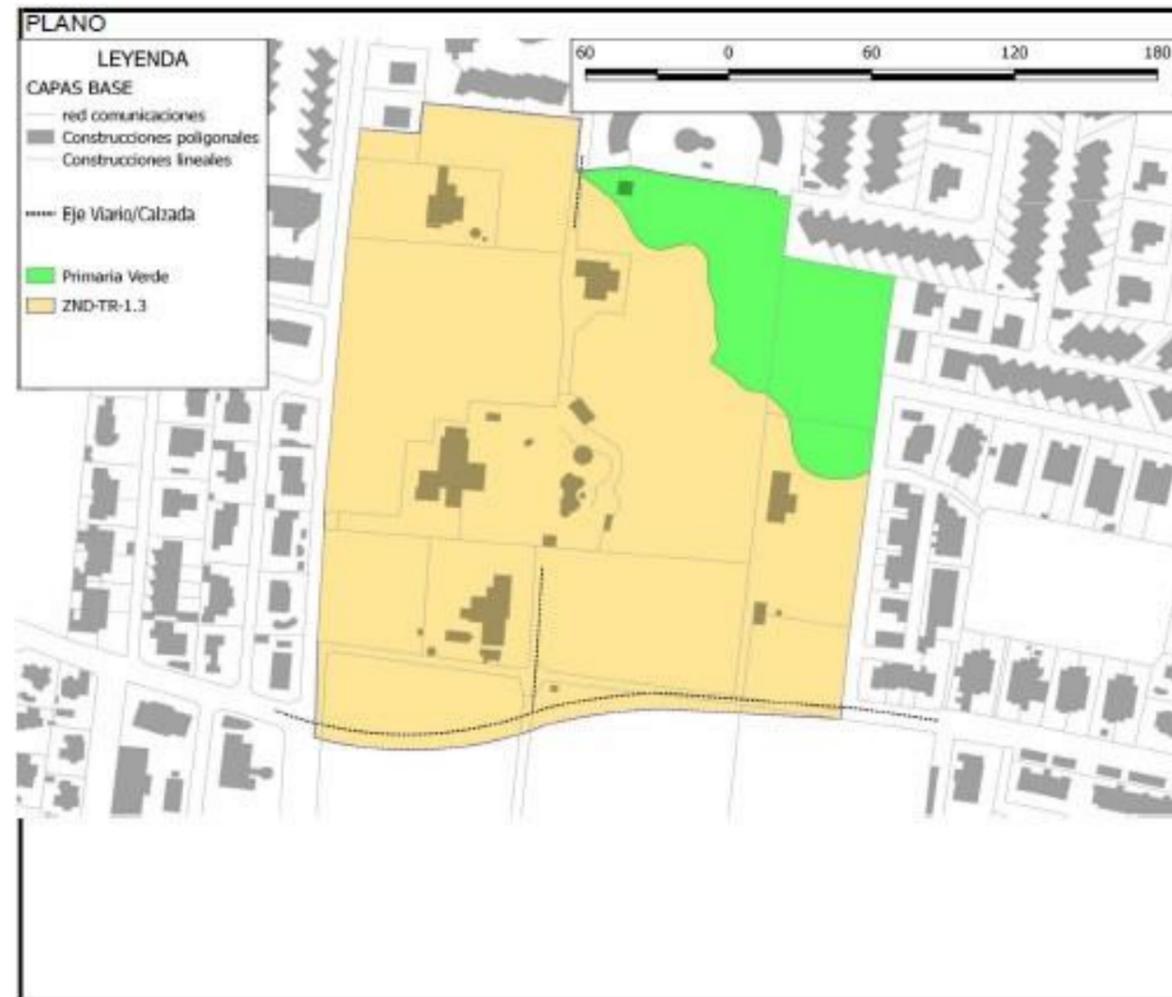
Para la actividad industrial se ha considera un estándar de empleo de 5 empleos/100 m² SBA, de los que el 40% se realiza en vehículo privado (objetivo PMUS 2008).

Los resultados obtenidos dan una carga de tráfico máxima de 1.027 veh/d (un sentido) en la zona hacia la carretera de Las Marines y de 2977 veh/d (un sentido) en la calle del sur. En

ambos casos el incremento de carga en la red rodada existente es del orden del 10%, por lo que se considera admisible.

La movilidad no motorizada y en transporte público está garantizada por la cercanía del Hospital Comarcal. En el Anejo

nº 7: Demandas movilidad sectores terciarios, se detallan los cálculos realizados.



9. RONDA URBANA

1. CRITERIOS DE DISEÑO

La necesidad de una ronda urbana se incluía en los programas de desarrollo del PMUS del año 2.009 y en el diagnóstico del Estudio de Tráfico del año 2.012.

Los objetivos a conseguir con la ronda urbana son los siguientes:

- Mejorar el acceso rodado al puerto de Denia.
- Redistribuir el tráfico actual de los accesos, repartiendo uniformemente las entradas de vehículos en la ciudad.
- Reducir el tráfico de tránsito en el frente marítimo.
- Completar la red de vías ciclistas existentes.

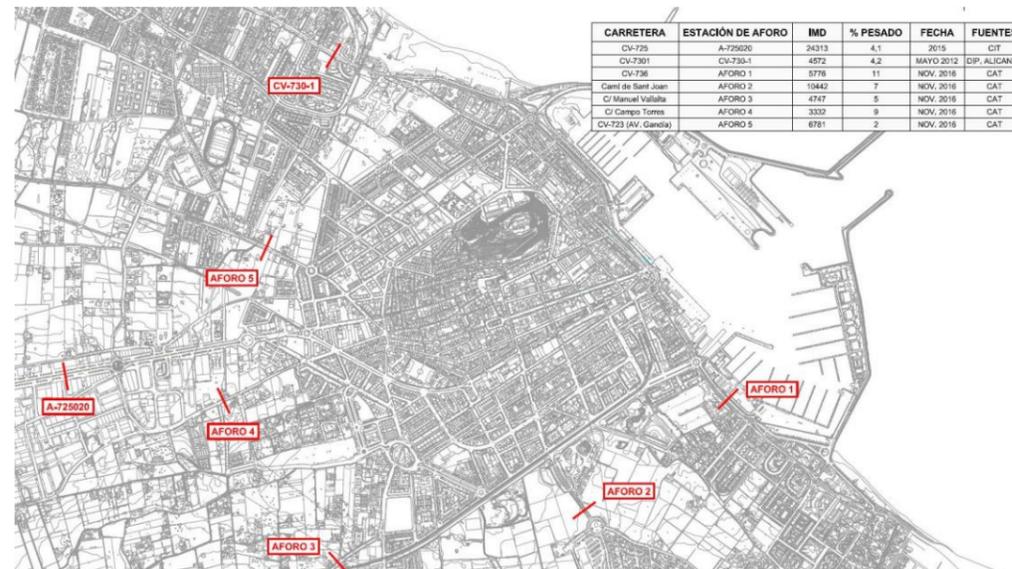
9.2 INTENSIDADES DE TRÁFICO

Se ha procedido a actualizar los datos de aforos de vehículos al año 2.016 y realizado dos encuestas cordón en los accesos al casco urbano de Denia (ver Anejo nº 3: Aforos verano-invierno).

De los resultados obtenidos se deduce que cada día atraviesan el cordón una media de 57.000 vehículos en invierno y 66.000 vehículos en Semana Santa (no se ha dispuesto de tiempo para realizar aforos en verano, pero a partir del PMUS y de la estación de aforo E-188 del MF en la N332 en Verger, se estima en 80.000 vehículos los que atraviesan el cordón cada día).

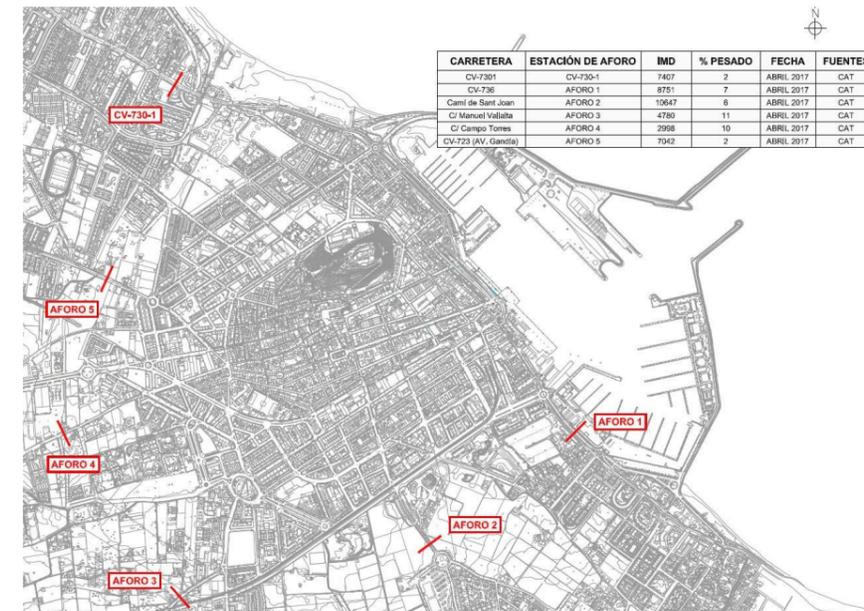
En la red autonómica, la carretera con mayor IMD es la CV-725 con 24.313 veh/d siguiéndose la CV-724 con 5.500 veh/d (tramo Pedreguer - CV-720) y con 3.115 veh/d (tramo CV-725 – Marines).

En la red provincial la CV-7301 (Les Marines) tiene una IMD = 7.407 veh/d .En el resto de los accesos a la ciudad la IMD varía entre 3.300 veh/d (calle Campo Torres) y los 10.442 veh/d (Camí de Sant Joan).



- Imagen localización puntos de aforo. Campaña Noviembre 2.016 -

Los datos de las tablas adjuntas corresponden a la ID media obtenida en la semana del aforo o a la deducida de la IMD del Mapa de la GV convenientemente homogeneizada.



- Imagen localización puntos de aforo. Campaña Abril 2.017-

En el Anejo nº 3: Aforos verano-invierno, se detallan los resultados de los aforos efectuados dentro del presente Estudio de Movilidad.

9.3 DIMENSIONAMIENTO

Aprovechando el desarrollo del sector Torrecremada, el Plan General Estructural propone una ronda urbana exterior de nueva creación entre la CV-730 y el actual mercadillo de Denia (calle Hermanos Maristas).

A partir de este punto hacia el sur, la continuidad de la ronda viene condicionada por el Barranco de Santa Paula, cuyo cruce obligará a un viaducto excesivamente costoso. Por ello la conexión con la Avda. de Joan Fuster y CV-736 Les Rotes se realiza a través del viario urbano existente (Plaza de Jaime I y Avda. de Joan Fuster).

A partir de los aforos realizados por CAT en noviembre del 2.016 y mayo del 2.017 y los mapas de tráfico de la GV y Diputación de Alicante convenientemente homogeneizados, se deduce que entran de media en el casco urbano de Denia entre 23.000 veh/d (invierno) y 30.000 veh/d (verano).

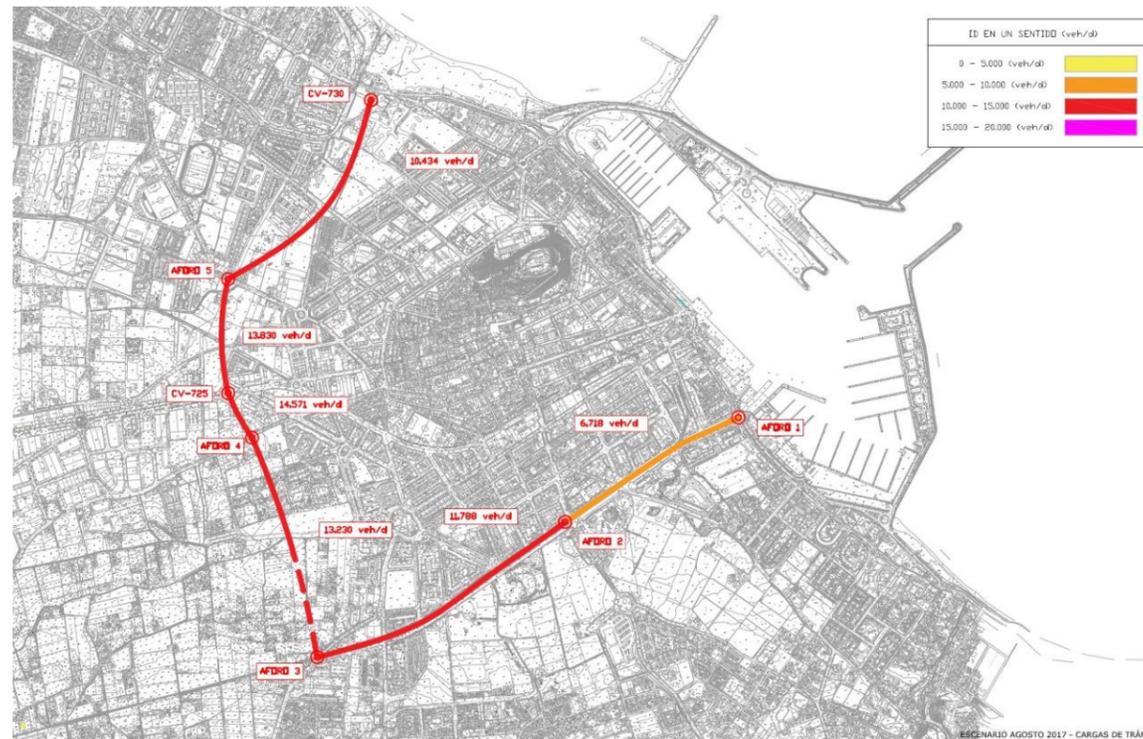
Para estimar la carga de tráfico en la ronda, se ha considerado un 20% (19,6% PMUS 2.009) de tráfico en tránsito, un 80% de tráfico O – D al casco urbano y una redistribución del 50% del tráfico en cada uno de los accesos rodados. En verano al estar la red más congestionada se ha considerado un 25% de tráfico en tránsito y un 60% de redistribución en cada uno de los accesos.

De los resultados obtenidos, ver Anejo nº 8: Estudio capacidad Ronda Urbana, se deduce una demanda máxima en el tramo más cargado del orden de 18.000 veh/d en invierno y 29.000 veh/d en verano.

Para el año horizonte tenemos que tener en cuenta los objetivos del PMUS de reducir el peso de los viajes motorizados del 45% al 40% y el incremento en el período punta del verano de la población máxima simultánea de 150.000 habitantes a 170.000 habitantes. El resultado de ambas previsiones es un incremento del orden del 3% de la carga de tráfico en la ronda.

La carga de diseño es pues de 30.000 veh/d por lo que se propone una sección desdoblada de 4 carriles de circulación regulada por intersecciones tipo rotonda.

Esta sección se completa con aceras arboladas de 3,5 m de ancho mínimo y un carril bici segregado bidireccional de 2,5 m de ancho mínimo. En la confluencia de la ronda con el Barranco de Ullals, la sección propuesta es una vía parque, por lo que se eliminan los accesos desde fachadas a la ronda, incrementando su capacidad.



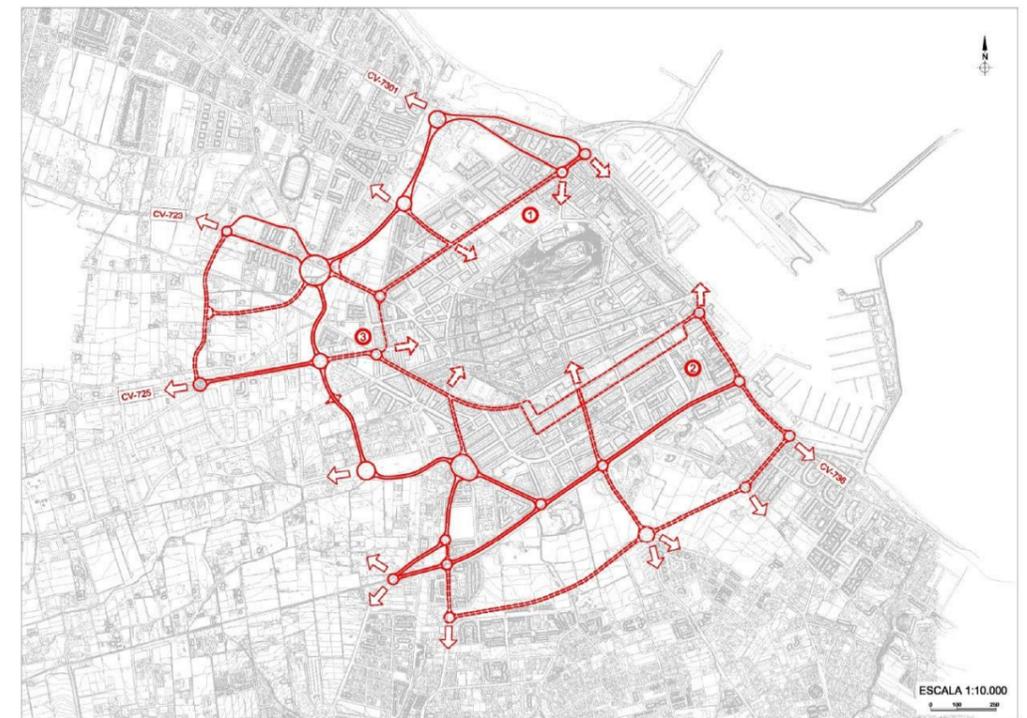
La prolongación de la ronda hasta la estación intermodal incluiría un viaducto sobre el Barranco de Santa Paula, por lo que solo se justificaría por la nueva estación de ADIF en la Pedrera. El PMUS remite al Plan de Movilidad de la citada estación la justificación y programación de la ronda urbana.

10. ESTACIONAMIENTOS

Dado que el estacionamiento es el elemento fundamental en la regulación de la movilidad en vehículo privado (sin estacionamiento no hay movimiento), para cumplir los objetivos del PMUS del año 2.009, la implantación de nuevas plazas debe estar acompañada de la eliminación de parte de los existentes en vía pública.

El Plan General Estructural considera tres nuevos estacionamientos en las proximidades del casco urbano.

	Sup.	Ext.	Plazas
1 Miguel Hernández (Hort de Morant)	20.500m ²	24 m ² /p	855
2 Parque Alqueries	7.000m ²	24 m ² /p	290
3 Avda. Valencia	---	---	120
TOTAL PLAZAS			1.805



El estacionamiento de Miguel Hernández (1) en parte ya es municipal (20%), como la superficie donde está ubicado goza de protección arqueológica, deberá ser previamente excavado.

El correspondiente a la actual estación de FGV (2), sólo podrá entrar en funcionamiento si se desarrolle la estación intermodal y se desplace la terminal de FGV a la Pedrera.

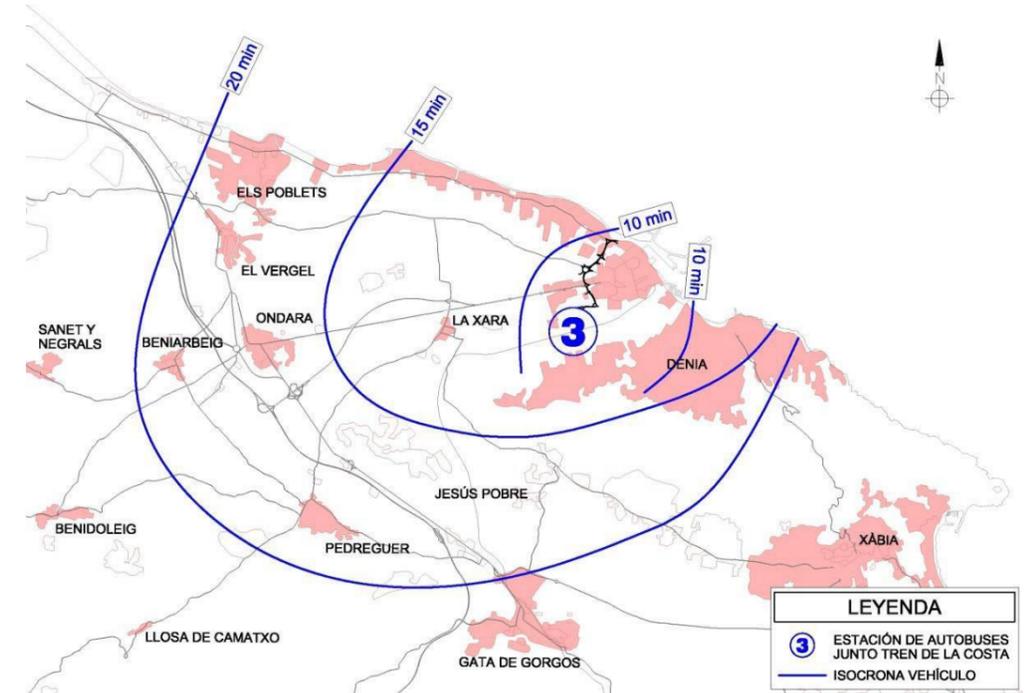
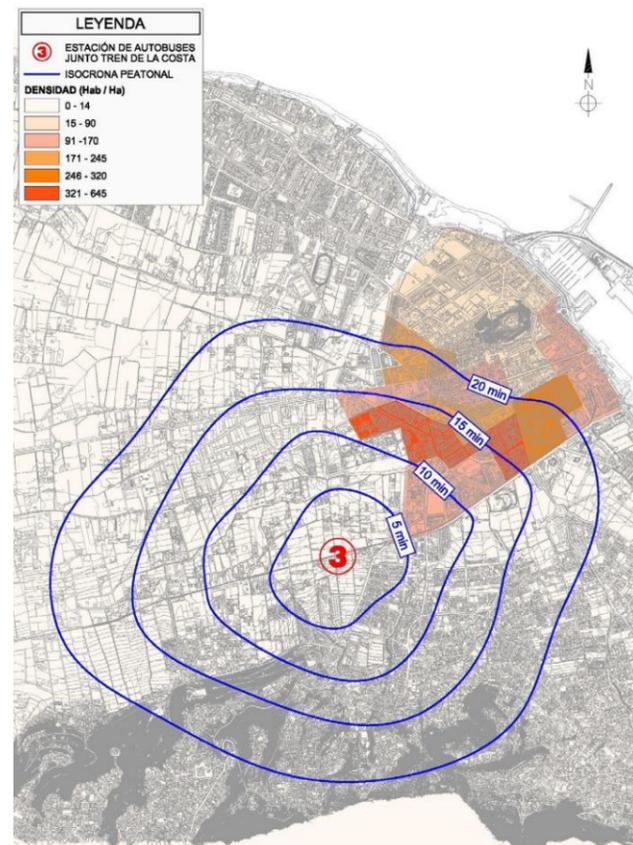
Por último en la zona de la Avda. de Valencia (3), se opta por una normativa que favorece la sobreoferta de plazas de estacionamiento en inmueble.

11. LOCALIZACIÓN ESTACIÓN AUTOBUSES

En la actualidad la estación de autobuses ocupa un espacio provisional, por lo que dentro del presente Estudio de Movilidad se realiza un estudio de localizaciones (ver Anejo nº 5: Estudio de localizaciones estación de autobuses de Denia).

De las tres soluciones estudiadas: Port Denia, Madrigueres Nord y la Pedrera, se opta por esta última y se cuantifica en cerca de 317.000 los usuarios previstos.

La reserva de suelo se realiza a través de la gestión del sector residencial de Torrecremada que prevé 3,1 Ha para la futura estación intermodal.



12. MOVILIDAD CALLE MARQUÉS DE CAMPO

Dado el carácter emblemático de la calle, se ha realizado un estudio de su posible peatonalización (ver Anejo nº 4: Estudio de Movilidad de la calle Marqués de Campo).

Para ello se ha realizado una encuesta de estacionamiento y otra de opinión en la calle y estudiado pormenorizadamente el estacionamiento en las calles aledañas.

Del estudio efectuado se deduce la viabilidad de la citada peatonalización, si bien el Ayuntamiento de Denia, dada la complejidad del tema, ha encargado nuevos estudios específicos al respecto.



13. DIRECTRICES

Las directrices contenidas en el PGE 2.017, no constituyen determinaciones vinculantes por lo que su implantación precisará del desarrollo del correspondiente Plan de Movilidad.

Aunque queden fuera de las determinaciones de la presente revisión del PMUS, se ha procedido a un análisis no cuantitativo de las mismas que se desarrolla a continuación.

131 RED VIARIA

13.1.1 Acceso Denia CV-725

Esta carretera facilita el acceso a Denia desde la AP-7 y N-332, siendo el elemento básico de soporte de la accesibilidad rodada a la ciudad.

En la actualidad sólo su nivel de servicio en verano no es adecuado, siendo necesario la realización de actuaciones de mejora de la seguridad vial e integración con otros modos de transporte.

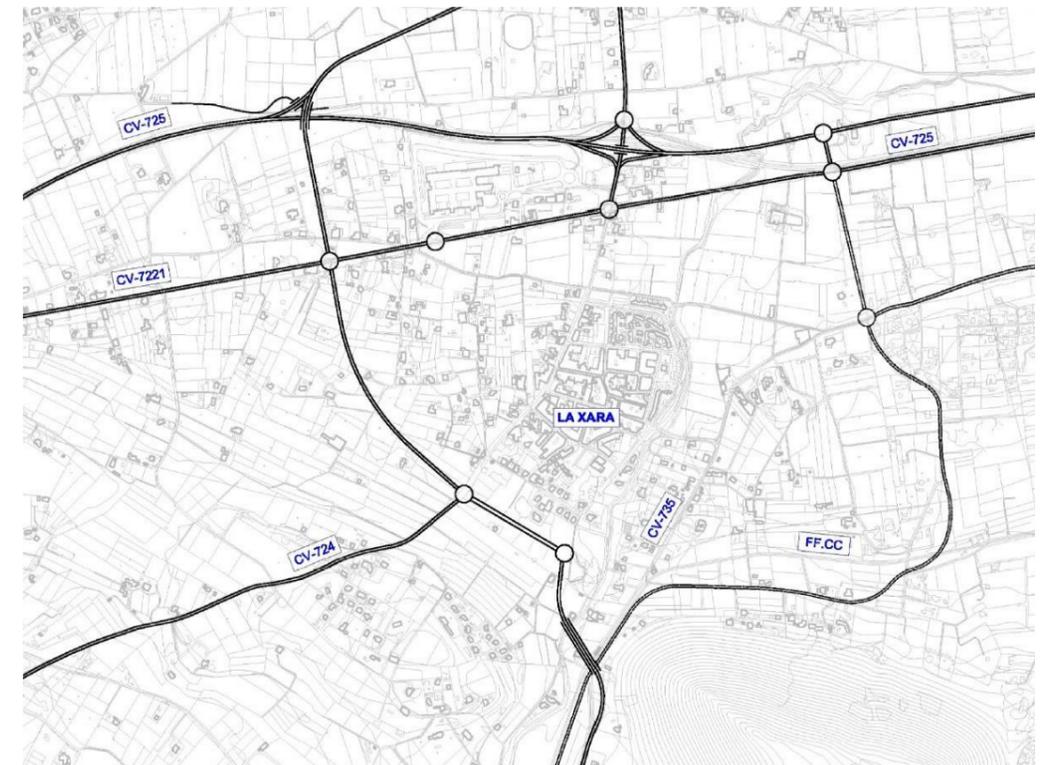
Las actuaciones recomendadas son:

- Mejora del enlace con la N-332 eliminando el giro a la izquierda del movimiento Denia-Gata. El movimiento eliminado se realizará por la rotonda de Ondara para el movimiento Denia-Gata y por la nueva variante de La Xara para la conexión Denia-Jávea.
- Prolongación de los carriles cambio de velocidad existentes en el enlace anterior, generando una nueva sección desdoblada hasta el actual enlace con la CV-724.
- Generar una vía alternativa de entrada a Denia paralela a la existente y a unos 100 m al norte de la misma que conecta directamente con la nueva rotonda de acceso al puerto de la nueva ronda urbana. La sección prevista es de carácter netamente urbano, semejante a la existente en la actualidad,
- Incorporar en la sección los modos no motorizados y conectar los mismos con la ronda urbana de Denia y la CV-725 hacia Ondara.
- Independizar la actual CV-725 del Bulevar Denia-Ondara previsto en las Estrategias Territoriales de la CV en la comarca de la Marina Alta.

13.1.2 Variante de La Xara CV-724

En la actualidad la CV-724 discurre al oeste de la Xara con una sección urbana en travesía. Aunque la intensidad de tráfico en verano es elevada y ocasiona cierto efecto barrera, la situación actual se considera admisible.

No obstante la nueva conexión prevista entre la CV-735 y la CV-724 que elimina el paso a nivel existente actualmente, aconseja establecer una nueva conexión con la CV-7221 y CV-725 que mejora el acceso al Hospital General y facilita el tránsito norte-sur entre Les Marines y Jávea de forma independiente a la N-332.



En la sección del viario se incluirá una pista ciclista de 2,5 m de ancho mínimo y un andén peatonal de 2 m de ancho mínimo

13.1.3 Ronda urbana

En Plan General estructural incorpora el sector Playa-Torrecremada con el objetivo de generar un nuevo acceso al puerto y redistribuir los accesos desde la CV-725.

Esta ronda se completa hacia el sur por el viario existente y la Avda. de Joan Fuster cerrando el arco entre la carretera de Les Rotes y Les Marines.

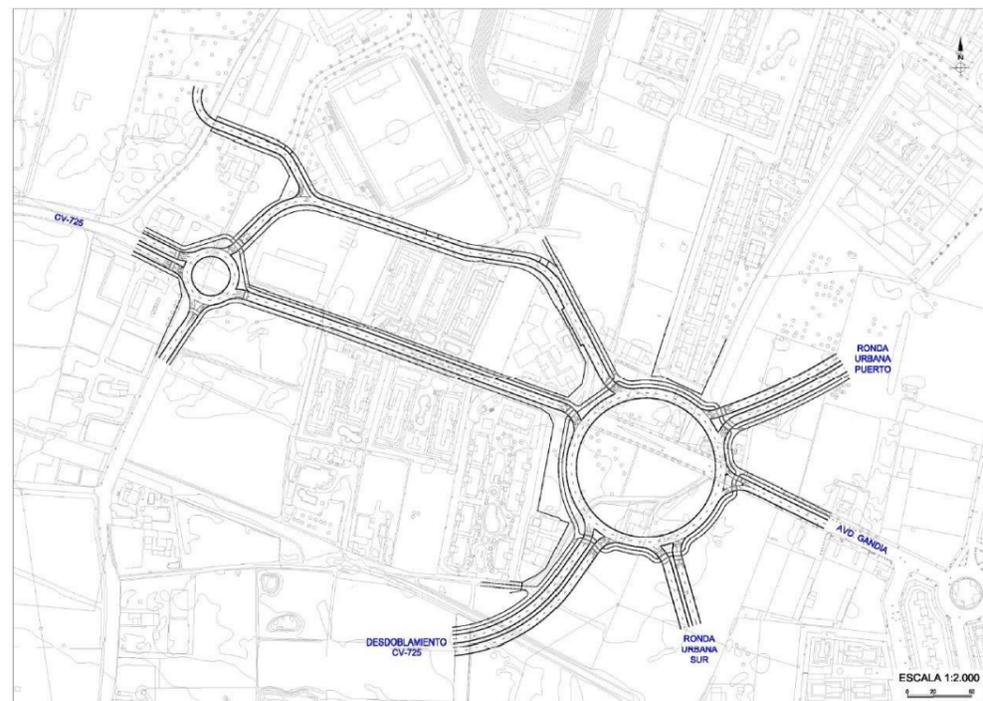
Cuando el FF.CC Valencia-Denia alcance la estación intermodal de la Pedrera, puede ser necesario establecer una nueva conexión directa mediante un viaducto sobre el Barranco de Santa Paula.

13.1.4 Desdoblamiento CV-723

La actual CV-723 con una sección estricta limitada por el encauzamiento del barranco de Regatxo se considera insuficiente para absorber el tráfico costero de Marines por la CV-730.

Por ello se propone su desdoblamiento, generando una nueva calzada hacia el norte a unos 30 m de distancia. Ambas calzadas quedarán integradas mediante un espacio central arbolado que incorpora un carril bici.

Las intersecciones previstas serán tipo rotonda conectadas a los peines de acceso a la playa de Marines.



131.5 Reconversión CV-730

Para liberar la costa norte del tráfico de paso, se propone interrumpir la continuidad de la CV-730, generando fondos de saco conectados a la CV-723.

De esta forma la conexión rodada de las playas de Marines y Deveses con el casco urbano de Denia se realizan por la rotonda de la ronda urbana propuesta situada a 500 m del litoral, mientras que el transporte público y modos no motorizados circulen por el borde litoral.

13.1.6 Avda. Joan Fuster

La sección actual de Joan Fuster de 40 m se rediseña para incorporar una plataforma central tranviaria que elimina los pasos a nivel existentes y unifica la rasante de la sección.

Está prevista una sección viaria de carácter urbano con 2 carriles de circulación por sentido y carril bici.

La prolongación de la Avda. Joan Fuster hacia el oeste permite conectarla con la Ronda y la nueva Estación Intermodal previstas en Madrigueres Sur.



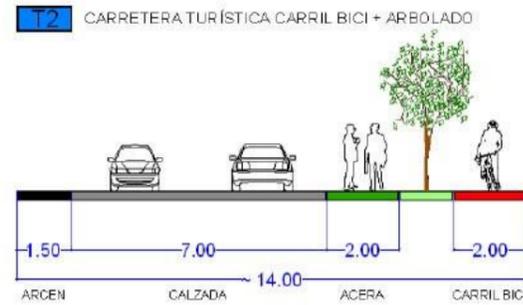
13...7 Carreteras paisajísticas

El resto de carreteras no definidas expresamente en los apartados anteriores tendrán características paisajísticas con secciones de calzada reducida, acera y carril bici.

Especialmente de carácter paisajístico son la CV-736 a Les Rotes y la CV-735 a partir de la variante de la Xara en su recorrido junto al Barranco de Santa Paula.



ESTUDIO DE TRÁFICO Y MOVILIDAD PGOU DE DÉNIA



A continuación se muestran unas imágenes de las carreteras mencionadas:



Imágenes de la **carretera CV-736**, que se declarará como paisajística con el nuevo PGOU.



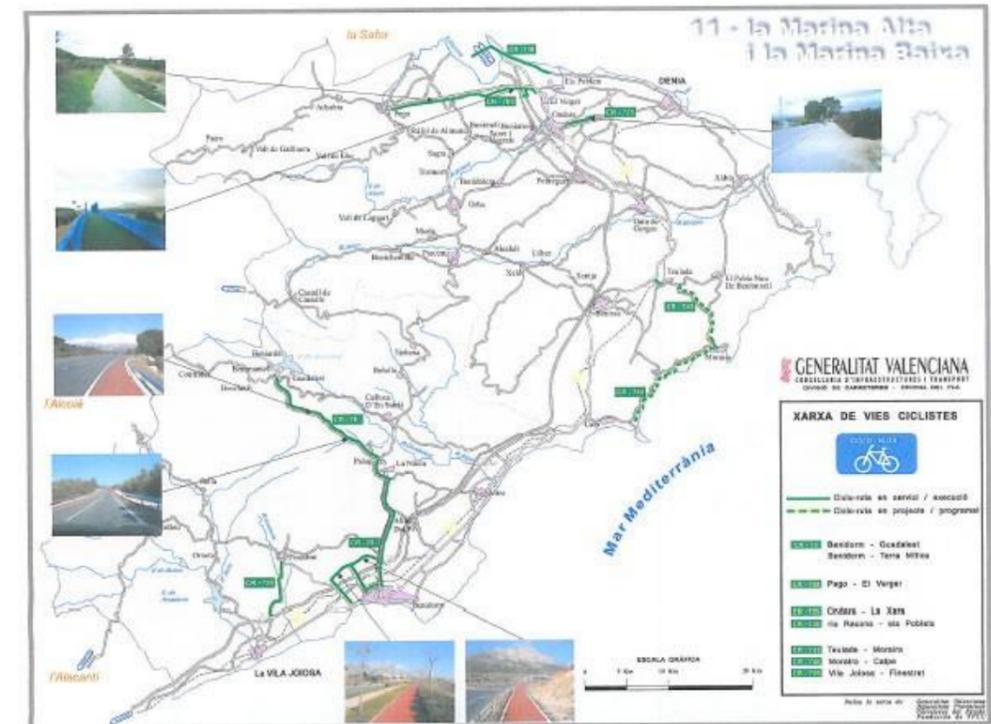
Imágenes de la **carretera CV-735**, que pasará a declararse como paisajística con el nuevo PGOU.

13.2 RED CICLISTA

Dentro de la red de vías ciclistas de la Marina Alta existen dos recorridos en el término municipal del Dénia CR-725 junto a Ondara y CR-730 en Els Poblets.

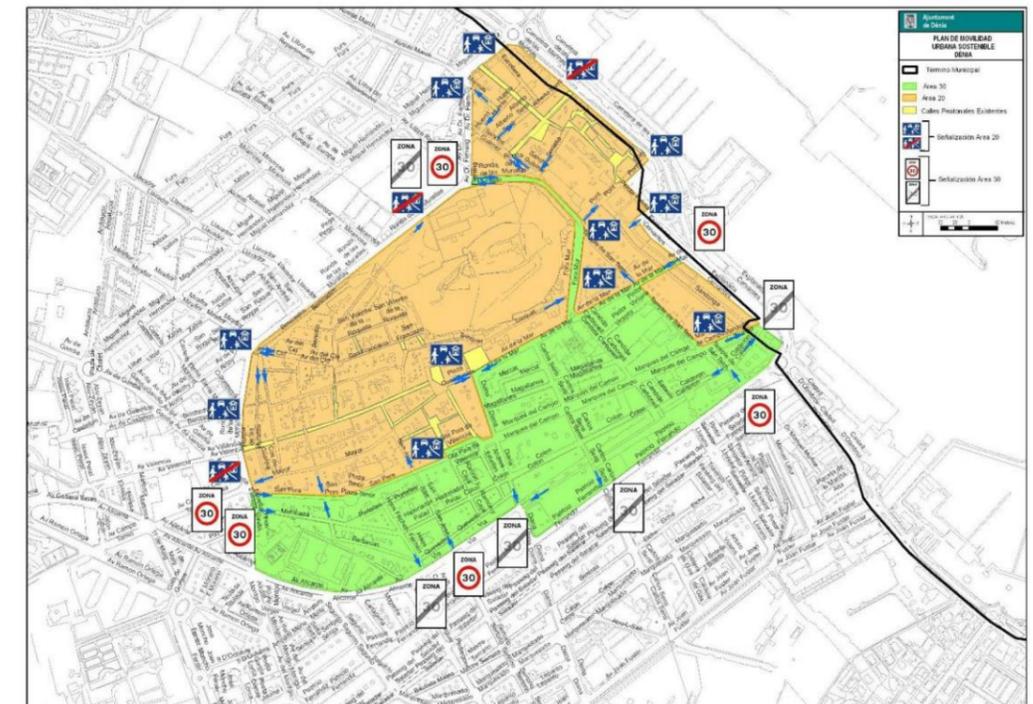
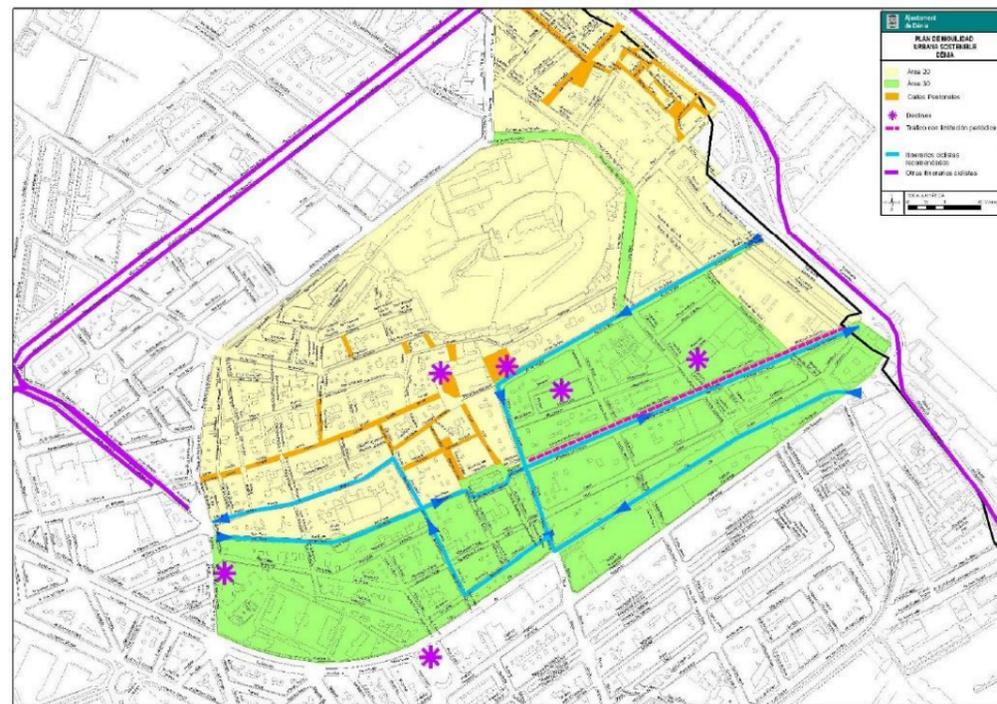
En sus directrices no vinculantes, el PGT 2.017 recomienda la reconversión de la carretera de Les Marines y el Camino de Gandía generando nuevas pistas ciclistas.

Asimismo propone incorporar secciones ciclopeatonales en la variante de La Xara e introduce el concepto de carretera paisajística, con sección de calzada reducida, acera y carril bici.



En el casco urbano el PGT 2.017 incorpora una nueva vía ciclista segregada en la ronda urbana (sectores Torrecremada y Alquerías).

Esta vía recoge la red interior propuesta por le PMUS del año 2.009, relacionando todos los itinerarios urbanos del casco con los ejes previstos hacia Marines, CV 725 y variante de La Xara



13.3 RED PEATONAL

El PMUS del año 2.009, propone la reducción del tráfico rodado en el casco urbano de Dénia y la potenciación de los recorridos peatonales en el mismo.

Asimismo, establecía un sistema generalizados de calles con velocidad reducida en el casco urbano de Dénia

El PGE 2.017 mantiene la ejecución de una nueva ronda urbana que distribuye los tráficos de acceso y reduce el tráfico en el frente litoral y que ya se contemplaba en el PGT 2.005/2.007.

Conectados a este viario se proponen tres nuevos estacionamientos disuasorios que junto a los existentes facilitan la intermodalidad con los ejes peatonales del casco urbano.

En ese sentido el presente trabajo incorpora un estudio específico de la peatonalización de la calle Marqués del Campo.

Fuera del casco urbano, en la zona norte del municipio, la reconversión de la CV-730 evitando el tráfico de paso permitirá generar un potente eje peatonal en Les Marines.

En el resto del término se opta por establecer ejes ciclo-peatonales y carreteras paisajísticas que relacionan los diferentes núcleos de población de Dénia.

13.4 RED TRANSPORTE PÚBLICO

En la actualidad el MF no ha decidido la situación de estación de Dénia del nuevo eje ferroviario Alicante-Valencia por la costa, por lo que el PGE 2.017 no establece ninguna determinación al respecto.

No obstante se ha realizado un estudio de localización de las distintas instalaciones terminales de transporte público.

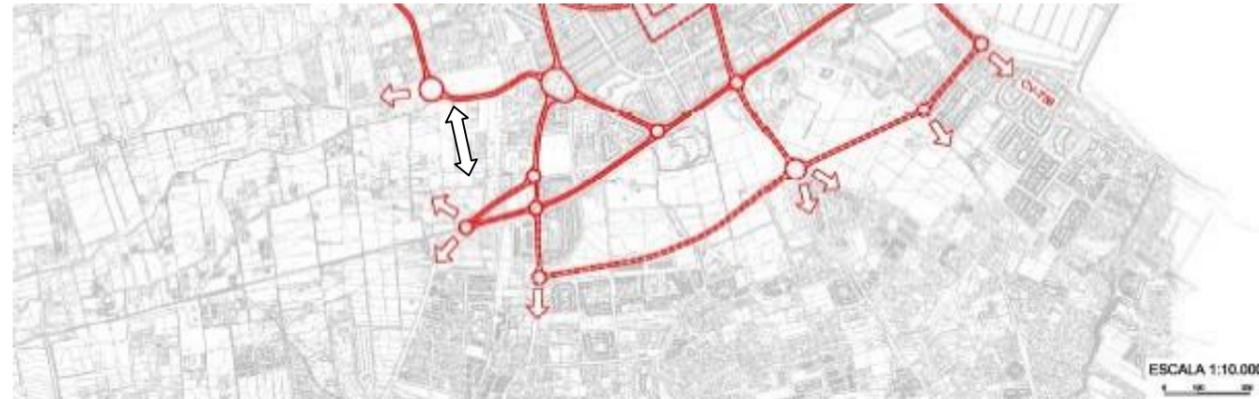
En ese sentido el PGE 2.017 se propone situar la futura estación intermodal de la comarca en la Pedrera.

Esta nueva estación intermodal dará también servicio a las líneas de autobuses y de FGV, unificando en una única instalación las dispersas terminales actualmente existentes. De esta forma se genera un centro (hub) de movilidad entorno a la estación de tren de la costa.

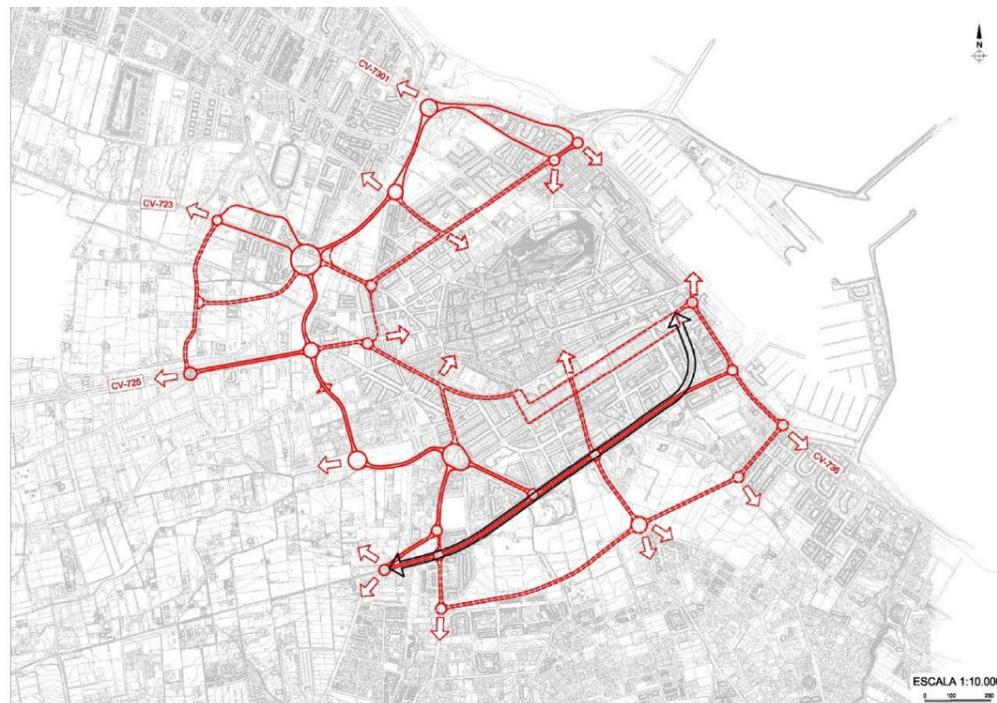
De los 580.000 usuarios potenciales de la estación, 264.000 corresponden a la estación ferroviaria, por lo que el actual acceso previsto puede ser insuficiente

En este caso se considera conveniente la conexión directa con la ronda mediante un viaducto que cruce el Barranco de Santa Paula.

El elevado coste del viaducto solo puede ser financiado dentro de las obras de penetración del nuevo acceso ferroviario que incluye la nueva estación, que debe estar dotada de una correcta accesibilidad rodada, peatonal y ciclista (evitando el ejemplo de la Estación de Villena)



En los estudios para la localización de la nueva estación de autobuses (apartado 10.1 de la presente memoria) se incorporan los estudios de conectividad peatonal, autobús urbano y vehículo privado, de los que se deduce la conveniencia de una plataforma reservada al transporte público desde la Estación intermodal hasta el puerto, aprovechando la actual plataforma tranviaria existente en Joan Fuster.



A corto plazo y dada la escasa oferta de transporte público, no se considera oportuno establecer carriles bus en el resto de la ronda y accesos. Si cambiaran radicalmente las actuales pautas de movilidad, las secciones propuestas permiten la reconversión de uno de los carriles de circulación en carril bus

No obstante, en la carretera de Les Marines es necesario permeabilizar los fondos de saco para mantener la accesibilidad actual al transporte público.



14. PROGRAMA DE ACTUACIÓN

El presente Plan de Movilidad mantiene el programa del PMUS del año 2.009 (ver Apartado 14.5: Programa de Actuación y evaluación de los mismos en el PMUS del año 2.009) con las siguientes salvedades:

14.1 MOVILIDAD PEATONAL

Actuación 8. Avda. de Joan Fuster

En el PMUS del año 2.009 se propone permeabilizar la vía ferroviaria mediante pasos inferiores dotados de plataformas peatonales.

En la presente revisión se propone la tranviarización la plataforma de FGV en la Avda. de Joan Fuster, por lo que la conectividad peatonal se realizará mediante pasos a nivel semaforizados.

Corresponde a la administración ferroviaria FGV y se encuentra en ejecución.

Actuación 11. Ronda Urbana

Esta actuación es nueva y no se contemplaba en el PMUS del año 2.009.

Se propone la generación de un nuevo eje peatonal aprovechando la implantación de la ronda urbana.

Este eje tendrá aceras (zona consolidada) o paseos (vía parque) de 3 m de anchura mínima.

Su ejecución corresponderá a los sectores responsables de su urbanización.

14.2 MOVILIDAD CICLISTA**Itinerarios 8. Carretera de Ondara CV-725 junto al polígono industrial**

Se prolonga el citado itinerario hasta el sector Mistelera de forma que en el mismo queden integrados los sectores Tres Torres y Mistelera.

Su ejecución corresponde a los sectores Tres Torres y Mistelera en proporción a la edificabilidad prevista para cada uno de ellos, en el PGE 2.017.

Se conecta el itinerario 8 con el 3, su ejecución corresponde al sector Madrigueres.

Itinerarios 13. Ronda Urbana

Este itinerario es nuevo y no se contemplaba en el PMUS del año 2.009.

Se propone la ejecución de un nuevo itinerario ciclista aprovechando la implantación de la ronda urbana entre la CV-725 y el puerto.

Se recomienda una plataforma diferenciada de doble sentido aprovechando el trazado de la vía parque.

Se ejecución corresponde a los sectores responsable de la urbanización de la Ronda Urbana.

Itinerarios 7B. La Xara

Se conecta el itinerario 10 y 7B al oeste de la La Xara, su ejecución corresponde al sector Pinaret.

14.3 TRANSPORTE PÚBLICO

Se mantienen todas las actuaciones previstas en el PMUS del año 2.009.

Las mejoras de la accesibilidad a paradas (actuación 334) del entorno del Hospital y sectores Tres Torres y Mistelera corresponderá a los citados sectores.

14.4 CIRCULACIÓN VIARIA Y TRÁFICO**Actuación 341. Ronda perimetral exterior norte**

Esta ronda prevista en el PMUS del año 2.009 se mantiene en su trazado norte, introduciendo en la zona no consolidada una tipología de vía parque que permite resolver los problemas de inundabilidad.

Su ejecución corresponde a los sectores responsables de la urbanización de la ronda urbana.

El trazado sur incluye un viaducto sobre el Barranco de Santa Paula y su diseño queda condicionado al Plan de Movilidad de la Estación de ADIF.

Actuación 363. Aparcamientos de disuasión

Se proponen tres nuevos estacionamientos en el centro urbano: Miguel Hernández (Hort de Morant): 855 plazas, FGV: 230 plazas y Avda. Valencia: 123 plazas y la reducción del aparcamiento de Torrecremada que se reconvierte en espacios libres a 100 plazas.

De esta forma se incrementa en 323 el número de plazas previstas y se mejora la accesibilidad de las mismas al centro urbano.

Su ejecución corresponderá al Ayuntamiento de Denia.

14.5 FICHAS DE LAS PROPUESTAS PLANTEADAS

Ficha: 3.1.1 Áreas 30 y de prioridad peatonal**Descripción**

El establecimiento de medidas en esta línea hace necesario la realización de planes locales de movilidad sostenible y de recuperación de espacios peatonales y "libres de coches", y los tratamientos varían desde las áreas de coexistencia con plataforma continua de pavimentación y prioridad peatonal, hasta la ordenación de Zonas 30 con el apoyo de medidas puntuales que garanticen la seguridad de los "no motorizados" limitando de forma efectiva la velocidad de circulación de los vehículos.

- **Promotor/titularidad de la actuación:** Ayuntamiento de Denia
- **Zona/Ámbito de actuación:**
 - Barrio Les Roques
 - Barrio Baix la Mar
- **Cuantificación estimada de la inversión:** 300.000€
- **Posibles fuentes de financiación:** Ajuntament de Dénia
- **Fecha Inicio recomendable para la actuación:** Entre dos y seis años
- **Duración prevista de la actuación:** Entre dos y seis años

Ficha: 3.1.2 Potenciación red de itinerarios peatonales**Descripción**

La red peatonal quedaría configurada con itinerarios que cumplen funciones diversas, de movilidad comunicando zonas residenciales y de actividad, de ocio-deporte relacionadas con las actividades del tiempo libre localizadas en sectores centrales y de naturaleza.

- **Promotor/titularidad de la actuación:** Ayuntamiento de Denia
- **Zona/Ámbito de actuación:** Todo el ámbito municipal
- **Cuantificación estimada de la inversión:** 2.800.000/3.000.000€
- **Posibles fuentes de financiación:** Ajuntament de Dénia; Ayudas de otras Administraciones Públicas
- **Fecha Inicio recomendable para la actuación:** Entre dos y seis años
- **Duración prevista de la actuación:** Mas de seis años

Ficha: 3.1.3 Eliminación de barreras para personas con movilidad reducida**Descripción**

Elaboración de un Plan de Accesibilidad Municipal que integre además todos aquellos aspectos no directamente relacionados con la movilidad física. Este Plan estará dirigido a identificar y programar actuaciones dirigidas a conseguir una accesibilidad universal independiente de las condiciones físicas, sensoriales y psíquicas de los ciudadanos.

- **Promotor/titularidad de la actuación:** Ayuntamiento de Denia
- **Zona/Ámbito de actuación:**
 - Ctra. Dénia Xabia CV-736
 - Camí Veinal de Dénia a la Vessana i Silla
 - CV-723 Carretera de La Xara y Jesús el
 - Pobre CV-735 Madrigueras Carretera de
 - Ondara CV-725
- **Cuantificación estimada de la inversión:** 4.500.000/5.000.000€
- **Posibles fuentes de financiación:** Ajuntament de Dénia; Generalitat Valenciana; Ayudas de otras Administraciones Públicas
- **Fecha Inicio recomendable para la actuación:** Menos de dos años
- **Duración prevista de la actuación:** Mas de seis años

Ficha: 3.2 Movilidad ciclista**Descripción**

Conseguir la reducción de la movilidad motorizada en general. La introducción de "nuevas tecnologías" que apoyen la movilidad vertical ayudando a superar fronteras naturales. Facilitar el uso de la bicicleta para otros motivos no relacionados directamente con el transporte como el deporte, el ocio y las actividades del tiempo libre.

- **Promotor/titularidad de la actuación:** Ayuntamiento de Denia
- **Zona/Ámbito de actuación:** Todo el ámbito municipal
- **Cuantificación estimada de la inversión:** 1.000.000€
- **Posibles fuentes de financiación:** Ajuntament de Dénia; Generalitat Valenciana; Ayudas de otras Administraciones Públicas
- **Fecha Inicio recomendable para la actuación:** Menos de dos años
- **Duración prevista de la actuación:** Mas de seis años

14.5 FICHAS DE LAS PROPUESTAS PLANTEADAS

Ficha: 3.2.2 Mejora de la intermodalidad ciclista con el transporte público**Descripción**

Elaborar medidas específicas de mejora de la accesibilidad y aparcamiento ciclista en las estaciones ferroviarias actuales y adecuar la normativa actual y equipamiento para bicicletas en los transportes públicos. La dotación de unidades de trenes con espacio específico para el amarre de las bicicletas junto al usuario ayudaría a potenciar el acceso de ciclistas comarcales.

- **Promotor/titularidad de la actuación:** Ayuntamiento de Denia
- **Zona/Ámbito de actuación:** Todo el ámbito municipal
- **Cuantificación estimada de la inversión:** 200.000€
- **Posibles fuentes de financiación:** Ajuntament de Dénia; FGV; RENFE
- **Fecha Inicio recomendable para la actuación:** Entre dos y seis años
- **Duración prevista de la actuación:** Entre dos y seis años

Ficha: 3.2.3 Ampliación del Sistema Público de Alquiler de Bicicletas**Descripción**

Dadas las posibilidades turísticas de la ciudad con "puntas" importantes en los meses de verano, donde se triplica la población del municipio, y las facilidades actuales (y futuras) para el acceso a playas, recorridos paisajísticos y deportivos, se propone dotar de un mayor número de bicicletas en préstamo, en torno a las 250 unidades (1 bicicleta por cada 460 habitantes potenciales en verano), para mejorar la efectividad del servicio, durante este periodo.

- **Promotor/titularidad de la actuación:** Ayuntamiento de Denia
- **Zona/Ámbito de actuación:** Todo el ámbito municipal
- **Cuantificación estimada de la inversión:** 550.000€
- **Posibles fuentes de financiación:** Ajuntament de Dénia; Ayudas de otras Administraciones Públicas
- **Fecha Inicio recomendable para la actuación:** Menos de dos años
- **Duración prevista de la actuación:** Entre dos y seis años

Ficha: 3.3.1 Reordenación y potenciación de la red de autobuses urbanos**Descripción**

Se define un sistema de transporte urbano compuesto por 3 líneas. Se unifican las líneas que van hacia Les Marines, Les Rotes y Playa de Santa Ana. Se introducen varias líneas de autobús que dan cobertura a hospitales, polígono industrial y estaciones de ferrocarril. Se mantiene Bus Jove. Se proponen mejoras en el servicio y la accesibilidad general. Mejora de la regularidad, incrementando las frecuencias. Aumento de la frecuencia horaria en horario de 8:00 a 22:00.

- **Promotor/titularidad de la actuación:** Ayuntamiento de Denia
- **Zona/Ámbito de actuación:** Todo el ámbito municipal
- **Cuantificación estimada de la inversión:** 750.000/1.000.000€
- **Posibles fuentes de financiación:** Ajuntament de Dénia; Generalitat Valenciana
- **Fecha Inicio recomendable para la actuación:** Entre dos y seis años
- **Duración prevista de la actuación:** Entre dos y seis años

Ficha: 3.3.2 Accesibilidad a las paradas de autobús**Descripción**

Dentro de los planes de mejora de los transportes urbanos. Acciones a emprender. 1. Ubicación de nuevas paradas que den mayor cobertura a la población, principalmente en las zonas más alejadas del centro. 2. Plan de modernización de las paradas actuales, mejorando la infraestructura de acera, acceso (cruce peatonal, si es necesario), marquesina y señalización. 3. Mejora de la accesibilidad a las paradas para personas con movilidad reducida mediante la mejora de las características del sistema.

- **Promotor/titularidad de la actuación:** Ayuntamiento de Denia
- **Zona/Ámbito de actuación:** Todo el ámbito municipal
- **Cuantificación estimada de la inversión:** 800.000/1.000.000€
- **Posibles fuentes de financiación:** Ajuntament de Dénia; Generalitat Valenciana
- **Fecha Inicio recomendable para la actuación:** Entre dos y seis años
- **Duración prevista de la actuación:** Entre dos y seis años

14.5 FICHAS DE LAS PROPUESTAS PLANTEADAS

Ficha: 3.3.3 Plan de mejora de la competitividad del tren (modificada)**Descripción**

Mejorar la cobertura del ferrocarril a la población mediante el autobús urbano, se propone la reordenación de la red de autobús urbano, se propone promover una mejora de los niveles de servicio (frecuencia y velocidad comercial) de las redes ferroviarias existentes especialmente con la línea 3.

- **Promotor/titularidad de la actuación:** Ayuntamiento de Denia
- **Zona/Ámbito de actuación:** Todo el ámbito municipal, especialmente trazado línea 3 autobus.
- **Cuantificación estimada de la inversión:** 500.000€
- **Posibles fuentes de financiación:** Ajuntament de Dénia; Generalitat Valenciana
- **Fecha Inicio recomendable para la actuación:** Entre dos y seis años
- **Duración prevista de la actuación:** Entre dos y seis años

Ficha: 3.3.4 Mejora de la cobertura de la red de autobuses interurbanos comarcales (modificada)**Descripción**

Se propone promover la ubicación de un número de paradas indeterminado a lo largo del polígono industrial situado a ambos márgenes de la Carretera de Ondara, CV-725, tras la realización del pertinente estudio de demanda.

- **Promotor/titularidad de la actuación:** Ayuntamiento de Denia
- **Zona/Ámbito de actuación:** Todo el ámbito municipal
- **Cuantificación estimada de la inversión:** 150.000/200.000€
- **Posibles fuentes de financiación:** Ajuntament de Dénia; Generalitat Valenciana
- **Fecha Inicio recomendable para la actuación:** Entre dos y seis años
- **Duración prevista de la actuación:** Entre dos y seis años

Ficha: 3.3.5 Fomento de la intermodalidad en estaciones “paneles informativos”**Descripción**

Implantación de paneles informativos en las paradas. Fase I. Se colocarán paneles informativos en las paradas de autobús contiguas a las estaciones de la red de FGV de Dénia y Alquerías, y a la nueva estación de autobuses ubicada en la Plaza de Benidorm, como principales centros nodales. Fase II. Se ampliará la instalación de paneles informativos en las paradas contiguas a centros atractores importantes como el Nuevo Hospital Comarcal, la U.N.E.D, el antiguo Hospital Comarcal y el Polígono Industrial.

- **Promotor/titularidad de la actuación:** Ayuntamiento de Denia
- **Zona/Ámbito de actuación:** Todo el ámbito municipal
- **Cuantificación estimada de la inversión:** 100.000,00€
- **Posibles fuentes de financiación:** Ajuntament de Dénia
- **Fecha de inicio recomendable para la actuación:** Menos de dos años
- **Duración prevista de la actuación:** Menos de dos años

Ficha: 3.3.6 Transporte a la demanda (DTR)**Descripción**

Creación de un sistema con servicio planificado a demanda. El usuario ha interactuado con la administración y el operador para hacerle llegar sus necesidades de transporte, todo ello a través de métodos telefónicos y telemáticos. Es decir, el servicio no se establece a no ser que haya una demanda previa del mismo. En el municipio de Dénia, se propone que este servicio esté formado por una flota de taxis, fletada por el Ayuntamiento, o bien, por una empresa operadora, a través de una Central de Control Virtual de Transporte a la Demanda que sea la encargada.

- **Promotor/titularidad de la actuación:** Ayuntamiento de Denia
- **Zona/Ámbito de actuación:** Todo el ámbito municipal
- **Cuantificación estimada de la inversión:** 100.000,00€
- **Posibles fuentes de financiación:** Ajuntament de Dénia
- **Fecha Inicio recomendable para la actuación:** Menos de dos años
- **Duración prevista de la actuación:** Entre dos y seis años

14.5 FICHAS DE LAS PROPUESTAS PLANTEADAS

Ficha: 3.4 Circulación viaria y Tráfico**Descripción**

Las medidas propuestas se basan en la implantación de un sistema formado por dos rondas perimetrales que se complementen en sus funciones, funcionando de forma arterial para los tráficos de medio y largo recorrido, y de forma distribuidora para los tráficos de corto recorrido y de acceso a las Áreas de Prioridad Peatonal (Áreas 20 y 30).

- **Promotor/titularidad de la actuación:** Ayuntamiento de Denia
- **Zona/Ámbito de actuación:** Todo el ámbito municipal
- **Cuantificación estimada de la inversión:** 2.000.000€
- **Posibles fuentes de financiación:** Ajuntament de Dénia; Ayudas de otras Administraciones Públicas
- **Fecha Inicio recomendable para la actuación:** Entre dos y seis años
- **Duración prevista de la actuación:** Mas de seis años

Ficha: 3.4.2 Área de Prioridad Peatonal y Ordenación del tráfico en casco urbano**Descripción**

Realizar una nueva definición del viario urbano que lo clasifique según la velocidad permitida en tres categorías: Red 50 (50km/h), constituida por el viario más exterior del casco urbano. Red 30 (30 km/h) que incluye las vías principalmente de jerarquía local que se distribuyen en torno a las áreas comerciales y de ocio más importantes del casco. estacional en periodo verano. Red 20 (20 km/h), cuya definición tiene por objeto dar continuidad a los viarios peatonales existentes sin restringir por completo el tráfico privado. Concretamente, las acciones que se han de desarrollar se centran en dos zonas; de un lado,

- **Promotor/titularidad de la actuación:** Ayuntamiento de Denia
- **Zona/Ámbito de actuación:** Todo el ámbito municipal (en especial el barrio de Les Roques–Cavallers–Mayor y el entorno del recinto amurallado)
- **Cuantificación estimada de la inversión:** 300.000€
- **Posibles fuentes de financiación:** Ajuntament de Dénia
- **Fecha Inicio recomendable para la actuación:** Entre dos y seis años
- **Duración prevista de la actuación:** Más de seis años

Ficha: 3.4.3 Plan de Seguridad Vial**Descripción**

Elaboración de un plan de seguridad vial que recoja, entre otros, los siguientes aspectos: Mejora de metodología de recogida y sistematización de datos de accidentes. Realización de aforos de tráfico mecanizado, peatones y ciclistas para evaluar el número de accidentes en relación con el número total de accidentes por usuario. Identificación–diagnóstico de los puntos conflictivos en la red.. Mejora de diseño de intersecciones y puntos conflictivos en las redes peatonales y ciclistas. Desarrollo de planes específicos de vigilancia y control sobre el tráfico y usuarios de los modos no motorizados. Promoción de la educación y formación vial a distintos grupos de usuarios. Promoción de los modos de transporte menos peligrosos (peatones y ciclistas) o los motorizados de bajo riesgo (transporte colectivo). Realizar campañas informativas y de concienciación etc...

- **Promotor/titularidad de la actuación:** Ayuntamiento de Denia
- **Zona/Ámbito de actuación:** Todo el ámbito municipal
- **Cuantificación estimada de la inversión:** 80.000/100.000€
- **Posibles fuentes de financiación:** Ajuntament de Dénia
- **Fecha Inicio recomendable para la actuación:** Menos de dos años
- **Duración prevista de la actuación:** Mas de seis años

Ficha: 3.5 Señalización de circulación y distribución de mercancías**Descripción**

Se debe instalar una señalización clara y exacta que facilite la comprensión de las normas y rutas a los conductores. Esta señalización debe utilizarse para informar sobre calles inapropiadas para el vehículo. Las autoridades urbanas deben asegurarse de que la señalización transmite la información correcta, se está utilizando la versión de señalización más actualizada, las señales son fáciles de ver y de leer y de que se encuentran en buenas condiciones y de que hay suficientes señales con información sobre estacionamiento y carga, de manera que los usuarios de los vehículos no tengan que caminar para leer dichas señales.

- **Promotor/titularidad de la actuación:** Ayuntamiento de Denia
- **Zona/Ámbito de actuación:** Todo el ámbito municipal
- **Cuantificación estimada de la inversión:** 250.000/300.000€
- **Posibles fuentes de financiación:** Ajuntament de Dénia
- **Fecha Inicio recomendable para la actuación:** Entre dos y seis años
- **Duración prevista de la actuación:** Entre dos y seis años

14.5 FICHAS DE LAS PROPUESTAS PLANTEADAS

Ficha: 3.5.2 Muelles de carga en la calle

Descripción

El municipio puede establecer zonas de carga en la calle en lugares de movimiento de vehículos de mercancías que no poseen instalaciones apropiadas de cargas externas, para ello deberá proporcionar un espacio específico para la carga y descarga. Estos muelles pueden ser sin restricción o pueden tener normas de regulación horarias, pueden ser diseñados para uno o varios vehículos y deben tener en cuenta el tamaño de los vehículos que pueden utilizarlos.

- **Promotor/titularidad de la actuación:** Ayuntamiento de Denia
- **Zona/Ámbito de actuación:** Todo el ámbito municipal
- **Cuantificación estimada de la inversión:** 100.000,00€
- **Posibles fuentes de financiación:** Ajuntament de Dénia
- **Fecha Inicio recomendable para la actuación:** Menos de dos años
- **Duración prevista de la actuación:** Entre dos y seis años

Ficha: 3.5.4 Centros de Consolidación Urbanos

Descripción

Un Centro de Consolidación Urbano (CCU) es una instalación logística situada relativamente cerca del área geográfica a la que sirve, a la cual muchas empresas de logística entregan los productos destinados al área, proporcionando servicios de logística y de comercio de valor añadido que incluyen infraestructuras para la gestión de almacenes, etiquetado y precio, devolución de mercancías, servicios de recogida de residuos, recogida comunitaria punto de entrega y actividades de reparto a domicilio.

- **Promotor/titularidad de la actuación:** Ayuntamiento de Denia
- **Zona/Ámbito de actuación:** Todo el ámbito municipal
- **Cuantificación estimada de la inversión:** 200.000/400.000€
- **Posibles fuentes de financiación:** Ayuntamiento de Denia
- **Fecha Inicio recomendable para la actuación:** Entre dos y seis años
- **Duración prevista de la actuación:** Entre dos y seis años

Ficha: 3.5.3 Áreas de reparto de proximidad (ELP)

Descripción

Las áreas de reparto de proximidad consisten en la instalación de una plataforma urbana de transbordo, en la que personal especializado proporciona asistencia para el tramo final del envío. Las mercancías se descargan de los vehículos que llegan y se colocan en carretillas, carros, vehículos eléctricos, etc, para su distribución final. Este método también puede ser utilizado para proporcionar servicios adicionales como el reparto a domicilio o el almacenaje a corto plazo entre otros. Este sistema comienza a ser muy habitual entre empresas de transporte de mercancías, ya que garantiza la disponibilidad de una zona de descarga segura cerca del área comercial en el centro de la ciudad. El ELP debe ser una colaboración entre empresas de transporte de mercancías y autoridades públicas. Debe estar emprendido y financiado por estas partes y no por los comerciantes.

- **Promotor/titularidad de la actuación:** Ayuntamiento de Denia, empresas privadas de transporte
- **Zona/Ámbito de actuación:** Todo el ámbito municipal
- **Cuantificación estimada de la inversión:** 50.000/100.000€
- **Posibles fuentes de financiación:** Ajuntament de Dénia
- **Fecha Inicio recomendable para la actuación:** Menos de dos años
- **Duración prevista de la actuación:** Entre dos y seis años

Ficha: 3.5.5 Plan de modificación de la normativa vigente

Descripción

La normativa municipal debe recoger aspectos que regulen aspectos como son el tamaño y peso de vehículos pesados por el viario, la regulación horaria, cargas y descargas, fomento del movimiento de mercancías nocturno etc.

- **Promotor/titularidad de la actuación:** Ayuntamiento de Denia
- **Zona/Ámbito de actuación:** Todo el ámbito municipal
- **Cuantificación estimada de la inversión:** 15.000€ o inferior
- **Posibles fuentes de financiación:** Ayuntamiento de Denia
- **Fecha Inicio recomendable para la actuación:** Menos de dos años
- **Duración prevista de la actuación:** Menos de dos años

14.5 FICHAS DE LAS PROPUESTAS PLANTEADAS

Ficha: 3.5.6 Zonas ambientales**Descripción**

Regulación de los niveles de emisión. Una Zona de Bajas Emisiones (ZBE) o Zona Ambiental es un área en la que solo pueden entrar vehículos que cumplan ciertos criterios de emisión basados en áreas geográficas, periodos de tiempo, niveles de emisión de los vehículos y tipos de vehículos.

- **Promotor/titularidad de la actuación:** Ayuntamiento de Denia
- **Zona/Ámbito de actuación:** Todo el ámbito municipal
- **Cuantificación estimada de la inversión:** 15.000€
- **Posibles fuentes de financiación:** Ayuntamiento de Denia
- **Fecha Inicio recomendable para la actuación:** Menos de dos años
- **Duración prevista de la actuación:** Menos de dos años

Ficha: 3.5.7 Carriles-camión**Descripción**

Creación de carriles-camión en calzada. Estos pueden reducir los retrasos e incrementar la precisión del tiempo de trayecto. Se habilitaran en diferentes vías.

- **Promotor/titularidad de la actuación:** Ayuntamiento de Denia
- **Zona/Ámbito de actuación:** Todo el ámbito municipal
- **Cuantificación estimada de la inversión:** 100.000€
- **Posibles fuentes de financiación:** Ayuntamiento de Denia
- **Fecha Inicio recomendable para la actuación:** Entre dos y seis años
- **Duración prevista de la actuación:** Entre dos y seis años

Ficha: 3.5.9 Vehículos respetuosos con el medio ambiente (EFV)**Descripción**

Compra o sustitución de vehículos de combustión por vehículos respetuosos con el medio ambiente.

- **Promotor/titularidad de la actuación:** Ayuntamiento de Denia
- **Zona/Ámbito de actuación:** Todo el ámbito municipal
- **Cuantificación estimada de la inversión:** 1.000.000€ (dotación variable)
- **Posibles fuentes de financiación:** Ayuntamiento de Denia, Diputación de Alicante, Generalitat Valenciana y ayudas de otras administraciones
- **Fecha Inicio recomendable para la actuación:** Menos de dos años
- **Duración prevista de la actuación:** Más de seis años

Ficha: 3.6 Plan de Aparcamientos**Descripción**

Elaboración de un plan de aparcamientos con inventario y propuestas de gestión

- **Promotor/titularidad de la actuación:** Ayuntamiento de Denia
- **Zona/Ámbito de actuación:** Todo el ámbito municipal
- **Cuantificación estimada de la inversión:** 15.000€
- **Posibles fuentes de financiación:** Ayuntamiento de Denia
- **Fecha Inicio recomendable para la actuación:** Menos de dos años
- **Duración prevista de la actuación:** Menos de dos años

14.5 FICHAS DE LAS PROPUESTAS PLANTEADAS

Ficha: 3.6.1 Ampliación de la zona de estacionamiento regulado (O.R.A.)

Descripción

Se propone por tanto ampliar la zona de aparcamiento regulado. Este nuevo área de aparcamiento regulado estará formado por el área 30 de prioridad peatonal y la zona del área 20 situada entre el puerto y la Ronda de las Murallas.

- **Promotor/titularidad de la actuación:** Ayuntamiento de Denia
- **Zona/Ámbito de actuación:** Todo el ámbito municipal
- **Cuantificación estimada de la inversión:** 40.000/50.000€
- **Posibles fuentes de financiación:** Ayuntamiento de Denia
- **Fecha Inicio recomendable para la actuación:** Menos de dos años
- **Duración prevista de la actuación:** Entre dos y seis años

Ficha: 3.6.3 Aparcamientos de disuasión

Descripción

Creación de un cinturón perimetral de aparcamientos de disuasión, para recoger, al menos en parte, la demanda rotacional existente. Se proponen tres nuevos estacionamientos en el centro urbano junto a la ronda urbana. Así como la reducción del aparcamiento de Torrecremada que se reconvierte en espacio libre con 100 plazas. De esta forma se incrementa en 323 el número de plazas previsto.

- **Promotor/titularidad de la actuación:** Ayuntamiento de Denia
- **Zona/Ámbito de actuación:** Todo el ámbito municipal (especialmente centro urbano y Torrecremada)
- **Cuantificación estimada de la inversión:** 300.000/500.000€
- **Posibles fuentes de financiación:** Ayuntamiento de Denia y otras administraciones públicas
- **Fecha Inicio recomendable para la actuación:** Entre dos y seis años
- **Duración prevista de la actuación:** Entre dos y seis años

Ficha: 3.6.4 Aparcamiento en polígonos industriales y centros de trabajo.

Descripción

Reordenación del aparcamiento en superficie: Eliminación de la oferta de aparcamiento en el espacio de las paradas de las líneas lanzaderas de autobuses. Potenciación del aparcamiento en línea frente al aparcamiento en batería. Se propone acondicionar y señalizar, horizontal y verticalmente, el espacio de aparcamiento de vehículos, -ligeros, medianos y pesados- en todo el área industrial.

- **Promotor/titularidad de la actuación:** Ayuntamiento de Denia
- **Zona/Ámbito de actuación:** Todo el ámbito municipal
- **Cuantificación estimada de la inversión:** 300.000€
- **Posibles fuentes de financiación:** Ayuntamiento de Denia y otras administraciones públicas
- **Fecha Inicio recomendable para la actuación:** Entre dos y seis años
- **Duración prevista de la actuación:** Entre dos y seis años

Ficha: 3.6.5 Aparcamiento de personas con movilidad reducida

Descripción

Revisión de las plazas consignadas y actualización y redimensionamiento de las mismas. Revisión de los estándares de plazas de aparcamiento en parkings, espacios públicos y centros de atracción comercial y de ocio. Publicación bajo plano de la ubicación de todas las paradas adaptadas del municipio. Se propone la reserva de 1 de cada 50 plazas, es decir el 2% del total, como norma general.

- **Promotor/titularidad de la actuación:** Ayuntamiento de Denia
- **Zona/Ámbito de actuación:** Todo el ámbito municipal
- **Cuantificación estimada de la inversión:** 50.000€ (incluyendo repintado)
- **Posibles fuentes de financiación:** Ayuntamiento de Denia y otras administraciones públicas
- **Fecha Inicio recomendable para la actuación:** Menos de dos años
- **Duración prevista de la actuación:** Entre dos y seis años

14.5 FICHAS DE LAS PROPUESTAS PLANTEADAS

Ficha: 3.6.6 Dotación aparcamiento en estaciones y paradas de transporte público**Descripción**

Puesto que la demanda radial del transporte público con Alicante se cubre con esta estación (FGV Dénia), potenciar su uso es por tanto una necesidad básica. Se propone: Mejorar las condiciones de este aparcamiento mejorando la vigilancia. Acceso regulado con barrera y se definan unas tarifas.

- **Promotor/titularidad de la actuación:** Ayuntamiento de Denia
- **Zona/Ámbito de actuación:** Todo el ámbito municipal
- **Cuantificación estimada de la inversión:** 200.000€
- **Posibles fuentes de financiación:** Ayuntamiento de Denia y otras administraciones públicas
- **Fecha Inicio recomendable para la actuación:** Entre dos y seis años
- **Duración prevista de la actuación:** Entre dos y seis años

Ficha: 3.7.2 Potenciación de vehículos de distribución con bajas emisiones**Descripción**

Limitación de acceso o de horario para vehículos de distribución que no cumplan la norma Euro5 (o Euro4). Esta medida está ligada a la organización de la distribución a nivel de zona, mediante la creación de pequeños centros de distribución.

- **Promotor/titularidad de la actuación:** Ayuntamiento de Denia
- **Zona/Ámbito de actuación:** Todo el ámbito municipal
- **Cuantificación estimada de la inversión:** No procede
- **Posibles fuentes de financiación:** No procede
- **Fecha Inicio recomendable para la actuación:** Menos de dos años
- **Duración prevista de la actuación:** Menos de dos años

Ficha: 3.7.1 Adquisición y circulación de vehículos limpios**Descripción**

Las principales acciones a llevar a cabo serán. Apoyo a la adquisición por particulares de vehículos limpios: Por medio de una labor de comunicación adecuada sobre las posibilidades de subvención de la compra de vehículos no contaminantes, se puede inspirar a los ciudadanos considerar la compra de un vehículo limpio para su uso personal. Las empresas privadas pueden aprovecharse también de las subvenciones, por ejemplo en cuanto a la compra de los coches de empresa y autobuses limpios.

- **Promotor/titularidad de la actuación:** Ayuntamiento de Denia
- **Zona/Ámbito de actuación:** Todo el ámbito municipal
- **Cuantificación estimada de la inversión:** 5000€
- **Posibles fuentes de financiación:** Ayuntamiento de Denia y otras administraciones públicas
- **Fecha Inicio recomendable para la actuación:** Menos de dos años
- **Duración prevista de la actuación:** Más de seis años

Ficha: 3.7.4 Programa Coche de Uso Compartido (car sharing)**Descripción**

El sistema de car sharing (uso compartido de un coche colectivo) es un concepto de movilidad que ofrece la posibilidad de utilizar un vehículo cuando realmente se necesita. Este ofrece el acceso a una flota de vehículos situados en los alrededores de su domicilio o trabajo, con vehículos ajustado a las necesidades de transporte del momento y se paga por horas y kilómetros de conducción.

- **Promotor/titularidad de la actuación:** Ayuntamiento de Denia
- **Zona/Ámbito de actuación:** Todo el ámbito municipal
- **Cuantificación estimada de la inversión:** 15.000€
- **Posibles fuentes de financiación:** Ayuntamiento de Denia y otras administraciones públicas
- **Fecha Inicio recomendable para la actuación:** Menos de dos años
- **Duración prevista de la actuación:** Menos de dos años

14.5 FICHAS DE LAS PROPUESTAS PLANTEADAS

Ficha: 3.8.1 Planes de movilidad a los centros de trabajo**Descripción**

Realización de planes de movilidad con los siguientes objetivos operativos: Reducir la utilización del vehículo privado potenciando medios de transporte alternativo. Fomentar el uso de los modos no motorizados. Promover la transferencia de los modos de transporte privados a los públicos. Aumentar el grado de ocupación de los automóviles.

- **Promotor/titularidad de la actuación:** Ayuntamiento de Denia
- **Zona/Ámbito de actuación:** Todo el ámbito municipal
- **Cuantificación estimada de la inversión:** 15.000€
- **Posibles fuentes de financiación:** Ayuntamiento de Denia y otras administraciones públicas
- **Fecha Inicio recomendable para la actuación:** Menos de dos años
- **Duración prevista de la actuación:** Menos de dos años

Ficha: 3.8.4 Planes de movilidad a los centros hospitalarios**Descripción**

Plan de Movilidad Sostenible de los trabajadores y visitantes del Recinto Hospitalario. Plan de Movilidad Sostenible de los trabajadores y visitantes del Recinto Hospitalario. Aunque hay muchas medidas que ya ponen en funcionamiento, es necesario aplicar el concepto de sostenibilidad. Aplicación de medidas.

- **Promotor/titularidad de la actuación:** Generalitat Valenciana
- **Zona/Ámbito de actuación:** Hospital Comarcal
- **Cuantificación estimada de la inversión:** 15.000€
- **Posibles fuentes de financiación:** Generalitat Valenciana
- **Fecha Inicio recomendable para la actuación:** Menos de dos años
- **Duración prevista de la actuación:** Menos de dos años

Ficha: 3.8.3 Camino Escolar**Descripción**

Incluir un planteamiento participativo que incluya a todos los implicados en el desplazamiento a los colegios; desde el cuerpo directivo de los centros, las AMPAS a los propios alumnos. Igualmente el Ayuntamiento debe estar presente en el programa con los responsables de educación y de la policía de tráfico. Los profesores y otro personal de los colegios deberán tener pautas ejemplarizantes, evitando aparcar en el interior de los centros escolares. Las tareas a realizar son en varios niveles.

- **Promotor/titularidad de la actuación:** Ayuntamiento de Denia
- **Zona/Ámbito de actuación:** Todo el ámbito municipal
- **Cuantificación estimada de la inversión:** 50.000€
- **Posibles fuentes de financiación:** Ayuntamiento de Denia y otras administraciones públicas
- **Fecha Inicio recomendable para la actuación:** Menos de dos años
- **Duración prevista de la actuación:** Entre dos y seis años

Ficha: 3.8.5 Fomento del car pool (vehículos con alta ocupación)**Descripción**

Campaña de comunicación. Reducción de las tarifas de aparcamiento público de los vehículos con tres o más usuarios. Inclusión en los planes de movilidad a los centros de trabajo de ventajas en tarifa o plaza de aparcamiento para los vehículos que acceden con dos o más usuarios. Estudio de viabilidad de un sistema de información que ponga en contacto diversos usuarios para que realicen juntos el viaje.

- **Promotor/titularidad de la actuación:** Ayuntamiento de Denia
- **Zona/Ámbito de actuación:** Todo el ámbito municipal
- **Cuantificación estimada de la inversión:** 10.000/12.000€
- **Posibles fuentes de financiación:** Ayuntamiento de Denia
- **Fecha Inicio recomendable para la actuación:** Menos de dos años
- **Duración prevista de la actuación:** Entre dos y seis años

14.5 FICHAS DE LAS PROPUESTAS PLANTEADAS

Ficha: 3.9.1 Movilidad sostenible y seguridad vial en las escuelas**Descripción**

Implantación paulatina de programas escolares de formación, siguiendo criterios a los ya establecidos en diversos proyectos europeos.

- **Promotor/titularidad de la actuación:** Ayuntamiento de Denia
- **Zona/Ámbito de actuación:** Todo el ámbito municipal
- **Cuantificación estimada de la inversión:** 5000€
- **Posibles fuentes de financiación:** Ayuntamiento de Denia
- **Fecha Inicio recomendable para la actuación:** Menos de dos años
- **Duración prevista de la actuación:** Entre dos y seis años

Ficha: 3.9.3 Programa de formación para la conducción eficiente**Descripción**

Las principales acciones a llevar a cabo serán: el Ayuntamiento en colaboración con las autoescuelas, pueden fomentarla a través de la puesta en marcha de cursos de conducción eficiente. En estos cursos los conductores aprenderán, de forma práctica, como pueden circular, tanto por ciudad como por carretera, de una manera eficiente, es decir, menos contaminante y ahorrando combustible.

- **Promotor/titularidad de la actuación:** Ayuntamiento de Denia
- **Zona/Ámbito de actuación:** Todo el ámbito municipal
- **Cuantificación estimada de la inversión:** 5000€
- **Posibles fuentes de financiación:** Ayuntamiento de Denia
- **Fecha Inicio recomendable para la actuación:** Menos de dos años
- **Duración prevista de la actuación:** Entre dos y seis años

Ficha: 3.9.2 Programa de aprendizaje del uso de la bicicleta**Descripción**

Programas municipales de formación, principalmente para niños y personas de la tercera edad, a desarrollar en colegios y centros de la tercera edad.

- **Promotor/titularidad de la actuación:** Ayuntamiento de Denia
- **Zona/Ámbito de actuación:** Todo el ámbito municipal
- **Cuantificación estimada de la inversión:** 5000€
- **Posibles fuentes de financiación:** Ayuntamiento de Denia
- **Fecha Inicio recomendable para la actuación:** Menos de dos años
- **Duración prevista de la actuación:** Menos de dos años

Ficha: 3.10.1 Centro municipal de movilidad**Descripción**

El CMIM tiene dos principales vertientes: Coordinación y gestión de programas de movilidad sostenible. Comunicación, participación y marketing de movilidad. Entre las acciones a emprender por el CMIM se pueden citar las siguientes: Organización de programas de gestión de movilidad y campañas. Información y comunicación de movilidad y sus efectos.

- **Promotor/titularidad de la actuación:** Ayuntamiento de Denia
- **Zona/Ámbito de actuación:** Todo el ámbito municipal
- **Cuantificación estimada de la inversión:** 5000€
- **Posibles fuentes de financiación:** Ayuntamiento de Denia y otras administraciones públicas
- **Fecha Inicio recomendable para la actuación:** Menos de dos años
- **Duración prevista de la actuación:** Mas de seis años

14.5 FICHAS DE LAS PROPUESTAS PLANTEADAS

Ficha: 3.10.2 Plan de comunicación ciudadana**Descripción**

Actividades lúdicas y educativas en los espacios cerrados al tráfico y/o en las escuelas. Educación Vial. Charlas y exposiciones. Actividades enfocadas a los conductores.

- **Promotor/titularidad de la actuación:** Ayuntamiento de Denia
- **Zona/Ámbito de actuación:** Todo el ámbito municipal
- **Cuantificación estimada de la inversión:** 15000€
- **Posibles fuentes de financiación:** Ayuntamiento de Denia y otras administraciones públicas
- **Fecha Inicio recomendable para la actuación:** Menos de dos años
- **Duración prevista de la actuación:** Mas de seis años

Ficha: 3.11.1 Recomendaciones para la urbanización sostenible de los Nuevos Desarrollos**Descripción**

Elaboración de recomendaciones técnicas y mecanismos municipales para la aprobación de estas condiciones en los nuevos planes parciales municipales.

Ampliación de las medidas establecidas en el Plan Accesibilidad para la ciudad actual, a los nuevos desarrollos. Obligatoriedad de que los nuevos desarrollos incluyan un plan de transporte público con evaluaciones.

- **Promotor/titularidad de la actuación:** Ayuntamiento de Denia
- **Zona/Ámbito de actuación:** Todo el ámbito municipal
- **Cuantificación estimada de la inversión:** 10.000€
- **Posibles fuentes de financiación:** Ayuntamiento de Denia
- **Fecha Inicio recomendable para la actuación:** Menos de dos años
- **Duración prevista de la actuación:** Mas de seis años

Ficha: 3.10.3 Foro ciudadano de la movilidad**Descripción**

Debe incluirse una estrategia para el desarrollo del proceso participativo del Plan, así como estrategias parciales para la participación en algunos de sus programas. Un punto relevante del foro es la incorporación permanente de representantes técnicos, asociaciones ciudadanas, del sector transporte, etc,... El foro debe abordarse desde dos puntos de vista.

Como una organización permanente con representación institucional y de grupos ciudadanos, de interés económico y técnicos que puedan debatir y reflexionar sobre los contenidos del Plan.

- **Promotor/titularidad de la actuación:** Ayuntamiento de Denia
- **Zona/Ámbito de actuación:** Todo el ámbito municipal
- **Cuantificación estimada de la inversión:** No procede (ya contemplado en acción 3.10.1)
- **Posibles fuentes de financiación:** Ayuntamiento de Denia y otras administraciones públicas
- **Fecha Inicio recomendable para la actuación:** Menos de dos años
- **Duración prevista de la actuación:** Más de seis años

15. EVALUACIÓN DE LOS PROGRAMAS

Para la evaluación funcional del Plan de Movilidad se mantienen los indicadores del PMUS del año 2.009.

De los estudios realizados en la presente revisión del PMUS del año 2.009 no se desprende ningún cambio en tendencia en el reparto modal, lo que obliga a retrasar la consecución de los objetivos de ahorro energético y medioambiental 5 años hasta el año 2.030.

16. PARTICIPACIÓN PÚBLICA

Los nuevos contenidos del presente Plan de Movilidad tienen como base exclusivamente la versión final realizada en Mayo 2022 del PGE de Denia.

Este PGE ha tenido varios procesos de participación pública:

- Previo, coordinado por CERCLE, realizado en otoño de 2017 a partir de un avance (Principales Propuestas), proceso que se centró en una serie de talleres de los que se dedujeron una serie de APORTACIONES AL PLAN.
- Primero, lanzado a partir de la versión preliminar 2017, por acuerdo 19.10.2017 DOGV 20.10.2017
- Segundo, por acuerdo 28.11.2018, DOGV 05.12.2018.
- Tercero, por acuerdo 27.08.2020, DOGV 07.09.2020
- Último: por acuerdo 24.02.2022, DOGV 28.02.2022

Denia, Febrero 2023



Carlos Mínguez Barberá

ANEJOS A LA MEMORIA

ANEJO Nº 1: DIAGNÓSTICO SITUACIÓN ACTUAL

ÍNDICE

1. DIAGNÓSTICO Y CONCLUSIONES
 1. RED VIARIA Y TRÁFICO
 2. ESTACIONAMIENTO
 3. ACCESIBILIDAD PEATONAL
 4. CARRIL BICI
 5. TRANSPORTE PÚBLICO

ANEJO Nº 1: DIAGNÓSTICO SITUACIÓN ACTUAL
1. DIAGNÓSTICO Y CONCLUSIONES
1.1 RED VIARIA Y TRÁFICO

En el municipio de Dénia, encontramos una red viaria, clasificable en dos tipos, una **red interurbana**, de conexión con otros municipios y otra **urbana**, que presta servicio para los movimientos internos de la ciudad.

Como se ha descrito y mencionado en reiterados puntos, en la actualidad la principal vía de comunicación de entrada y salida, es la **CV-725**, que une el casco urbano de Dénia con Ondara, con la N-332 y la AP-7. De esta forma, se alcanza una IMD en dicha vía de aproximadamente 30.000 vehículos diarios, lo cual significa que es la de mayor intensidad de todo el municipio.

Los demás viales existentes, no soportan una intensidad de tráfico tan elevada, con lo que no existen problemas importantes de circulación en ellos.

Uno de los aspectos más importantes de la configuración actual del municipio, y en concreto del casco urbano, es que en su red viaria **no existen rondas urbanas** para la circulación de vehículos en tránsito, que se dirigen a zonas como Les Marines, Les Rotes, o el Puerto. Con esta situación, todos los vehículos que circulan con destino a los puntos anteriormente comentados, deben circular por calles del casco urbano, lo que convierte calles en **travesías con gran intensidad de vehículos**.

Un ejemplo de la situación comentada, es la Calle Miguel Hernández, por donde está indicado el acceso a Les Marines, Rotes y el Puerto, causando que el tráfico pesado con destino el puerto pase por ella.

Debido a esta configuración, para el crecimiento de la ciudad de Dénia, se hace necesario el planteamiento programar **nuevos viales y rondas urbanas**, de modo que exista una diferenciación de tráfico según su destino. Ya que sin estas mejoras y un crecimiento de la población, la CV-725 se saturaría al igual que lo harían calles urbanas, causando además, grandes molestias entre la población.

Además del casco urbano, Dénia posee distintas zonas pobladas, como La Xara, Jesús Pobre, Les Marines y Les Rotes, con el crecimiento del casco urbano y de estos núcleos o zonas de población, deberá garantizarse una comunicación directa con los principales viales del municipio. Así zonas como Les Marines, donde se concentra una gran parte del turismo, deberán tener unos accesos adecuados, capaces de absorber todo el tráfico existente en época estival.

1.2 ESTACIONAMIENTO

Durante el periodo de invierno el casco urbano registra una ocupación del 98% sobre la oferta total de plazas y el periodo de verano a pesar de la afluencia de turistas se mantiene en torno a los mismos niveles de ocupación registrando un 95% de demanda. Destacando que en horas punta del periodo diurno se supera la ocupación plena registrando determinadas zonas con elevado porcentaje de ilegalidad de aparcamiento. Por este motivo sería necesario ampliar la oferta de aparcamiento en dichas zonas.

Tipología	Oferta Total	Batería	Línea
Estacionamiento Regulado	369	264	105
Libre	6.449	2.085	4.364
TOTAL	6.818	2.349	4.469

1.3 ACCESIBILIDAD PEATONAL

Cabe destacar que existe una distancia considerable entre los distintos núcleos de población que conforman las áreas residenciales y de centros atractores del municipio de Dénia, lo que dificulta la movilidad a pie de los residentes de estas zonas. En cambio, al considerar los desplazamientos a pie para cada núcleo, la situación en términos generales resulta favorable. Lo que hace que el desplazamiento a pie sea el modo de transporte preferido tanto de los residentes como de los turistas.

Cabe destacar que existen importantes lagunas de cobertura poblacional de las paradas de **transporte público** en relación a las distancias a las paradas, que afecta principalmente a la zona central del núcleo principal. Además se han detectado carencias en la señalización de las mismas, en la instalación de marquesinas y en la existencia de pasos peatonales longitudinales o transversales asociados a las proximidades de las paradas.

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

Existe **iluminación**, que consta de luminarias destinadas a la iluminación de la calzada, no al itinerario peatonal, con lo cual, a los espacios peatonales, les alcanza una iluminación indirecta, a veces insuficiente.

Las **aceras** presentan discontinuidades, lo cual convierte al trayecto en impracticable o, cuando menos, poco operativo. También existen desequilibrios de dimensiones en longitud y entre márgenes e insuficiencias de anchos, sobre todo en las vías del centro histórico. Sin embargo, en general los cruces de peatones se encuentran adecuadamente implantados en el municipio.

Al analizar los flujos que tienen lugar en el municipio considerando las zonas de transporte, se observa que el mayor número de desplazamientos a pie tiene lugar en el interior de la zona 2 – Castillo. Le siguen los desplazamientos entre las zonas 2 y 4.

1.4 CARRIL BICI

Como se ha podido observar en el punto de análisis de la red de carril bici, el municipio de Dénia, no dispone prácticamente de red ciclista. Por lo tanto, con la escasez de infraestructuras para este medio de transporte, no se realiza una promoción del uso de la bicicleta.

Para ello, debe llevarse a cabo en el nuevo planeamiento, la planificación de una red de itinerarios ciclistas que permita la conexión de las urbanizaciones entre sí, y con el casco urbano. Además de ampliar la oferta existente de préstamo de bicicletas y aparcabicicletas.

1.5 TRANSPORTE PÚBLICO

Al analizar los distintos medios de transporte existentes en el municipio de Dénia cabe destacar que las **líneas de autobús urbanos** presentan deficiencias en la distancia entre paradas en la zona del Casco Antiguo, también se han detectado carencias en la señalización. La frecuencia de paso es muy baja. Se debe mejorar la conexión con otros medios de transporte (parada más próxima a estación de ferrocarril se encuentra a 400 metros).

De las encuestas realizadas se ha observado que el transporte público supone solo el **1,1% de la movilidad global de los residentes en Dénia**. Siendo el único modo de transporte público utilizado el autobús urbano con el motivo principal del desplazamiento al trabajo.

ANEJO Nº 2: EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO EN EL ENTORNO DE DENIA

ÍNDICE

1. DATOS DE PARTIDA
2. ESTUDIO DE EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO EN EL ENTORNO DE DENIA ENTRE LOS AÑOS 2007-2016

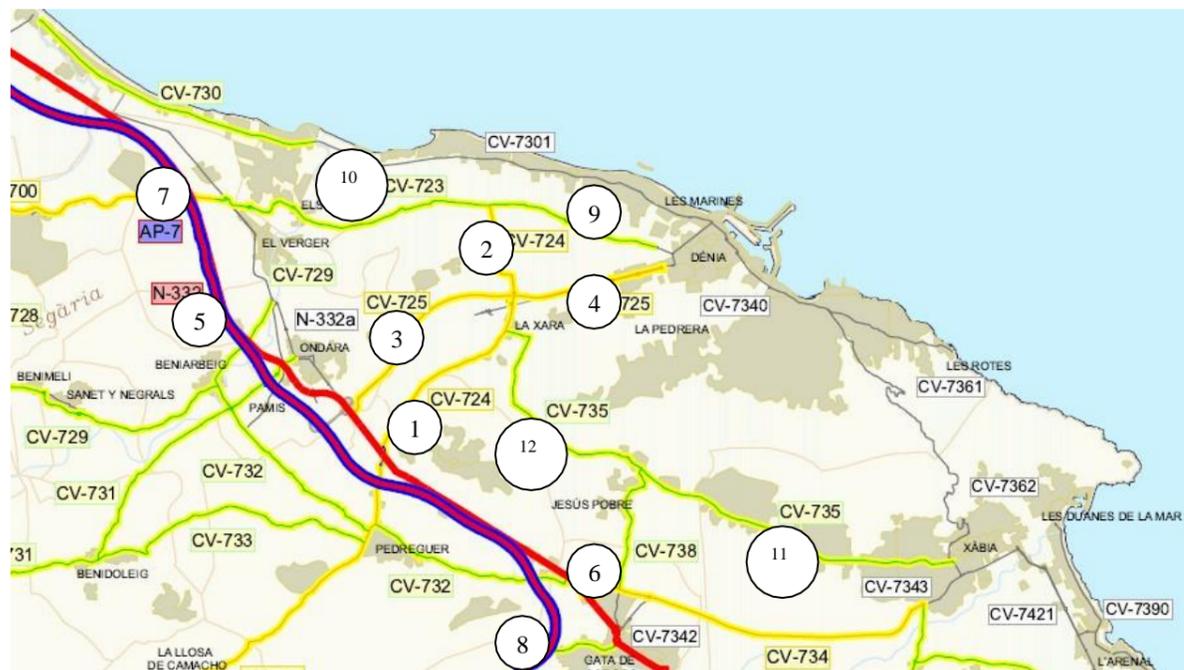
ANEJO Nº 2: EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO EN EL ENTORNO DE DENIA

1. DATOS DE PARTIDA

Para conocer el comportamiento del tráfico en el entorno de Dénia en los últimos 10 años, se ha estudiado la evolución de la IMD en las carreteras de la zona de estudio.

Para lo cual, se han recopilado los datos de IMD de las estaciones de aforo situadas en las siguientes carreteras: N-332, AP-7, CV-723, CV-724, CV-725 y CV-735.

	CARRETERA	TITULAR	ESTACION	TIPO
1	CV-724	CIT	CV-724-010	SECUNDARIA
2	CV-724	CIT	CV-724-020	COBERTURA
3	CV-725	CIT	CV-725-010	PRIMARIA
4	CV-725	CIT	CV-725-020	SECUNDARIA
5	N-332	MFOM	E-188-0	PERMANENTE
6		MFOM	A-190-3	COBERTURA
7	AP-7	MFOM	A-501-3	COBERTURA
8		MFOM	A-502-3	COBERTURA
9	CV-723	DAL	CV-723-1	COBERTURA
10	CV-723	DAL	CV-723-2	COBERTURA
11	CV-735	DAL	CV-735-1	COBERTURA
12	CV-735	DAL	CV-735-2	COBERTURA



- Localización de las estaciones de aforo existentes en la zona de estudio-

	INTENSIDADES REGISTRADAS EN LAS ESTACIONES DE AFORO										
	CV-724-010	CV-724-020	CV-725-010	CV-725-020	E-188-0	A-501-3	A-502-3	CV-723-1	CV-723-2	CV-735-1	CV-735-2
2007	6467	3964	21767	31801	14443	25236	24947	6671	6420	5754	3641
2008	6493	3448	22177	22177	13395	25243	24955	5874	5653	5168	4827
2009	6142	2898	21233	28280	13762	20513	20689	7085	6819	5800	5288
2010	5740	4992	20753	28105	14150	19092	19092	5879	5027	5636	5455
2011	5715	2046	21282	27301	14388	17476	17476	5307	4539	5269	4993
2012	5375	2989	19940	27316	14326	15251	15528	4712	3780	6119	5723
2013	5412	3349	20449	28529	14762	14013	14434	4858	3896	6642	5877
2014	5596	3183	20463	27568	15498	14145	14491	4858	3896	6367	5877
2015	5500	3115	22112	21313	16146	14972	15175	4905	3935	6138	5737
2016	5858	3331	22239	29777				7289	3893	6708	6138

-Tabla resumen datos IMD de las estaciones de aforo en zona de estudio. Elaboración propia -

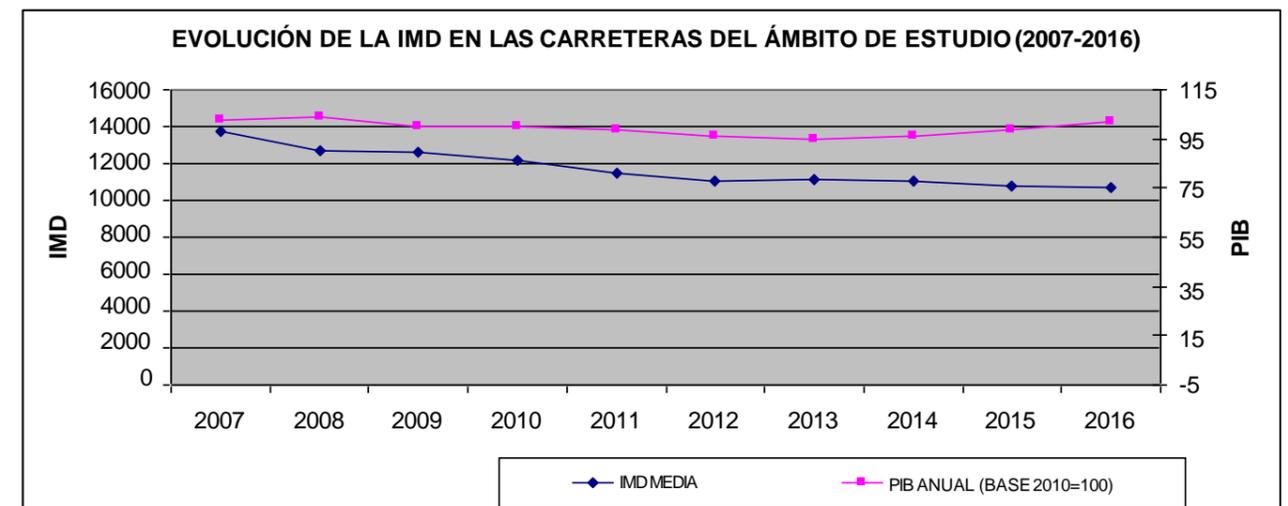
Estos datos se han obtenido, en función de la titularidad de la carretera, de los Planes de Aforos de la Excm. Diputación Provincial de Alicante 2007-2006 y de los Mapas de Tráfico colgados en la web de la Conselleria d'Habitatge, Obres Públiques i Vertebració del territori, y en la web del Ministerio de Fomento (carreteras).

2. ESTUDIO DE EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO EN EL ENTORNO DE DENIA ENTRE LOS AÑOS 2007-2016

Si estudiamos estos datos de tráfico a nivel global, y calculamos una IMD media para cada año analizado, se observa que la tendencia en los últimos años, debido fundamentalmente a la coyuntura económica, era que estaba disminuyendo paulatinamente el tráfico.

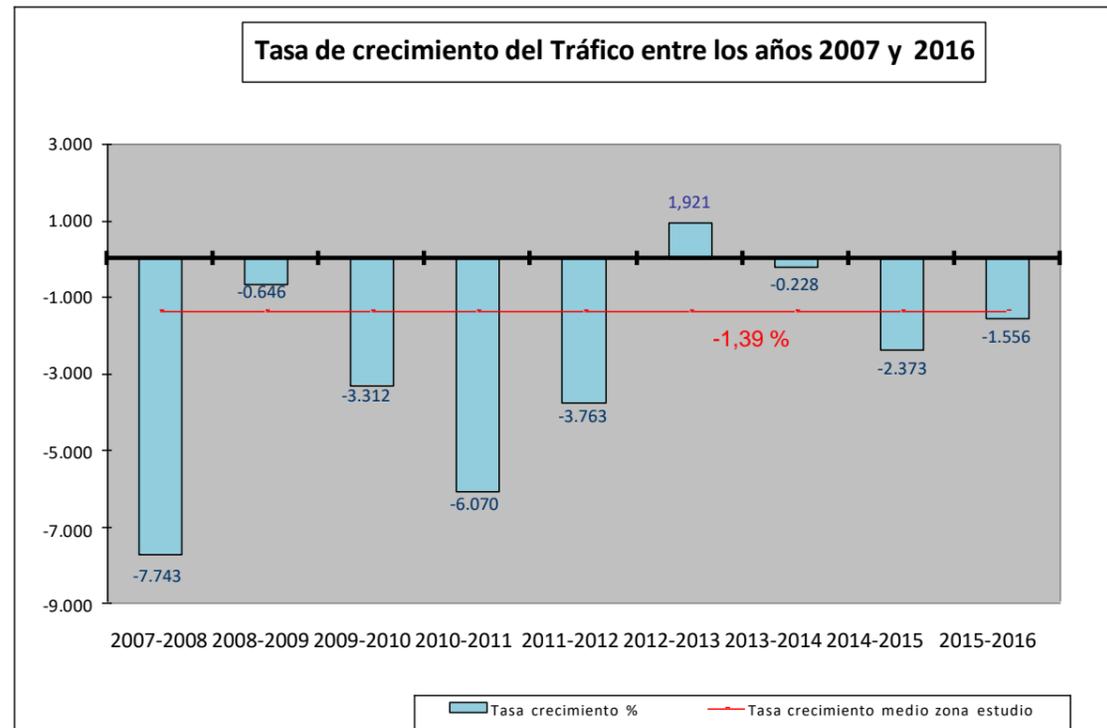
	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
IMD MEDIA	13737	12674	12592	12175	11436	11005	11111	11086	10823	10654
PIB ANUAL (BASE 2010=100)	102.55	103.69	99.99	100	99	96.41	94.79	96.08	98.57	101.68

(*) Fuente Datos PIB: Instituto Nacional Estadística



Si analizamos la situación económica del país (PIB) junto con la evolución del tráfico de las carreteras de la zona de estudio en los últimos años, observamos que la IMD media ha ido disminuyendo al igual que el PIB, aunque con un descenso más acusado entre el 2010 y el 2012, registrándose un leve repunte a partir del año 2013, tal y como puede verse en la gráfica adjunta. En general, la evolución del tráfico registrado en la red de carreteras acompaña a la situación económica, salvo en este último año, donde el tráfico, al contrario que el PIB, ha continuado descendiendo.

Si bien parece que a partir del año 2012 se observa cierta recuperación, continúan registrándose crecimientos negativos (decrecimientos) aunque son cada vez más moderados. La tasa de crecimiento medio global en estos últimos cinco años es negativa (-1.39%).



AÑO	I.M.D. zona estudio	Media	Tasa crecimiento %
2007		13737	
2007-2008		12674	-7.743
2008-2009		12592	-0.646
2009-2010		12175	-3.312
2010-2011		11436	-6.070
2011-2012		11005	-3.763
2012-2013		11111	0.960
2013-2014		11086	-0.228
2014-2015		10823	-2.373
2015-2016		10654	-1.556

Valor medio global crecimiento últimos 5 años= -1.39 %

F= 0.9861

CARRERA	TITULAR	ESTACION	TIPO	2016		2015		2014		2013		2012		2011		2010		2009		2008		2007	
				IMD	%PESADOS	IMD	%PESADOS	IMD	%PESADOS	IMD	%PESADOS	IMD	%PESADOS	IMD	%PESADOS	IMD	%PESADOS	IMD	%PESADOS	IMD	%PESADOS	IMD	%PESADOS
N-332	MFO	E-188-0	PERMANENTE	---	---	16146	7,43	15498	7,39	14762	7,28	14326	7,62	14388	7,99	14150	8	13762	8	13395	9	14443	8
	MFO	A-190-3	COBERTURA	---	---	16302	---	16813	---	16972	---	16180	---	17638	---	---	---	---	---	---	---	---	---
AP-7	MFO	A-501-3	COBERTURA	---	---	14972	---	14145	---	14013	---	15251	---	17476	---	19082	---	20513	---	25243	---	25236	---
	MFO	A-502-3	COBERTURA	---	---	15175	---	14491	---	14434	---	15528	---	17476	---	19082	---	20689	---	24955	---	24947	---

Fuente: Mapas de Tráfico ALCANTE 2007-2015. Ministerio de Fomento
http://www.fomento.gob.es/MFOMLANG_CASTELLANO/DIRECCIONES_GENERALES/CARRERAS/TRAFFICO_VELOCIDADES/MAPAS/

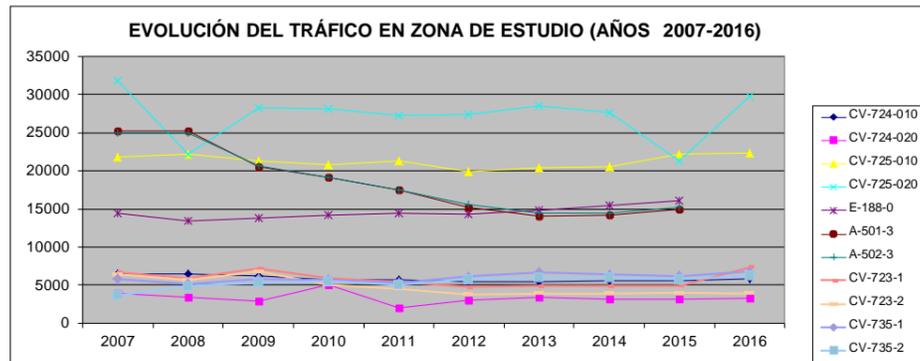
CARRERA	TITULAR	ESTACION	TIPO	2016		2015		2014		2013		2012		2011		2010		2009		2008		2007	
				IMD	%PESADOS																		
CV-724	CIT	CV-724-010	SECUNDARIA	5858	2,4	5500	2,6	5596	2,6	5412	2,6	5375	2,7	5715	2,8	5740	3	6142	3	6493	4	6467	4
CV-724	CIT	CV-724-020	COBERTURA	3331	---	3115	---	3183	---	3349	---	2989	---	2046	---	4992	---	2898	---	3448	---	3964	---
CV-725	CIT	CV-725-010	PRIMARIA	22239	3,1	22112	2,8	20463	2,8	20449	2,6	19940	2,9	21282	2,9	20753	3	21233	3	22177	4	21767	4
CV-725	CIT	CV-725-020	SECUNDARIA	29777	2,8	21313	4,1	27568	3,1	28529	3	27316	2,9	27301	2,3	28105	3	28280	4	22177	4	31801	---

Fuente: Mapas de Tráfico ALICANTE 2007-2016. Conselleria d'Habitatge, Obres Públiques i Vertebració del territori.
<http://www.habitatge.gva.es>

CARRERA	TITULAR	ESTACION	TIPO	2016		2015		2014		2013		2012		2011		2010		2009		2008		2007	
				IMD	%PESADOS																		
CV-723	DAL	CV-723-1	COBERTURA	7289	7,8	4905	2,4	4858	2,4	4858	2,4	4712	2,4	5307	2,1	5879	2,1	7085	3,4	5874	3,4	6671	3,4
CV-723	DAL	CV-723-2	COBERTURA	3893	6,8	3935	6,8	3896	6,8	3896	6,8	3780	6,8	4539	6,5	5027	6,5	6819	3,3	5653	3,3	6420	3,3
CV-735	DAL	CV-735-1	COBERTURA	6708	4,1	6138	4,1	6367	4,1	6642	4,1	6119	4,1	5269	3,6	5636	3,6	5800	3,6	5168	0,6	5754	0,6
CV-735	DAL	CV-735-2	COBERTURA	6138	2,3	5737	2,3	5877	2,3	5877	2,3	5723	2,3	4993	4,4	5455	4,4	5288	4,4	4827	0,7	3641	0,7

Fuente: Planes de Aforos de la Excm. Diputación Provincial de Alicante 2007-2006

	CV-724-010	CV-724-020	CV-725-010	CV-725-020	E-188-0	A-501-3	A-502-3	CV-723-1	CV-723-2	CV-735-1	CV-735-2	A-190-3
2007	6467	3964	21767	31801	14443	25236	24947	6671	6420	5754	3641	---
2008	6493	3448	22177	22177	13395	25243	24955	5874	5653	5168	4827	---
2009	6142	2898	21233	28280	13762	20513	20689	7085	6819	5800	5288	---
2010	5740	4992	20753	28105	14150	19092	19092	5879	5027	5636	5455	---
2011	5715	2046	21282	27301	14388	17476	17476	5307	4539	5269	4993	17638
2012	5375	2989	19940	27316	14326	15251	15258	4712	3780	6119	5723	16180
2013	5412	3349	20449	28529	14762	14013	14434	4858	3896	6642	5877	16972
2014	5596	3183	20463	27568	15498	14145	14491	4858	3896	6367	5877	16813
2015	5500	3115	22112	21313	16146	14972	15175	4905	3935	6138	5737	16302
2016	5858	3331	22239	29777	---	---	---	7289	3893	6708	6138	---

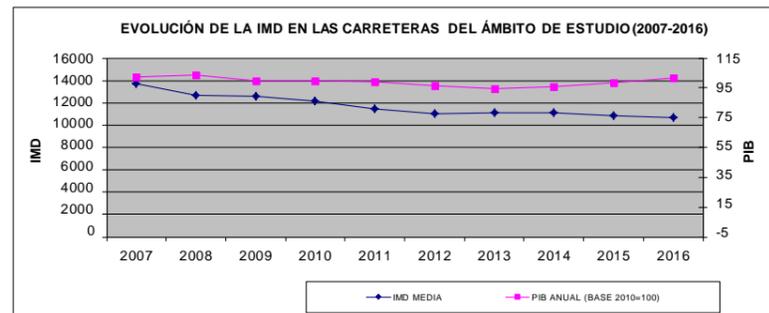


	CV-724-010	CV-724-020	CV-725-010	CV-725-020	E-188-0	A-501-3	A-502-3	CV-723-1	CV-723-2	CV-735-1	CV-735-2
2007	6467	3964	21767	31801	14443	25236	24947	6671	6420	5754	3641
2008	6493	3448	22177	22177	13395	25243	24955	5874	5653	5168	4827
2009	6142	2898	21233	28280	13762	20513	20689	7085	6819	5800	5288
2010	5740	4992	20753	28105	14150	19092	19092	5879	5027	5636	5455
2011	5715	2046	21282	27301	14388	17476	17476	5307	4539	5269	4993
2012	5375	2989	19940	27316	14326	15251	15258	4712	3780	6119	5723
2013	5412	3349	20449	28529	14762	14013	14434	4858	3896	6642	5877
2014	5596	3183	20463	27568	15498	14145	14491	4858	3896	6367	5877
2015	5500	3115	22112	21313	16146	14972	15175	4905	3935	6138	5737
2016	5858	3331	22239	29777	---	---	---	7289	3893	6708	6138

IMDMEDIA
13737
12674
12592
12175
11436
11005
11111
11086
10823
10654

	IMD MEDIA	PIBANUAL (BASE 2010=100)
2007	13737	102,55
2008	12674	103,69
2009	12592	99,99
2010	12175	100
2011	11436	99
2012	11005	96,41
2013	11111	94,79
2014	11086	96,08
2015	10823	98,57
2016	10654	101,68

Datos PIB: "Instituto Nacional de Estadística" -



ANEJO N° 3: AFOROS VERANO - INVIERNO

ÍNDICE

1. CAMPAÑA DE TRÁFICO
 - 1.1 INVENTARIO DE REDES
 - 1.2 AFOROS DE TRÁFICO

2. ANÁLISIS DEL TRÁFICO
 - 2.1 CONFIGURACIÓN GENERAL DE LA RED VIARIA ACTUAL
 - 2.2 JERARQUÍA VIARIA

3. FICHAS DE AFORO ORIGINALES

ANEXO I - PLANOS

ANEJO Nº 3: AFOROS VERANO - INVIERNO

1. CAMPAÑA DE TRÁFICO

1.1 INVENTARIO DE REDES

Se ha tomado como referencia el inventario de las principales características de la red viaria del municipio de Dénia presentado en el PMUS 2008, en él se caracterizaron los viarios de primer orden.

- Jerarquía viaria con el fin de distinguir los viarios de primer orden de los viarios de segundo orden.
- Número de carriles de la vía
- Sentidos de circulación de los viarios

1.2 AFOROS DE TRÁFICO

Se han realizado dos campañas de aforos, correspondientes al invierno y al verano, para lo cual se han colocado 5 Aforos automáticos de cobertura en diferentes puntos clave (carreteras y calles que sirven de acceso – salida de Dénia), cuyos datos se facilitan en apartado 3 de este documento.

Se colocaron estos cinco aforos mecánicos (colocación de máquinas de aforo) durante una semana completa, 24 horas cada día. Para la campaña de aforos de INVIERNO los aforos fueron realizados durante el mes de Noviembre 2016. Mientras que la campaña de VERANO se realizó en el mes de Abril 2017, coincidiendo con la festividad de la Semana Santa, al considerar que estos aforos servirán para representar el comportamiento del tráfico durante los meses de verano.

Estos aforos permiten determinar la hora punta de mañana y de tarde, la distribución horaria, así como los movimientos de las mismas más desfavorables y posibles puntos de congestión.

Esta información se completa con la obtenida de las publicaciones anuales de Mapas de Tráfico de la Conselleria de Infraestructuras y Transportes (Fig. 1), del Ministerio de Fomento (Fig.2), y del Plan de Aforos de la Excm. Diputación Provincial de Alicante.



Fig. 1.- Mapa de Tráfico de la Comunidad Valenciana 2015. Conselleria de Vivienda, Obras Públicas y Vertebración del Territorio. <http://www.habitatge.gva.es/web/carreteras/aforos-car/mapas-traffic-car>

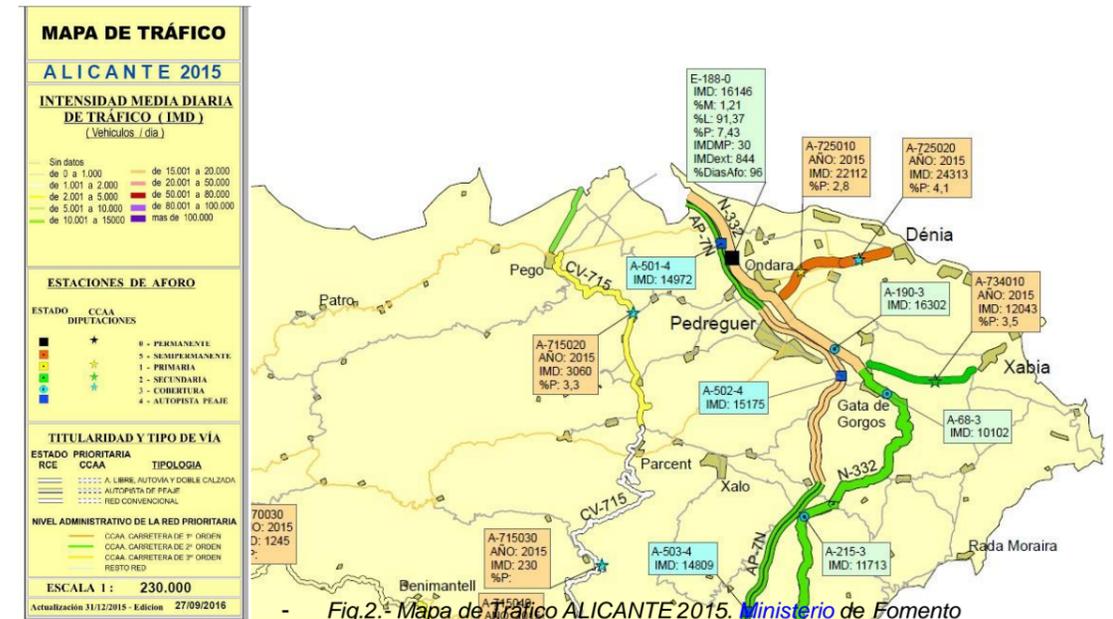


Fig.2.- Mapa de Tráfico ALICANTE 2015. Ministerio de Fomento http://www.fomento.gob.es/MFOM/LANG_CASTELLANO/DIRECCIONES_GENERALES/CARRETERAS/TRAFIC_O_VELOCIDADES/MAPAS/

2. ANÁLISIS DEL TRÁFICO

2.1 CONFIGURACIÓN GENERAL DE LA RED VIARIA ACTUAL

Actualmente la red viaria en Dénia la podemos clasificar en dos tipos, la red interurbana y la red viaria urbana.

La red viaria interurbana engloba el conjunto de carreteras que sirven de conexión con otros municipios, y entre núcleos del propio municipio que distan entre sí sin que exista una trama urbana continua.

La red viaria urbana a su vez podemos clasificarla diferenciando entre radiales, arteriales, distribuidoras o locales.



Mapa de carreteras ámbito de Dénia. Fuente: Mapa de Carreteras de la Conselleria de Vivienda, Obras Públicas y Vertebración del Territorio. PROVINCIA ALICANTE. Año 2015.

2.1.1 La estructura viaria en el ámbito del municipio

Los principales viarios de gran capacidad que encontramos en el entorno del municipio de Dénia son la A-7 (autovía del Mediterráneo) y la carretera nacional N-332.

Estos dos viarios se caracterizan por ser las principales vías de acceso al municipio.

La autopista del Mediterráneo AP-7, sirve de conexión entre los principales núcleos urbanos del levante como son Valencia y Alicante, siendo el enlace de entrada y salida más cercano a Dénia el de Ondara, la salida 62.

La carretera N-332 conecta la mayoría de núcleos de población costeros situados entre las ciudades de Valencia y Alicante. Esta carretera cuenta con dos carriles (uno por sentido) en gran parte de su recorrido, con un trazado que suele atravesar los núcleos urbanos salvo en algunos casos como el de Dénia, siendo utilizada como vía conectora entre los municipios costeros cercanos.

El municipio de Dénia conecta con otros municipios como Ondara, a través de la CV-725 y CV-7221, con Gata de Gorgos a través de la CV-735 y la CV-738, y con Jávea mediante las carreteras CV-736 y CV-735.

Desde el casco urbano de Dénia, existen tres viarios principales de conexión con las diferentes zonas del municipio. En primer lugar destaca la carretera de Las Marinas CV-7301 que une el casco urbano de Dénia con la zona de playa de Las Marinas. La CV-736 carretera de Jávea que conecta con la zona de Las Rotas, y la CV-725 a través de la cual se accede mediante la CV-724 y CV-735 a los núcleos de población de La Xara y Jesús Pobre respectivamente.

Junto a estas vías principales también hay que destacar otros viarios que también son utilizados para los desplazamientos entre distintas zonas del municipio como el camino de Gandía (CV-723), paralelo a la carretera de Las Marinas desde el casco urbano de Dénia. La carretera de Alcalalí a la playa (CV-724), que une la CV 735 con la carretera de las Marinas.

La carretera CV-724 que conecta La Xara con el camino de Gandía (CV-723). Además de dos carreteras de conexión desde el casco urbano con la zona de La Pedrera a través del Camino Metge Manuel Vallalta y con la zona del Montgó por el camino de Sant Joan.

2.1.2 Estructura viaria del casco urbano.

En el casco urbano de Dénia destaca el viario situado en el frente marítimo que atraviesa de este a oeste por la línea de costa en paralelo al puerto el casco urbano.

Esta vía conecta por el noroeste con la carretera de Las Marinas y en el sureste, a través de la C/ Castell d'Olimbroi, con la carretera a las Rotas.

El acceso principal al núcleo se realiza a través de la carretera CV-725 (prolongación de la Avenida Valencia), distribuyéndose a través de dos vías que ejercen de ejes viarios principales del núcleo: la Avenida de Alicante y la difícil conexión de la C/Abu-Zeyan con la C/ Miguel Hernández.

Desde dichos ejes el tráfico se distribuye por el centro a los viarios de carácter local a través de las calles Diana, Patricio Ferrándiz, y Ronda de las Murallas.

2.2 JERARQUÍA VIARIA

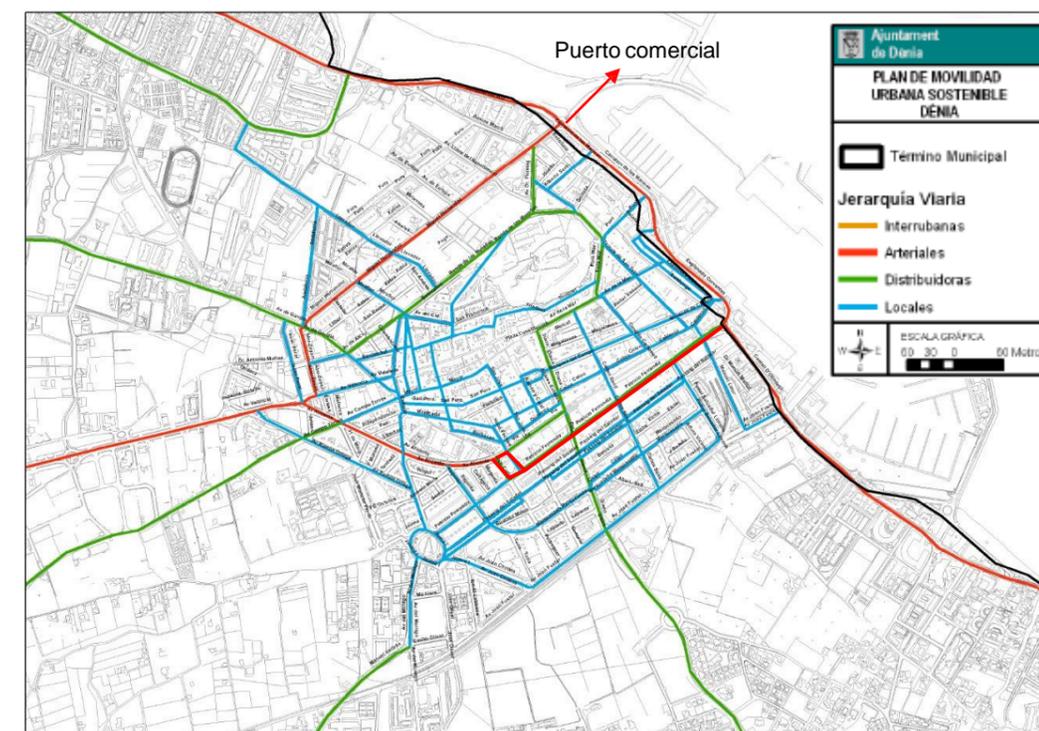
La jerarquización viaria permite la visualización global del viario de la ciudad, priorizando determinados usos o funciones en cada tipo de vía.

En el documento Planos se facilita el esquema de jerarquía viaria del casco urbano de Dénia, tomando como punto de partida la jerarquización establecida en el PMUS del año 2008.

La red viaria desempeña dos funciones básicas, una como canal de transporte (público y privado), incluyendo el tráfico no motorizado, y otra como soporte de actividades, facilitando el acceso a los edificios colindantes (peatones y vehículos), así como el estacionamiento.

A su vez, la red viaria comunica partes del territorio, y dependiendo de su proximidad, determinan el ámbito de influencia de las distintas vías: interurbanas, urbanas, locales, etc.

En función de todo lo anterior, la red se ha clasificado en vías primarias (interurbanas y arteriales urbanas), distribuidoras y locales.



- Imagen: Plano 6 "Jerarquía viaria casco urbano Dénia". Fuente: PMUS Dénia 2008 -

2.2.1 Vías primarias interurbanas

Estas vías canalizan los movimientos de larga distancia y cumplen funciones de conexión distribución de vehículos que acceden a la ciudad o la atraviesan sin detenerse.

Hemos incluido en este grupo la A-7 y la carretera nacional N-332 y la CV 736 Carretera de Dénia a Jávea desde el tramo en el que se bifurca de la carretera de Les Rotes.

2.2.2 Vías arteriales

Dentro de este grupo estarían aquellas vías que conforman la red principal de la ciudad. Su objeto es conectar las distintas partes de la ciudad y la mayor parte del tráfico circula por dichas calles sin detenerse.

De esta manera y dada la estructura del viario de Dénia, nos encontramos vías radiales y vías transversales.

Forman parte de este grupo la (CV-730) carretera de Las Marinas, (CV-736) carretera de Dénia a Jávea y la carretera CV-725, cuya denominación oficial es de Ondara a Dénia, y que sirve de conexión entre Dénia y la N-332 y la A-7.

2.2.3 Vías distribuidoras

Se trata de vías cuya función es la distribución de tráficos urbanos e interurbanos hacia la red local.

Se trata del viario intermedio, en algunos casos sin continuidad en itinerarios interurbanos. Los movimientos urbanos son los predominantes en esta clase de vías.

En este grupo se encuentran las siguientes vías: (CV 723) Camino de Gandia a Dénia, (CV 724) carretera de Alcalali a la playa, (CV-735) carretera de Jávea y Gata a Dénia y los caminos de Sant Joan y Metge Manuel Vallalta.

2.2.4 Vías locales

Se consideran vías locales aquellas vías donde la función principal es la de acceso a los usos ubicados en sus márgenes.

En estas vías los movimientos de larga distancia son de muy poca importancia frente al tráfico urbano, y dentro de este, los movimientos de paso son minoritarios frente a los movimientos de acceso a las actividades de sus márgenes.

2.3 TRÁFICO EN LAS CARRETERAS DEL ENTORNO INTERURBANO DE DÉNIA

2.3.1 Tráfico Actual

Del Mapa de tráfico publicado por el Ministerio de Fomento en el año 2015 y del Mapa de tráfico de la Conselleria de Vivienda, Obras Públicas y Vertebración del Territorio, se han obtenido los datos de tráfico del año 2015 de las carreteras CV-725, CV-724, N-332 y AP-7.

CARRETERA	ESTACION DE AFORO	TIPO	IMD	% PESADOS	FECHA	FUENTE
CV-725	A-725020	Secundaria	24.313	4,1	2015	CIT
CV-725	A-725010	Primaria	22.112	2,8	2015	CIT
CV-724	CV-724-020	Cobertura	3.115	---	2015	CIT
CV-724	CV-724-010	Secundaria	5.500	2,6	2015	CIT
N-332	E-188-0	Permanente	16.146	7,43	2015	MFOM
N-332	A-190-3	Cobertura	16.302	---	2015	MFOM
AP-7	A-501-4	Autop. Peaje	14.972	---	2015	MFOM

- Tabla resumen datos de tráfico disponibles en el entorno de Dénia. Elaboración propia -

Los datos de las carreteras de la Excm. Diputación se han obtenido tras consultar el Plan de Aforos de la Diputación Provincial de Alicante (mayo 2012) y aprovechando la campaña de aforos de verano se ha actualizado este dato (abril 2017).

CARRETERA	ESTACION DE AFORO	TIPO	IMD	% PESADOS	FECHA	FUENTE
CV-7301	CV-730-1	Cobertura	4.572	4,2	may-12	DIPALICANTE
CV-7301	CV-730-1	Cobertura	7.407	2	abr-17	CAT

- Tabla resumen datos de tráfico disponibles en el entorno de Dénia. Elaboración propia -

El punto de aforo que registra una mayor afluencia de vehículos es el A-725020, localizado en la CV-725, de Ondara a Dénia (carretera de Dénia a la N-332 y A-7), alcanzando una intensidad media diaria de 24.313 vehículos. La intensidad de tráfico de esta vía influye directamente en la movilidad de Dénia, ya que no se trata de tráficos de paso de las carreteras del entorno del municipio, sino que afecta directamente en la movilidad interna de Dénia.

Junto a esta estación de aforo situada en las proximidades del casco urbano de Dénia, destaca la estación de aforo situada en la A-7, la estación de aforo A-501-4 en Ondara, con una intensidad media diaria de 14.972 vehículos.

Los puntos de aforo de la nacional N-332, registran intensidades medidas diarias de tráfico en torno a 16.000 vehículos, siendo notablemente inferior a las intensidades medias diarias de las estaciones situadas en la CV-725.

La estación permanente, A-188-0, presenta una intensidad media de 16.146 vehículos diarios. El otro punto de aforo, la estación de aforo A-190-3 en la población de Gata tiene una IMD de 16.302 vehículos.

Para el análisis del tráfico municipal se ha tomado como muestra los cinco (5) puntos de aforo de cobertura, en dos campañas: INVIERNO y VERANO. La ubicación de todos estos aforos se facilita en el documento PLANOS.

Campaña de aforos de INVIERNO: Estos aforos se tomaron durante el mes de noviembre al haber considerado que serían los más representativos del tráfico durante el invierno, en el entorno y los accesos al municipio.

CARRETERA	ESTACION DE AFORO	TIPO	IMD	% PESADOS	FECHA	FUENTE
CV-736	Aforo 1	Cobertura	5 776	11	nov-16	CAT
Camí de Sant Joan	Aforo 2	Cobertura	10 442	7	nov-16	CAT
C/ Manuel Vallalta	Aforo 3	Cobertura	4 747	5	nov-16	CAT
C/ Campo Torres	Aforo 4	Cobertura	3 332	9	nov-16	CAT
CV-723 (Avda. Gandía)	Aforo 5	Cobertura	6 781	2	nov-16	CAT

-CAMPAÑA DE AFOROS DE INVIERNO. Cuadro resumen de los datos de tráfico resultantes de los aforos colocados por CAT, SL -

En cuanto a los aforos de cobertura realizados en la campaña de invierno, destaca el tráfico registrado en el Camí de Sant Joan con más de 10.400 vehículos al día, seguido de la CV-723 (en el tramo conocido como Avda. Gandía) con 6.781 vehículos/día y de la CV-736 con 5.776 vehículos/día.

Campaña de aforos de VERANO: Estos aforos se tomaron durante el mes de abril de 2017, coincidiendo con la festividad de la Semana Santa, al considerar que las fechas escogidas nos dan una idea bastante similar al comportamiento del tráfico durante los meses de verano. De este modo no hay que esperar hasta el mes de julio, lo que retrasaría los trabajos para obtener el mismo resultado.

CARRETERA	ESTACION DE AFORO	TIPO	IMD	% PESADOS	FECHA	FUENTE
CV-736	Aforo 1	Cobertura	8 751	7	abr-17	CAT
Camí de Sant Joan	Aforo 2	Cobertura	10 647	6	abr-17	CAT
C/ Manuel Vallalta	Aforo 3	Cobertura	4 780	11	abr-17	CAT
C/ Campo Torres	Aforo 4	Cobertura	2 998	10	abr-17	CAT
CV-723 (Avda. Gandía)	Aforo 5	Cobertura	7 042	2	abr-17	CAT

-CAMPAÑA DE AFOROS DE VERANO. Cuadro resumen de los datos de tráfico resultantes de los aforos colocados por CAT, SL -

En la campaña de verano (realizada en Semana Santa, abril 2017) el Camí de Sant Joan sigue siendo la vía con mayor tráfico, esta vez seguida de la CV-736, que es la conexión con Jávea por la costa, con más de 8.700 vehículos.

Tabla resumen Campaña Invierno/Verano:

CARRETERA	ESTACION DE AFORO	TIPO	AFOROS INVIERNO		AFOROS VERANO		FUENTE
			IMD	% PESADOS	IMD	% PESADOS	
CV-736	Aforo 1	Cobertura	5 776	11	8 751	7	CAT
Camí de Sant Joan	Aforo 2	Cobertura	10 442	7	10 647	6	CAT
C/ Manuel Vallalta	Aforo 3	Cobertura	4 747	5	4 780	11	CAT
C/ Campo Torres	Aforo 4	Cobertura	3 332	9	2 998	10	CAT
CV-723 (Avda. Gandía)	Aforo 5	Cobertura	6 781	2	7 042	2	CAT

-CAMPAÑA DE AFOROS DE INVIERNO Y VERANO. Tabla resumen de los datos de tráfico resultantes de los aforos colocados por CAT, SL -

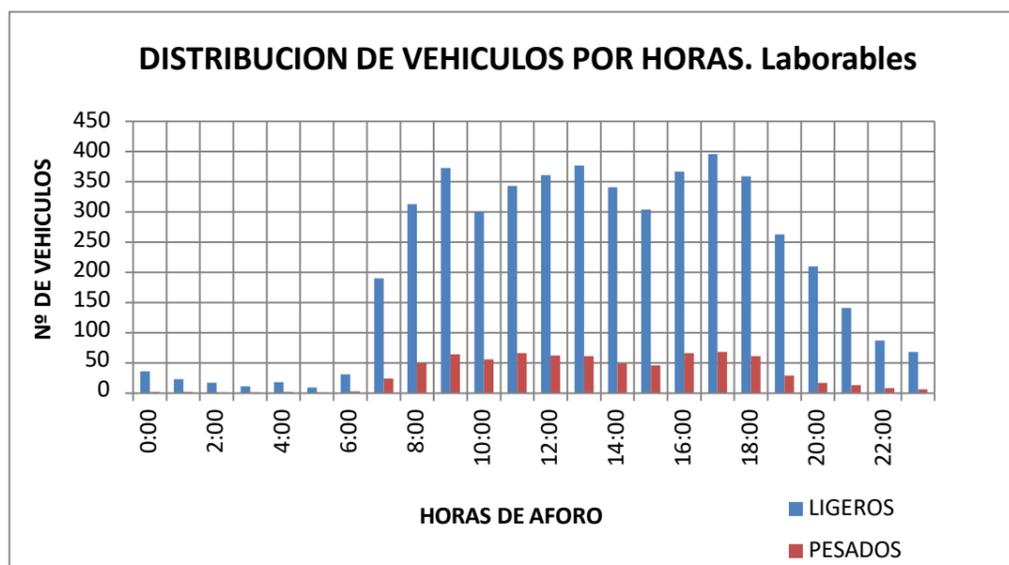
En general se ha registrado un incremento del tráfico, salvo en el punto de aforo 4 en el que el tráfico ha descendido, pero este hecho se justifica por el periodo vacacional, ya que este viario sirve de acceso a un colegio público.

2.3.2.- Estudio de estacionalidad horaria

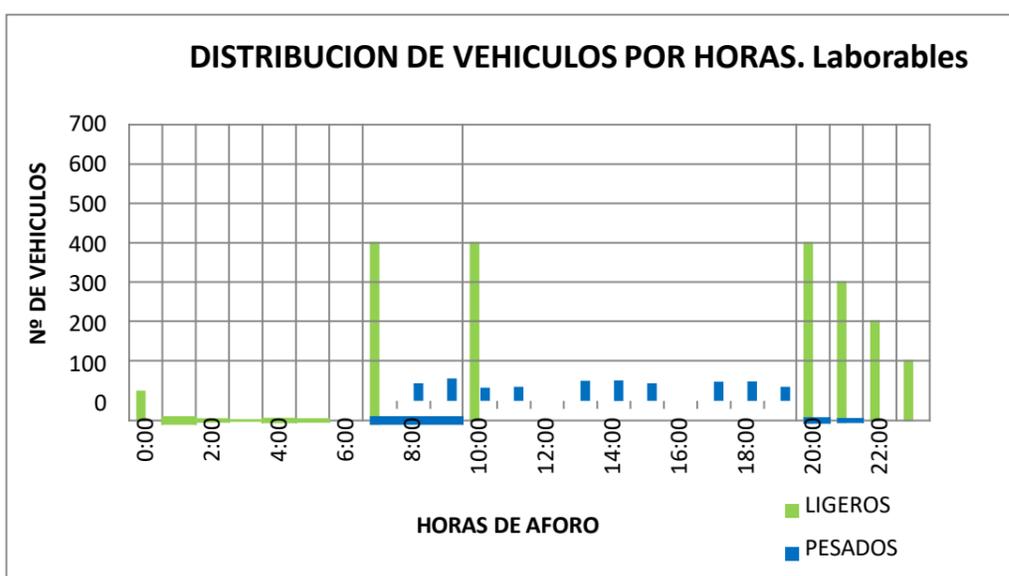
ESTACION DE AFORO Nº 1: Carretera de Dénia a Jávea. CV-736

La estacionalidad horaria en día laborable en esta estación de aforo, tanto en invierno como en verano, indica que el tráfico de vehículos ligeros como era de esperar registra puntas significativas durante el periodo de mañana entre las 08:00 y las 10:00 horas, entre las 12:00 y las 14:00 horas y entre las 16:00 y 18:00 horas.

El tráfico de vehículos pesados se reparte más o menos uniformemente entre las 8:00 h y as 18:00h.



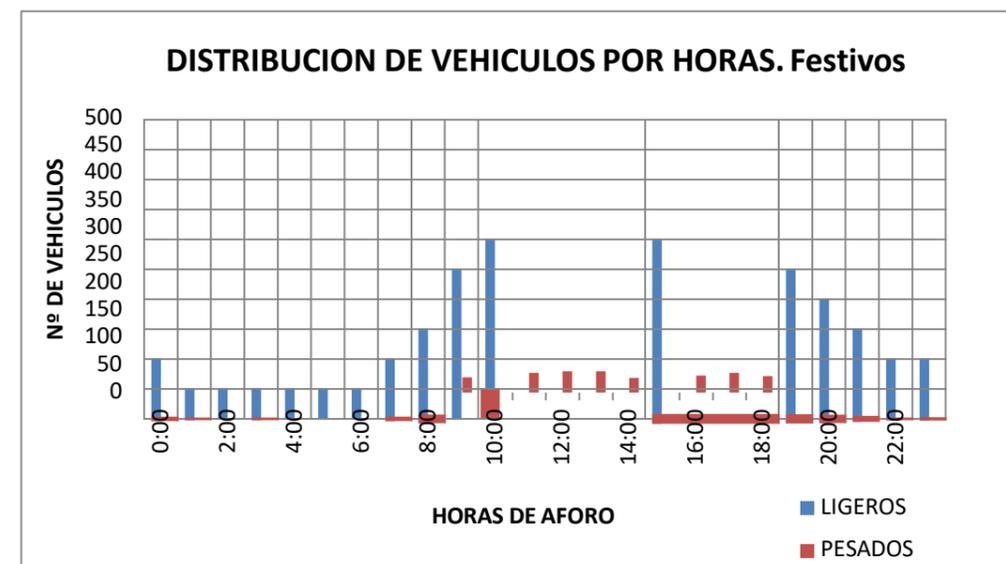
- Gráfica de distribución de vehículos ligeros y pesados en día laborable- INVIERNO. Estación 1. Elaboración propia-



-Gráfica de distribución de vehículos ligeros y pesados en día laborable- VERANO. Estación 1. Elaboración propia-

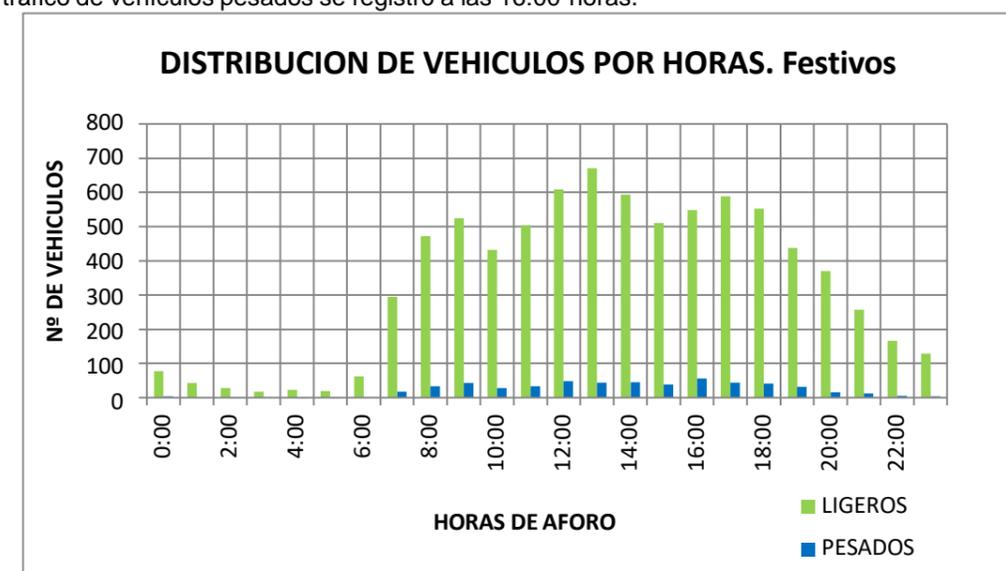
En día festivo, se observa una clara reducción del tráfico de vehículos pesados.

En la campaña de invierno, la distribución horaria alcanza máximos entre las 12:00 y las 14:00 horas, registrando la mayor afluencia de tráfico, tanto de vehículos ligeros como de pesados, a las 13:00 horas con un 8%.



-Gráfica de distribución de vehículos ligeros y pesados en día festivo – INVIERNO. Estación 1. Elaboración propia-

Mientras que en la campaña de verano, la distribución horaria está concentrada entre las 8 y las 19h, presentando 3 picos, y alcanzando máximos entre las 12:00 y las 14:00 horas. La mayor afluencia de tráfico de vehículos pesados se registró a las 16:00 horas.

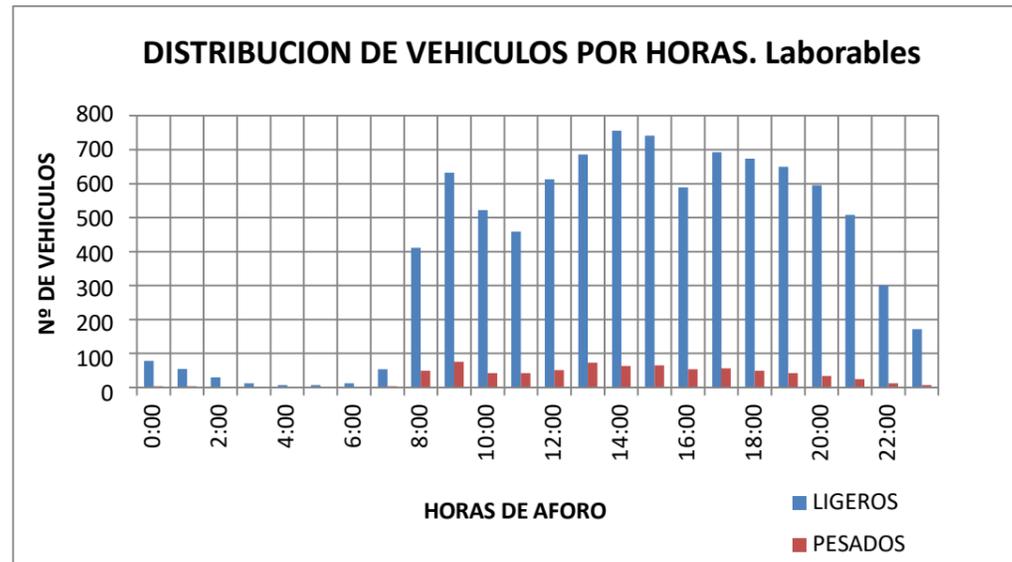


-Gráfica de distribución de vehículos ligeros y pesados en día festivo – VERANO. Estación 1. Elaboración propia-

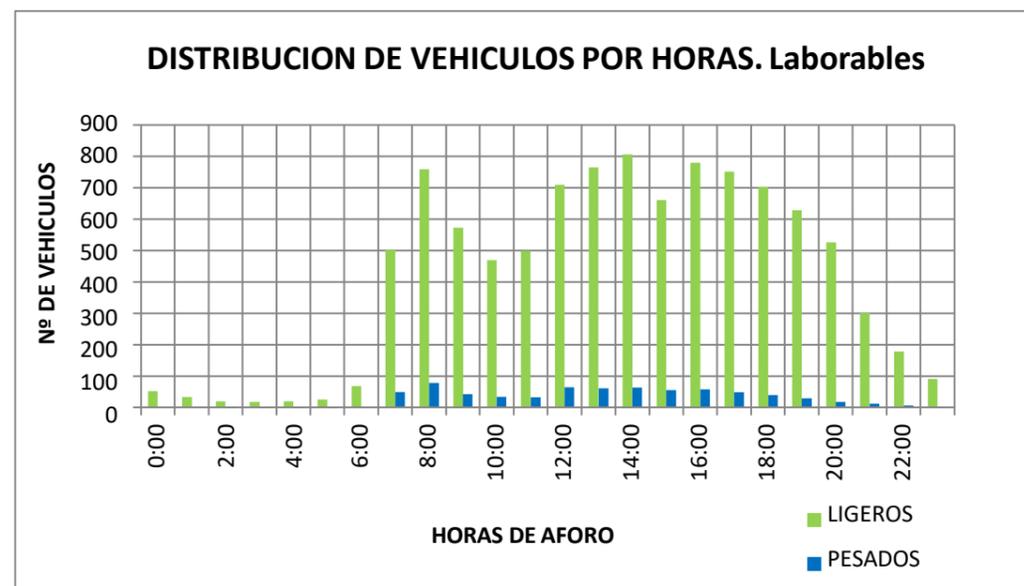
ESTACION DE AFORO Nº2: Camí de Sant Joan.

La estacionalidad horaria en día laborable tanto en invierno como en verano es muy similar. Las gráficas nos muestran que el tráfico de vehículos ligeros registra una punta significativa entre las 8:00 - 9:00 h. Encontramos otra punta de tráfico en durante el periodo de mañana entre las 13:00 y las 15:00 horas. Por la tarde, la punta de tráfico en invierno se da a las 17:00h, mientras que en verano se da a las 16:00 h, y de ahí va en descenso progresivo.

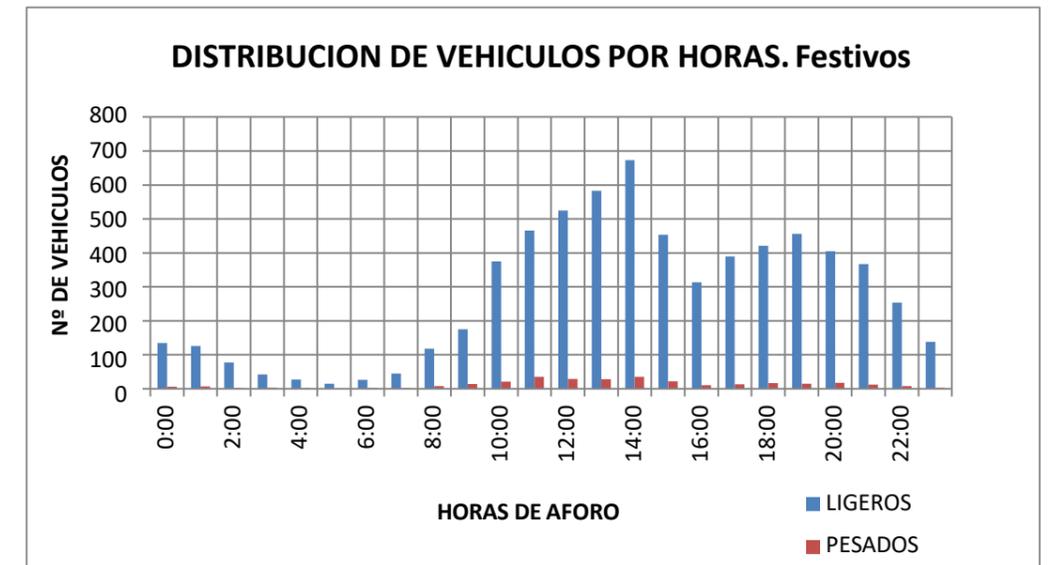
El tráfico de vehículos pesados se reparte más o menos uniformemente entre las 8:00 h y las 20:00h.



-Gráfica de distribución de vehículos ligeros y pesados en día laborable - INVIERNO. Estación 2. Elaboración propia-



-Gráfica de distribución de vehículos ligeros y pesados en día laborable - VERANO. Estación 2. Elaboración propia-

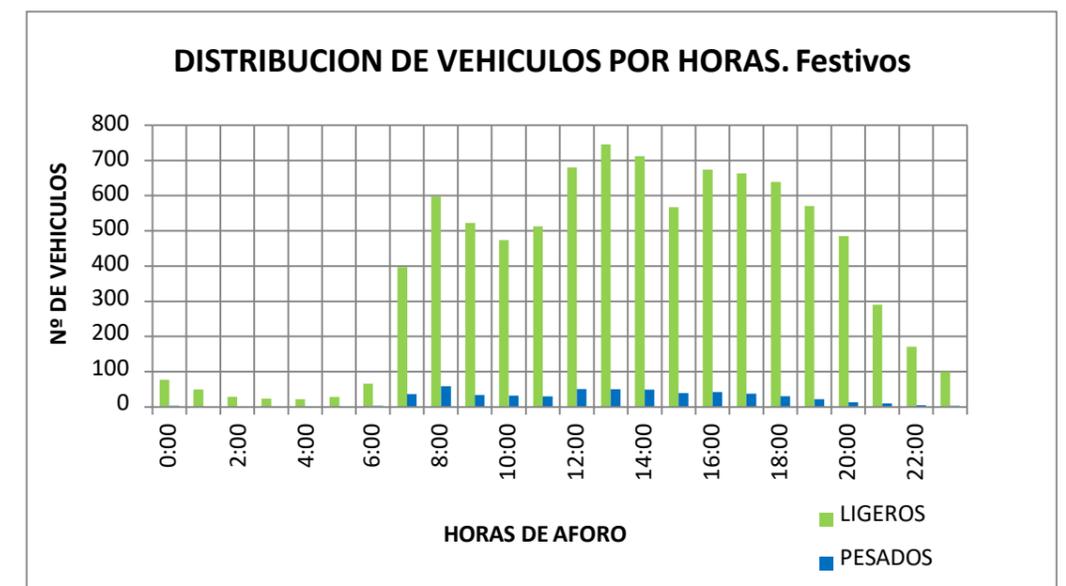


-Gráfica de distribución de vehículos ligeros y pesados en día festivo- INVIERNO. Estación 2. Elaboración propia-

En día festivo, se observa una clara diferencia en la distribución horaria al comparar el periodo de invierno con el periodo de verano.

Mientras que la distribución horaria en el periodo Verano es prácticamente igual si comparas las gráficas de los días laborables con la de festivos y el tráfico pesado no sufre apenas variación, en el periodo Invierno, se observa una reducción más acusada del tráfico de vehículos pesados.

La distribución horaria de los vehículos ligeros en el invierno alcanza máximos entre las 13:00 y las 14:00 horas. Registrando la mayor afluencia de tráfico, tanto de vehículos ligeros como de pesados, a las 14:00 horas con un 7%.

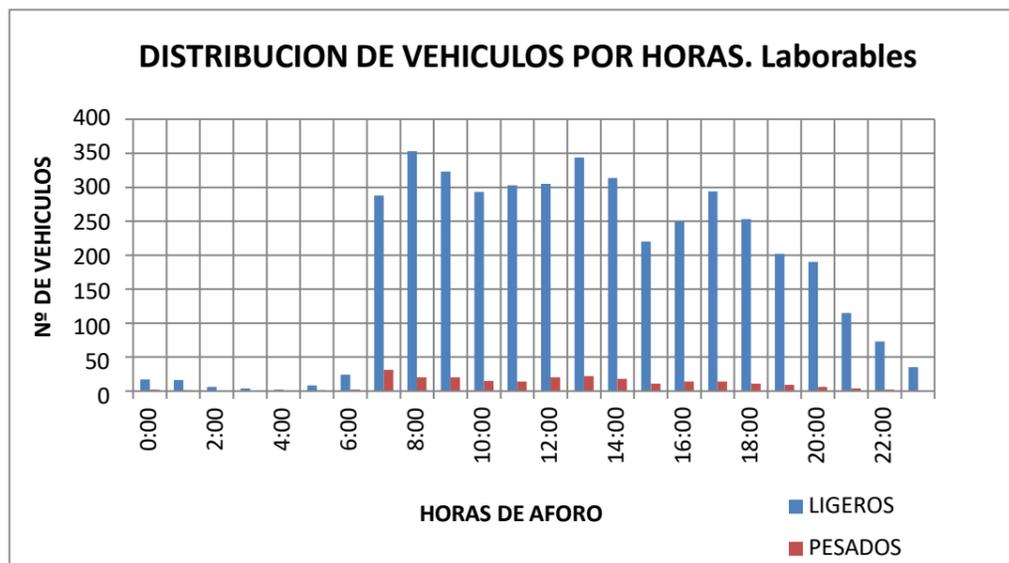


-Gráfica de distribución de vehículos ligeros y pesados en día festivo- VERANO. Estación 2. Elaboración propia-

ESTACION DE AFORO Nº 3: Calle Manuel Vallalta.

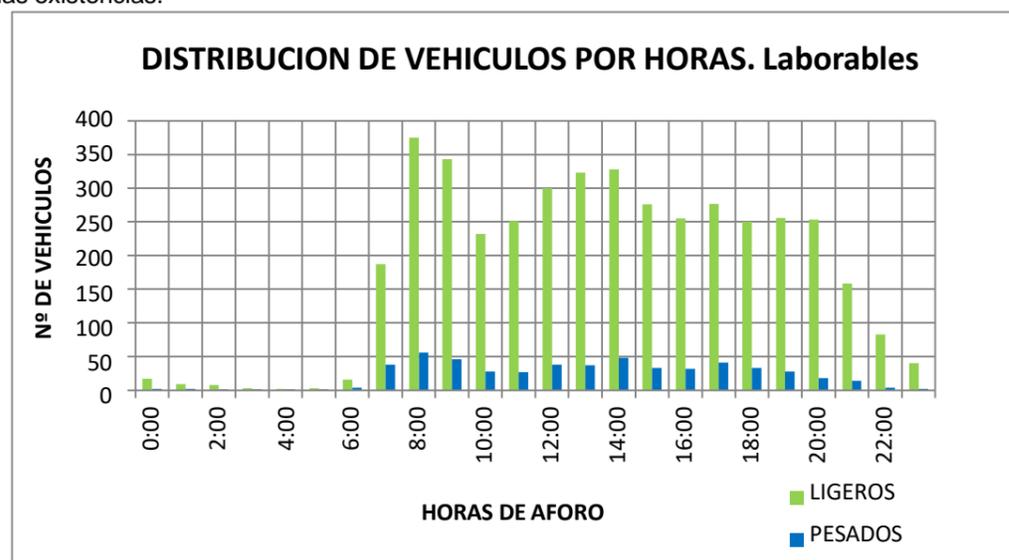
La gráfica de estacionalidad horaria en día laborable durante el invierno en esta estación de aforo nº 3 nos muestra que el tráfico de vehículos ligeros se concentra entre las 7:00 y las 14:00 h, registrando un mayor tráfico a las 17:00 h y a partir de entonces el tráfico tiende a disminuir.

El tráfico de pesados es significativamente inferior, registrándose el mayor valor a las 7:00 h.

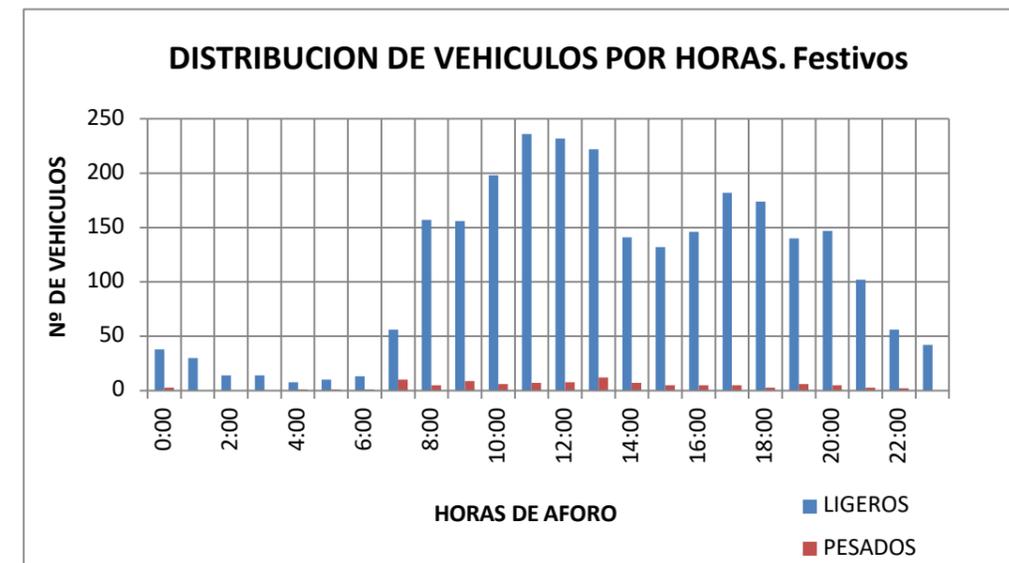


-Gráfica de distribución de vehículos ligeros y pesados en día laborable -INVIERNO. Estación 3. Elaboración propia-

La distribución horaria en día laborable durante el invierno en esta estación de aforo nº 3 es parecida a la registrada durante los meses de invierno, salvo por el descenso importante del tráfico registrado entre las 10:00 y las 11:00h. Se observa que el tráfico de pesados en verano es mayor que en invierno, probablemente porque en esta vía se encuentra una zona comercial con hipermercados, y puesto que Dénia es una ciudad muy turística, en esta época los restaurantes y bares necesitarán constantemente reponer las existencias.

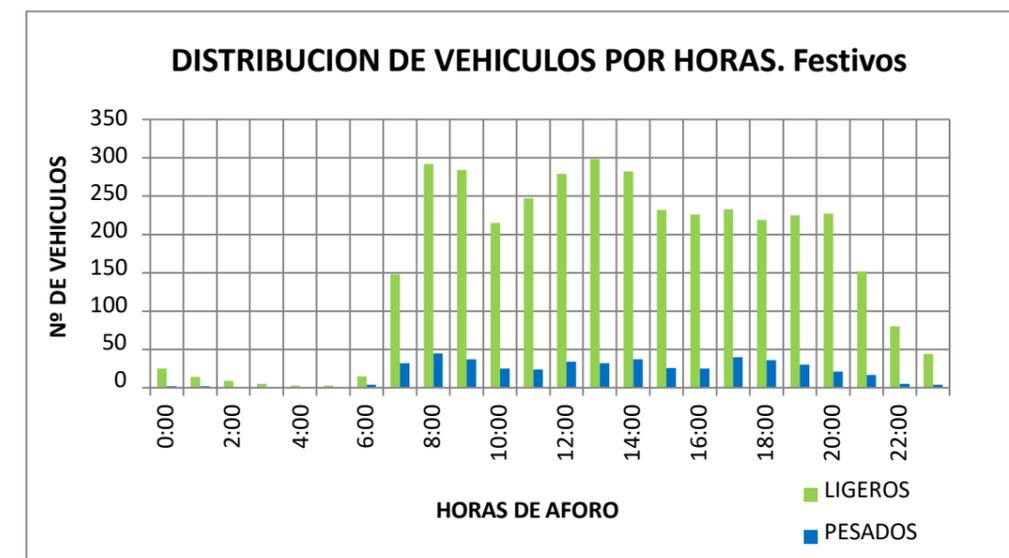


-Gráfica de distribución de vehículos ligeros y pesados en día laborable - VERANO. Estación 3. Elaboración propia-



-Gráfica de distribución de vehículos ligeros y pesados en día festivo - INVIERNO. Estación 3. Elaboración propia-

Si observamos la distribución del tráfico en el periodo festivo durante el invierno, la distribución horaria alcanza máximos entre las 11:00 y las 13:00 horas, pero vemos una clara reducción del tráfico respecto a los valores de IMDs registrados en día laborable. La mayor afluencia de tráfico pesado se da a las 13:00 h, con un 5%.

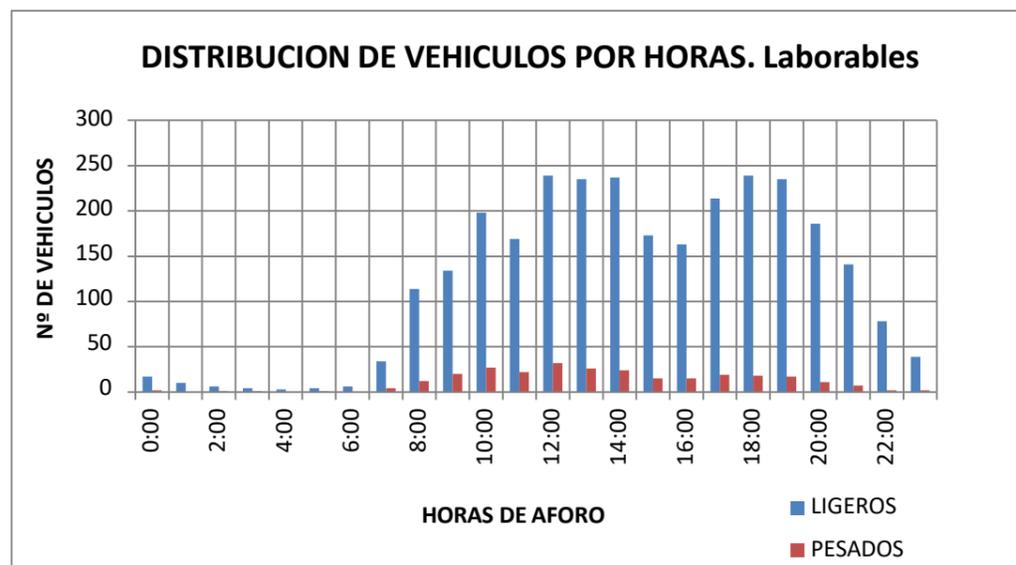


-Gráfica de distribución de vehículos ligeros y pesados en día festivo - VERANO. Estación 3. Elaboración propia-

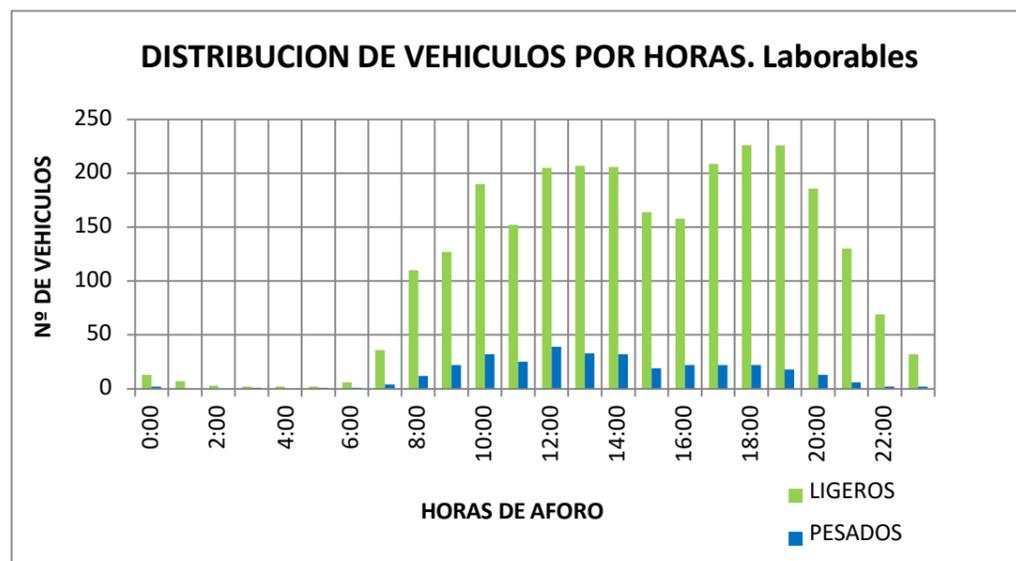
La distribución horaria en el periodo Verano en festivos (fines de semana), coincide con la distribución del tráfico en los días laborables, como es de esperar al coincidir con periodo vacacional.

ESTACION DE AFORO Nº 4: Calle Campo Torres.

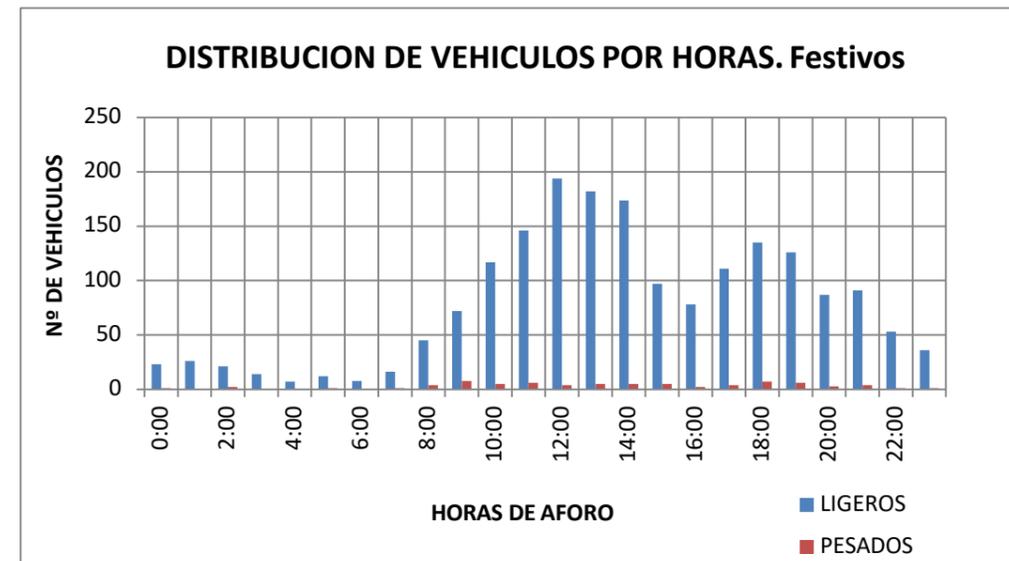
La estacionalidad horaria en día laborable en esta estación Nº4 es similar en invierno que en verano. La gráfica indica que el tráfico de vehículos pesados registra sus valores máximos durante el periodo de mañana entre las 10:00 y las 14:00 horas. Mientras que el tráfico de vehículos ligeros presenta puntas significativas por la mañana entre las 12:00 h y las 14:00 h y por la tarde entre las 18:00 y 19:00 h.



-Gráfica de distribución de vehículos ligeros y pesados en día laborable - INVIERNO. Estación 4. Elaboración propia-



-Gráfica de distribución de vehículos ligeros y pesados en día laborable - VERANO. Estación 4. Elaboración propia-

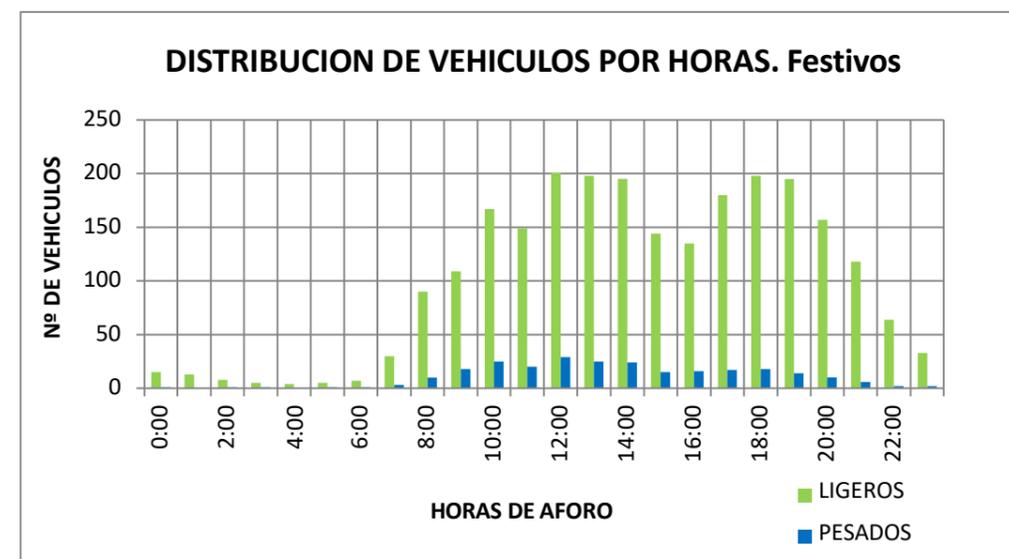


-Gráfica de distribución de vehículos ligeros y pesados en día festivo - INVIERNO. Estación 4. Elaboración propia-

Mientras que en la campaña de aforos realizada en invierno se observa que en día festivo, existe una clara reducción del tráfico de vehículos pesados, en los meses de verano no ocurre lo mismo.

Tanto en invierno como en verano, la distribución horaria alcanza máximos entre las 12:00 y las 14:00 horas en el horario de mañanas, y en los meses de verano se observa una segunda punta a las 18:00 h, con datos similares a los registrados en la mañana.

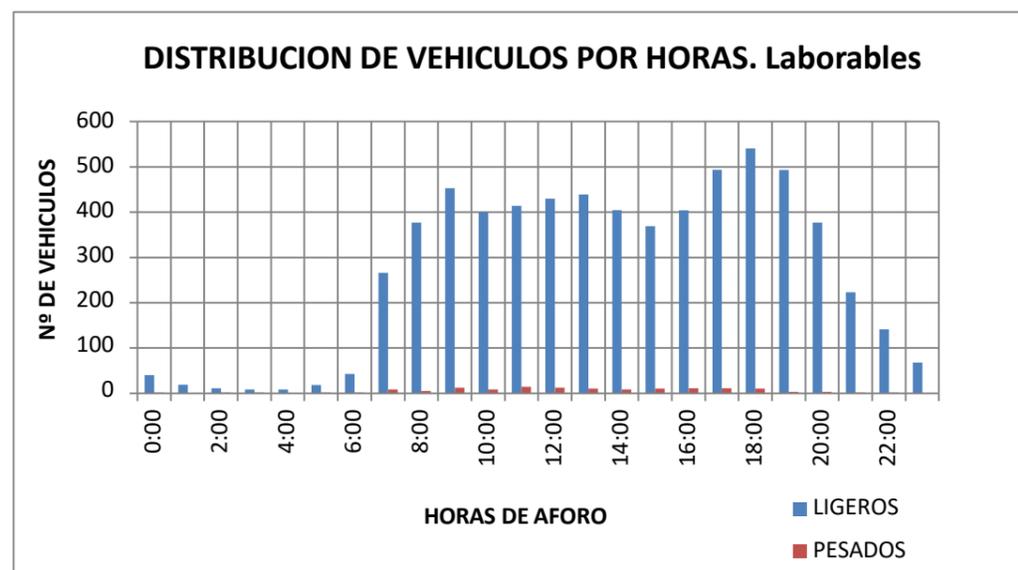
La distribución horaria en el periodo Verano en festivos (fines de semana), coincide prácticamente con la distribución horaria del tráfico en los días laborables, como es de esperar al coincidir con periodo vacacional.



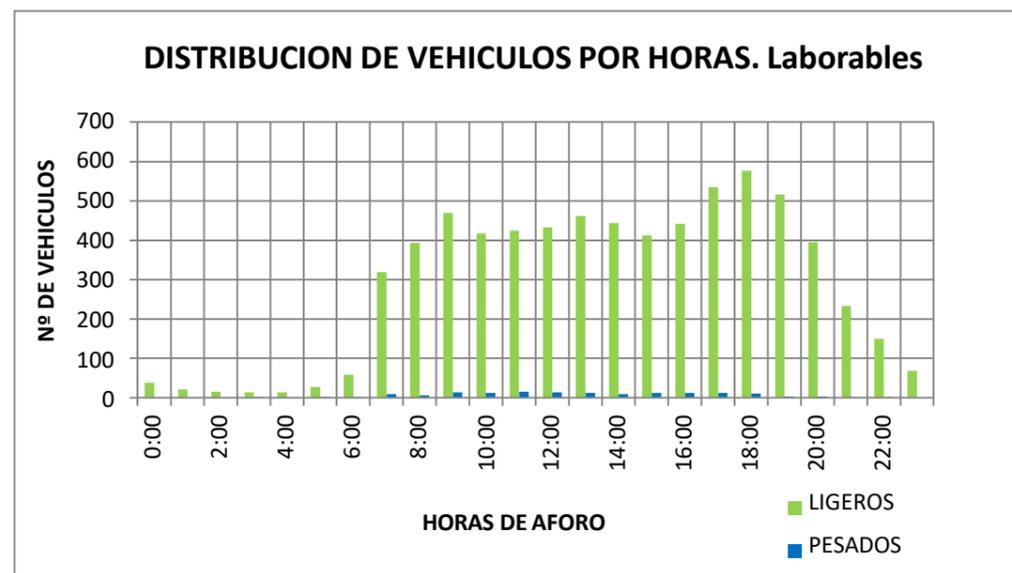
-Gráfica de distribución de vehículos ligeros y pesados en día festivo - VERANO. Estación 4. Elaboración propia-

ESTACION DE AFORO Nº 5: CV-723- Avda. de Gandia.

La gráfica de estacionalidad horaria en día laborable en esta estación de aforo nº 5 nos muestra que el tráfico de vehículos ligeros es similar en invierno y verano, y se concentra entre las 8:00 y las 20:00 h, registrando una punta entre las 17:00 y las 19:00 h. El tráfico de pesados es muy bajo, representando sólo un 1%.



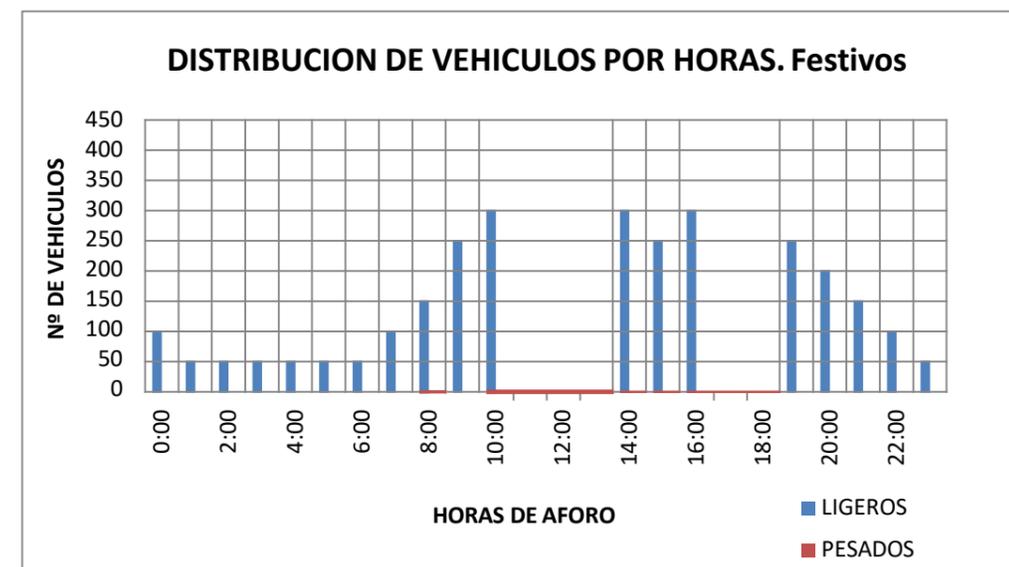
-Gráfica de distribución de vehículos ligeros y pesados en día laborable -INVIERNO. Estación 5. Elaboración propia-



-Gráfica de distribución de vehículos ligeros y pesados en día laborable -VERANO. Estación 5. Elaboración propia-

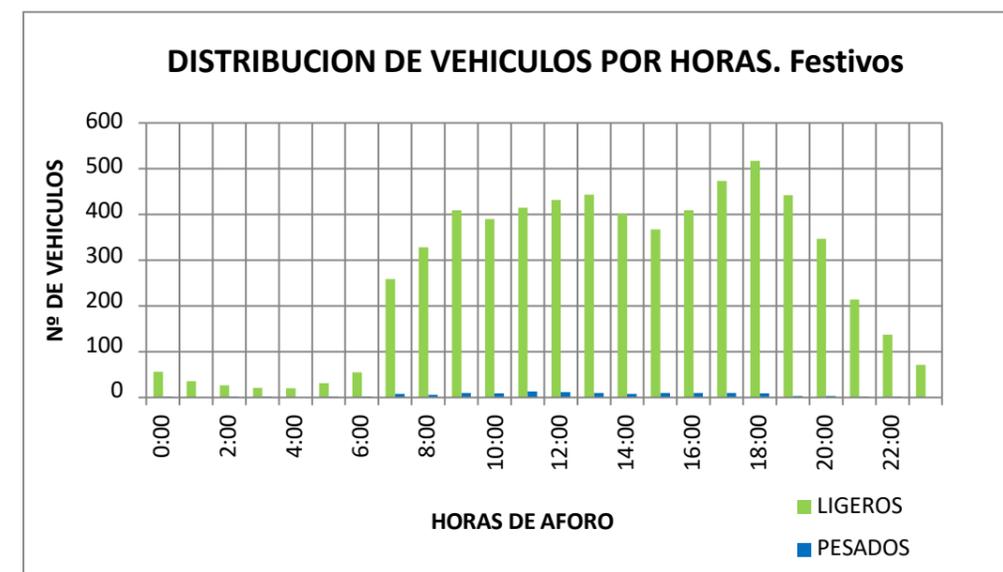
En la gráfica de distribución horaria en día festivo de invierno, se observa un cambio en el comportamiento del tráfico, situándose el periodo de punta entre las 11:00 y las 13:00 h.

El tráfico pesado es prácticamente inexistente, con su máximo valor situado a las 13:00 h, representado el 1,6%.



-Gráfica de distribución de vehículos ligeros y pesados en día festivo - INVIERNO. Estación 5. Elaboración propia-

La distribución horaria en el periodo Verano en festivos (fines de semana), coincide prácticamente con la distribución horaria del tráfico en los días laborables, como es de esperar al coincidir con periodo vacacional. La punta de tráfico se desplaza a la tarde, en concreto a la 18:00h.



-Gráfica de distribución de vehículos ligeros y pesados en día festivo - VERANO. Estación 5. Elaboración propia-

3. FICHAS DE AFORO ORIGINALES

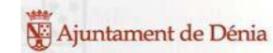
A continuación se facilitan las fichas originales de los aforos realizados en la campaña de Invierno más la ficha del aforo en la CV-730 del año 2012 facilitada por la Excma. Diputación de Alicante, y las fichas originales de aforo de la campaña de verano, en el que se ha realizado además la toma de datos en la CV-730-1 para actualizarlo.

FICHAS ORIGINALES AFOROS
CAMPAÑA DE INVIERNO

ESTUDIO DE TRÁFICO DENIA. AÑO 2016

ASISTENCIA TECNICA:
C.A.T., S.L.

FICHA DE AFOROS



AFORO:	Estación nº1	FECHA:	15/11/2016	DIA:	martes	Contador	MAJOR:42	Fichero	Estación nº1
SECTOR:	DENIA	CTRA.:	Carretera de Denia a Jávea		LONG.:				
DENOMINACION:	CV - 736								
TRAMO:	DENOMINACION:					P.K.:	LONG.:	TIPO:	
1 de 1	Carretera de Denia a Jávea								

HORAS		martes 15/11/2016		miércoles 16/11/2016		jueves 17/11/2016		viernes 18/11/2016		sábado 19/11/2016		domingo 20/11/2016		lunes 21/11/2016		Valor medio Laborables		Valor medio Semanal	
INICIO	FINAL	Liger.	Pes.	Liger.	Pes.	Liger.	Pes.	Liger.	Pes.	Liger.	Pes.	Liger.	Pes.	Liger.	Pes.	Liger.	Pes.	Liger.	Pes.
0:00	1:00	22	0	17	0	22	3	37	0	84	7	112	9	33	0	26	1	47	3
1:00	2:00	10	0	10	0	17	2	15	1	61	6	51	4	11	0	13	1	25	2
2:00	3:00	7	0	4	0	11	2	11	1	54	4	38	1	8	0	8	1	19	1
3:00	4:00	4	0	3	0	3	0	6	1	38	5	21	4	7	0	5	0	12	1
4:00	5:00	11	0	9	2	16	1	11	1	43	4	15	0	11	0	12	1	17	1
5:00	6:00	8	1	4	1	7	1	7	1	18	1	21	1	9	0	7	1	11	1
6:00	7:00	33	1	30	4	31	4	36	4	26	3	42	0	40	0	34	3	34	2
7:00	8:00	244	12	183	33	222	34	210	29	91	11	75	5	228	19	217	25	179	20
8:00	9:00	418	37	305	57	340	58	326	75	174	24	105	7	389	36	356	53	294	42
9:00	10:00	459	43	332	88	388	64	392	76	296	47	215	8	421	40	398	62	358	52
10:00	11:00	305	62	291	57	305	53	286	62	313	45	284	9	353	42	308	55	305	47
11:00	12:00	329	68	318	68	329	67	379	68	360	58	388	13	370	33	345	61	353	54
12:00	13:00	321	68	348	54	357	65	358	63	421	62	457	16	379	39	353	58	377	52
13:00	14:00	324	50	344	65	382	67	378	71	455	51	514	26	461	29	378	56	408	51
14:00	15:00	288	46	314	42	365	57	359	60	379	40	424	13	379	30	341	47	358	41
15:00	16:00	288	44	290	46	302	58	345	58	294	26	293	9	380	34	321	48	313	39
16:00	17:00	352	70	368	81	418	74	382	53	316	50	408	12	410	36	386	63	379	54
17:00	18:00	382	57	414	65	407	92	409	68	368	56	418	15	402	45	403	65	400	57
18:00	19:00	342	66	362	70	386	71	378	51	329	48	425	12	387	21	371	56	373	48
19:00	20:00	231	29	300	29	234	38	303	27	247	22	267	11	305	15	275	28	270	24
20:00	21:00	172	14	216	7	198	22	250	22	214	21	187	8	227	6	213	14	209	14
21:00	22:00	108	11	136	12	135	13	161	11	163	18	116	4	188	9	146	11	144	11
22:00	23:00	52	6	67	8	84	5	123	10	110	9	82	1	98	1	85	6	88	6
23:00	0:00	46	3	32	3	52	4	102	12	106	8	64	3	36	2	54	5	63	5
TOTALES		4 756	688	4 697	792	5 011	855	5 264	825	4 960	626	5 022	191	5 532	437	5 055	721	5 036	628
% pesados		87%	13%	86%	14%	85%	15%	86%	14%	89%	11%	96%	4%	93%	7%	88%	12%	89%	11%
% dirección 1:		68.7%		I (l,m,6)[8-14]=				2483	I.Medía (con festivos)				5 664	I(l,m,24):				5 776	
% dirección 2:		31.3%		C.Exp.Diario-D(m)[6/24]=				2.33	S Factor festivos				nov-16	0.98					



GRAFICO DE DISTRIBUCION DE VEHICULOS



CROQUIS DE UBICACION DE LA ESTACION DE AFOROS

ESTUDIO DE TRÁFICO DENIA. AÑO 2016

ASISTENCIA TECNICA:
C.A.T., S.L.

FICHA DE AFOROS



AFORO: Estacion Nº2	FECHA: 15/11/2016	DIA: martes	Contador MAJOR:40	Fichero Estacion Nº2		
SECTOR: Denia	CTRA.: Camí de Sant Joan		LONG.:			
DENOMINACION:						
TRAMO: 1 de 1	DENOMINACION: Camí de Sant Joan			P.K.:	LONG.:	TIPO:

HORAS	martes 15/11/2016		miércoles 16/11/2016		jueves 17/11/2016		viernes 18/11/2016		sábado 19/11/2016		domingo 20/11/2016		lunes 21/11/2016		Valor medio Laborables		Valor medio Semanal		
	INICIO	FINAL	Liger.	Pes.	Liger.	Pes.	Liger.	Pes.	Liger.	Pes.	Liger.	Pes.	Liger.	Pes.	Liger.	Pes.	Liger.	Pes.	
0:00	1:00	51	2	72	4	65	2	84	2	118	3	150	9	58	1	66	2	85	3
1:00	2:00	22	2	37	2	41	4	62	2	110	5	142	9	29	2	38	2	63	4
2:00	3:00	6	1	13	1	23	2	41	3	68	2	85	0	15	1	20	2	36	1
3:00	4:00	4	1	4	0	4	1	6	1	40	5	43	0	5	2	5	1	15	1
4:00	5:00	3	1	5	0	3	0	4	1	24	1	29	0	1	1	3	1	10	1
5:00	6:00	8	0	3	3	4	0	7	1	13	0	16	0	3	1	5	1	8	1
6:00	7:00	10	2	6	3	9	1	13	1	24	3	28	0	15	0	11	1	15	1
7:00	8:00	55	3	54	4	54	3	52	3	48	2	42	0	57	3	54	3	52	3
8:00	9:00	461	58	492	56	459	73	494	46	151	13	84	3	496	51	480	57	377	43
9:00	10:00	763	79	734	84	717	99	719	84	225	27	125	1	753	86	737	86	577	66
10:00	11:00	0	0	699	65	710	56	703	58	497	29	252	12	670	64	556	49	504	41
11:00	12:00	0	0	532	56	572	51	576	49	617	54	314	15	575	46	451	40	455	39
12:00	13:00	617	62	555	46	631	51	621	54	643	43	407	15	599	48	605	52	582	46
13:00	14:00	688	91	654	77	682	65	669	89	737	44	428	12	738	47	686	74	657	61
14:00	15:00	731	82	708	56	735	75	795	60	813	42	535	28	746	70	743	69	723	59
15:00	16:00	765	77	766	71	776	77	834	66	563	35	343	9	783	65	785	71	690	57
16:00	17:00	613	60	607	84	641	55	686	55	400	11	225	8	637	69	637	65	544	49
17:00	18:00	760	67	738	62	775	77	747	58	447	16	333	10	769	60	758	65	653	50
18:00	19:00	711	54	691	70	732	57	765	48	472	18	369	14	750	58	730	57	641	46
19:00	20:00	691	50	683	50	659	49	685	42	534	20	377	9	692	45	682	47	617	38
20:00	21:00	565	29	575	32	680	47	639	41	514	21	296	12	577	38	607	37	549	31
21:00	22:00	489	20	474	35	536	28	547	21	494	18	239	6	472	23	504	25	464	22
22:00	23:00	253	8	284	16	279	16	362	11	322	12	183	4	255	12	287	13	277	11
23:00	0:00	139	6	149	4	184	10	212	10	172	4	103	2	142	7	165	7	157	6
TOTALES		8405	755	9535	881	9971	899	10323	806	8046	428	5148	178	9837	800	9615	827	8751	680
% pesados		92%	8%	92%	8%	92%	8%	93%	7%	95%	5%	97%	3%	92%	8%	92%	8%	93%	7%
% dirección 1:		44.1%		I(l,m,6)[8-14]= 3873				I.Medía (con festivos) 9431				I(l,m,24): 10442							
% dirección 2:		55.9%		C.Exp.Diario-D(m)[6/24]= 2.70				S Factor festivos nov-16 0.90											



GRAFICO DE DISTRIBUCION DE VEHICULOS



CROQUIS DE UBICACION DE LA ESTACION DE AFOROS

ESTUDIO DE TRÁFICO DENIA. AÑO 2016

ASISTENCIA TECNICA:
C.A.T., S.L.

FICHA DE AFOROS



AFORO:	Estacion nº3	FECHA:	15/11/2016	DIA:	martes	Contador	Tenor: 0003	Fichero	Estacion nº3
SECTOR:	DENIA	CTRA.: C/ Manuel Vallalta				LONG.:			
DENOMINACION:									
TRAMO:	DENOMINACION:					P.K.:	LONG.:	TIPO:	
1 de 1	C/ Manuel Vallalta								

HORAS		martes 15/11/2016		miércoles 16/11/2016		jueves 17/11/2016		viernes 18/11/2016		sábado 19/11/2016		domingo 20/11/2016		lunes 21/11/2016		Valor medio Laborables		Valor medio Semanal	
INICIO	FINAL	Liger.	Pes.	Liger.	Pes.	Liger.	Pes.	Liger.	Pes.	Liger.	Pes.	Liger.	Pes.	Liger.	Pes.	Liger.	Pes.	Liger.	Pes.
0:00	1:00	10	1	5	2	12	1	24	4	33	2	42	3	17	1	14	2	20	2
1:00	2:00	7	0	12	2	14	0	11	1	34	0	25	0	8	0	10	1	16	0
2:00	3:00	3	0	5	1	4	0	6	0	12	0	16	0	11	0	6	0	8	0
3:00	4:00	3	0	2	0	4	0	2	0	8	0	19	0	2	0	3	0	6	0
4:00	5:00	0	0	1	1	1	0	4	0	3	1	12	1	2	1	2	0	3	1
5:00	6:00	9	1	7	2	5	0	12	0	8	0	12	2	7	0	8	1	9	1
6:00	7:00	25	2	24	0	29	1	27	4	17	2	9	0	31	1	27	2	23	1
7:00	8:00	367	29	352	36	344	40	316	36	63	13	48	6	360	32	348	35	264	27
8:00	9:00	382	21	384	30	382	21	352	21	267	8	47	1	387	29	377	24	314	19
9:00	10:00	369	17	361	19	335	26	355	27	193	12	118	6	307	27	345	23	291	19
10:00	11:00	315	19	317	16	282	15	308	17	243	9	152	2	265	13	297	16	269	13
11:00	12:00	336	14	275	18	310	18	299	13	295	7	176	7	302	27	304	18	285	15
12:00	13:00	334	29	260	20	315	18	335	20	282	13	182	2	297	24	308	22	286	18
13:00	14:00	368	26	354	21	378	25	370	21	252	19	191	4	311	32	356	25	318	21
14:00	15:00	353	21	362	29	346	16	347	16	162	9	119	5	347	13	351	19	291	16
15:00	16:00	242	12	217	15	237	12	241	12	162	6	101	3	223	14	232	13	203	11
16:00	17:00	303	9	265	25	257	13	250	14	170	8	122	2	332	14	281	15	243	12
17:00	18:00	323	15	313	22	320	15	313	10	202	6	162	3	300	19	314	16	276	13
18:00	19:00	255	12	257	18	264	15	303	6	186	5	162	1	257	14	267	13	241	10
19:00	20:00	209	10	211	8	248	11	195	11	149	6	130	5	220	4	217	9	195	8
20:00	21:00	177	6	195	3	208	9	199	4	169	7	124	2	212	6	198	6	183	5
21:00	22:00	101	4	110	2	129	2	124	7	109	4	94	1	112	4	115	4	111	3
22:00	23:00	79	1	72	0	61	2	90	3	64	2	48	1	68	2	74	2	69	2
23:00	0:00	32	0	19	0	15	0	51	0	58	0	25	0	19	0	27	0	31	0
TOTALES		4 602	249	4 380	290	4 500	260	4 534	247	3 141	139	2 136	57	4 397	277	4 481	266	3 955	217
% pesados		95%	5%	94%	6%	95%	5%	95%	5%	96%	4%	97%	3%	94%	6%	94%	6%	95%	5%
% dirección 1:		46.8%				I (l,m,6)[8-14]= 2115				I.Media (con festivos) 4 172				I(l,m,24): 4 747					
% dirección 2:		52.0%				C.Exp.Diario-D(m)[6/24]= 2.24				S Factor festivos nov-16 0.88									



GRAFICO DE DISTRIBUCION DE VEHICULOS



CROQUIS DE UBICACION DE LA ESTACION DE AFOROS

ESTUDIO DE TRÁFICO DENIA. AÑO 2016

ASISTENCIA TECNICA:
C.A.T., S.L.

FICHA DE AFOROS



AFORO: Estacion nº4	FECHA: 15/11/2016	DIA: martes	Contador MAJOR:40	Fichero Estacion nº4
SECTOR: DENIA	CTRA.: Campo Torres		LONG.:	
DENOMINACION:				
TRAMO:	DENOMINACION:	P.K.:	LONG.:	TIPO:
1 de 1	Campo Torres (Colegio Público de Educación Especial Comarcal Raquel Paya)			

HORAS		martes 15/11/2016		miércoles 16/11/2016		jueves 17/11/2016		viernes 18/11/2016		sábado 19/11/2016		domingo 20/11/2016		lunes 21/11/2016		Valor medio Laborables		Valor medio Semanal	
INICIO	FINAL	Liger.	Pes.	Liger.	Pes.	Liger.	Pes.	Liger.	Pes.	Liger.	Pes.	Liger.	Pes.	Liger.	Pes.	Liger.	Pes.	Liger.	Pes.
0:00	1:00	8	0	14	2	21	3	15	2	26	1	20	1	14	1	14	2	17	1
1:00	2:00	9	0	5	0	9	0	7	0	18	0	34	0	7	0	7	0	13	0
2:00	3:00	4	0	1	0	2	0	10	2	15	2	26	1	2	0	4	0	9	1
3:00	4:00	6	3	4	2	3	1	0	0	7	0	21	0	3	0	3	1	6	1
4:00	5:00	2	0	4	0	3	0	2	0	4	0	10	0	2	1	3	0	4	0
5:00	6:00	2	1	5	1	2	2	5	1	6	1	17	0	3	1	3	1	6	1
6:00	7:00	8	1	8	0	2	0	6	1	7	0	9	0	11	3	7	1	7	1
7:00	8:00	41	4	34	5	37	4	39	4	18	1	13	0	47	3	40	4	33	3
8:00	9:00	112	11	133	12	114	13	139	18	74	8	16	0	115	8	123	12	100	10
9:00	10:00	0	0	172	23	218	33	180	30	99	12	44	4	176	23	149	22	127	18
10:00	11:00	0	0	288	29	291	53	247	45	166	9	68	1	284	35	222	32	192	25
11:00	12:00	0	0	201	17	232	43	209	40	201	8	90	3	246	27	178	25	168	20
12:00	13:00	240	26	227	17	253	56	238	56	237	6	151	1	265	42	245	39	230	29
13:00	14:00	250	24	228	15	225	44	224	39	250	7	114	3	269	41	239	33	223	25
14:00	15:00	230	19	230	16	243	44	259	34	222	9	125	1	226	46	238	32	219	24
15:00	16:00	181	17	182	13	207	26	177	10	119	8	74	1	170	30	183	19	159	15
16:00	17:00	170	17	183	15	179	19	185	24	96	1	59	3	182	33	180	22	151	16
17:00	18:00	236	27	229	21	240	23	228	22	137	3	85	4	224	19	231	22	197	17
18:00	19:00	271	26	266	12	254	30	245	15	160	6	110	7	206	28	248	22	216	18
19:00	20:00	272	25	274	13	250	21	230	18	149	7	102	4	191	12	243	18	210	14
20:00	21:00	229	10	203	16	194	14	201	14	102	2	72	3	166	10	199	13	167	10
21:00	22:00	129	4	154	12	159	10	140	5	123	2	58	5	100	1	136	6	123	6
22:00	23:00	67	1	71	4	71	3	102	3	78	0	27	2	48	1	72	2	66	2
23:00	0:00	29	4	28	2	36	2	60	2	44	1	27	0	20	1	35	2	35	2
TOTALES		2496	220	3144	247	3245	444	3148	385	2358	94	1372	44	2977	366	3002	330	2678	259
% pesados		92%	8%	93%	7%	88%	12%	89%	11%	96%	4%	97%	3%	89%	11%	90%	10%	91%	9%
% dirección 1:		48.0%			I(l,m,6)[8-14]= 1319				I.Medía (con festivos) 2937				I(l,m,24): 3332						
% dirección 2:		52.0%			C.Exp.Diario-D(m)[6/24]= 2.53				S Factor festivos nov-16 0.88										



GRAFICO DE DISTRIBUCION DE VEHICULOS



CROQUIS DE UBICACION DE LA ESTACION DE AFOROS

ESTUDIO DE TRÁFICO DENIA. AÑO 2016

ASISTENCIA TECNICA:
C.A.T., S.L.

FICHA DE AFOROS



AFORO: Estación nº5	FECHA: 08/11/2016	DIA: martes	Contador TENOR-0004	Fichero Estación nº5
SECTOR: DENIA	CTRA.: CV-723		LONG.:	
DENOMINACION:				
TRAMO:	DENOMINACION:	P.K.:	LONG.:	TIPO:
1 de 1	CV-723 (Avda. de Gandía)			

HORAS		martes 08/11/2016		miércoles 09/11/2016		jueves 10/11/2016		viernes 11/11/2016		sábado 12/11/2016		domingo 13/11/2016		lunes 14/11/2016		Valor medio Laborables		Valor medio Semanal	
INICIO	FINAL	Liger.	Pes.	Liger.	Pes.	Liger.	Pes.	Liger.	Pes.	Liger.	Pes.	Liger.	Pes.	Liger.	Pes.	Liger.	Pes.	Liger.	Pes.
0:00	1:00	20	0	32	1	33	1	38	0	77	1	103	3	23	0	29	0	47	1
1:00	2:00	7	1	11	0	10	0	24	0	41	1	79	0	15	0	13	0	27	0
2:00	3:00	6	2	11	0	7	0	6	0	23	2	64	0	5	0	7	0	17	1
3:00	4:00	4	2	2	1	5	1	6	1	21	1	40	0	7	1	5	1	12	1
4:00	5:00	7	0	7	0	4	0	4	1	17	0	31	0	5	0	5	0	11	0
5:00	6:00	17	1	15	1	19	1	19	1	22	1	42	0	19	0	18	1	22	1
6:00	7:00	47	1	47	0	44	3	46	1	32	1	43	0	54	1	48	1	45	1
7:00	8:00	294	7	304	9	297	9	309	13	127	4	66	0	312	8	303	9	244	7
8:00	9:00	439	4	409	6	408	7	425	1	204	7	93	2	449	9	426	5	347	5
9:00	10:00	482	15	489	14	493	17	466	10	336	4	158	0	474	17	481	15	414	11
10:00	11:00	420	10	403	6	392	11	395	7	388	4	228	0	434	11	409	9	380	7
11:00	12:00	390	11	387	16	408	13	433	19	453	9	299	0	409	12	405	14	397	11
12:00	13:00	397	19	388	15	423	9	414	7	528	10	305	3	453	12	415	12	415	11
13:00	14:00	444	14	422	12	432	10	468	8	427	4	343	1	453	14	444	12	427	9
14:00	15:00	435	12	441	8	418	7	398	11	334	4	227	3	446	1	428	8	386	7
15:00	16:00	399	14	388	10	389	15	403	7	265	3	216	4	394	6	395	10	351	8
16:00	17:00	408	12	406	13	450	15	440	10	318	5	311	3	409	7	423	11	392	9
17:00	18:00	562	8	474	14	580	8	512	23	340	2	276	1	456	5	517	12	457	9
18:00	19:00	668	6	551	14	625	16	529	10	333	4	378	0	430	2	561	10	502	7
19:00	20:00	552	3	512	4	571	1	536	2	296	3	190	2	354	3	505	3	430	3
20:00	21:00	426	1	418	3	403	3	370	5	270	1	154	1	304	1	384	3	335	2
21:00	22:00	213	3	240	0	228	0	241	2	191	1	117	0	188	2	222	1	203	1
22:00	23:00	132	2	141	3	143	0	172	1	118	0	74	1	116	0	141	1	128	1
23:00	0:00	39	0	47	0	64	0	98	0	92	0	45	0	48	0	59	0	62	0
TOTALES		6808	148	6545	150	6846	147	6752	140	5253	72	3882	24	6257	112	6643	138	6051	113
% pesados		98%	2%	98%	2%	98%	2%	98%	2%	99%	1%	99%	1%	98%	2%	98%	2%	98%	2%
% dirección 1:		54.2%		I(l,m,6)[8-14]=		2647		I.Media (con festivos)		6164		I(l,m,24):		6781					
% dirección 2:		45.7%		C.Exp.Diario-D(m)[6/24]=		2.56		S Factor festivos nov-16		0.91									



GRAFICO DE DISTRIBUCION DE VEHICULOS



CROQUIS DE UBICACION DE LA ESTACION DE AFOROS

PLAN DE AFOROS DE LA EXCMA. DIPUTACION PROVINCIAL DE ALICANTE

ASISTENCIA TECNICA:

EXCMA. DIPUTACION

C.A.T., S.L.

FICHA DE AFOROS DE COBERTURA AUTOMATICOS

PROVINCIAL DE ALICANTE

AFORO: CV-730-1s	FECHA: 23/05/2012	DIA: miércoles	Contador SAXO-40	Fichero CV-730-1s
SECTOR: ONDARA	CTRA.: CV-730		LONG.: 13.27	
DENOMINACION: DENIA A PROV. DE VALENCIA				
TRAMO:	DENOMINACION:	P.K.	LONG.:	TIPO:
1 de 2	del P.K.0+000 al 7+500	6+000	7.50	1.2

DIA	HORAS		SENTIDO 1 = 52%		SENTIDO 2 = 48%		RESUMEN		
	INICIO	FINAL	LIGEROS	PESADOS	LIGEROS	PESADOS	LIGEROS	PESADOS	TOTAL
23/05/2012	0:00	1:00	29	0	20	0	49	0	49
23/05/2012	1:00	2:00	16	1	0	0	16	1	17
23/05/2012	2:00	3:00	7	0	7	1	14	1	15
23/05/2012	3:00	4:00	5	0	5	0	10	0	10
23/05/2012	4:00	5:00	6	0	6	0	12	0	12
23/05/2012	5:00	6:00	7	1	7	0	14	1	15
23/05/2012	6:00	7:00	4	1	5	1	9	2	11
23/05/2012	7:00	8:00	51	1	87	3	138	4	142
23/05/2012	8:00	9:00	102	1	155	6	257	7	264
23/05/2012	9:00	10:00	120	7	208	9	328	16	344
23/05/2012	10:00	11:00	130	2	158	8	288	10	298
23/05/2012	11:00	12:00	156	10	198	5	354	15	369
23/05/2012	12:00	13:00	186	9	174	5	360	14	374
23/05/2012	13:00	14:00	197	11	158	7	355	18	373
23/05/2012	14:00	15:00	175	4	123	10	298	14	312
23/05/2012	15:00	16:00	162	9	100	6	262	15	277
23/05/2012	16:00	17:00	120	10	129	2	249	12	261
23/05/2012	17:00	18:00	144	8	131	11	275	19	294
23/05/2012	18:00	19:00	171	5	170	6	341	11	352
23/05/2012	19:00	20:00	133	8	135	4	268	12	280
23/05/2012	20:00	21:00	120	11	78	2	198	13	211
23/05/2012	21:00	22:00	114	2	63	2	177	4	181
23/05/2012	22:00	23:00	45	1	3	1	48	2	50
23/05/2012	23:00	0:00	55	0	6	0	61	0	61
TOTALES:			2 255	102	2 126	89	4 381	191	I.M.(24h)
PORCENTAJES:			95.7%	4.3%	96.0%	4.0%	95.8%	4.2%	4572



GRAFICO DE DISTRIBUCION DE VEHICULOS



CROQUIS DE UBICACION DE LA ESTACION DE AFOROS

FICHAS ORIGINALES AFOROS
CAMPAÑA DE VERANO

ESTUDIO DE TRÁFICO DENIA. AÑO 2017. CAMPAÑA VERANO

ASISTENCIA TECNICA:
C.A.T., S.L.

FICHA DE AFOROS



AFORO: Estación nº1		FECHA: 11/04/2017	DIA: martes	Contador: TENOR 001	Fichero: Estación nº1	
SECTOR: DENIA			CTRA.: Carretera de Denia a Jávea		LONG.:	
DENOMINACION: CV - 736						
TRAMO:	DENOMINACION:			P.K.:	LONG.:	TIPO:
1 de 1	Carretera de Denia a Jávea					

HORAS		martes 11/04/2017		miércoles 12/04/2017		jueves 13/04/2017		viernes 14/04/2017		sábado 15/04/2017		domingo 16/04/2017		lunes 17/04/2017		Valor medio Laborables		Valor medio Semanal	
INICIO	FINAL	Liger.	Pes.	Liger.	Pes.	Liger.	Pes.	Liger.	Pes.	Liger.	Pes.	Liger.	Pes.	Liger.	Pes.	Liger.	Pes.	Liger.	Pes.
0:00	1:00	38	0	34	0	46	2	65	0	147	6	168	18	47	0	46	0	78	4
1:00	2:00	10	0	21	0	31	0	29	2	97	8	92	8	21	0	22	0	43	3
2:00	3:00	10	0	6	0	15	2	18	2	74	4	61	2	13	0	12	1	28	1
3:00	4:00	7	0	5	0	5	0	8	2	54	4	41	8	9	0	7	0	18	2
4:00	5:00	11	0	10	4	19	2	15	2	58	2	44	0	13	0	14	2	24	1
5:00	6:00	12	2	11	2	10	2	11	2	33	0	39	2	15	0	12	2	19	1
6:00	7:00	59	1	64	5	62	2	64	2	56	1	64	0	62	0	62	2	62	2
7:00	8:00	347	21	344	31	391	3	377	21	160	9	111	3	337	35	359	22	295	18
8:00	9:00	563	71	569	39	605	13	596	33	279	2	150	7	540	69	575	45	472	33
9:00	10:00	548	83	585	63	644	21	617	43	459	7	279	9	536	77	586	57	524	43
10:00	11:00	0	0	542	37	549	29	561	23	532	21	386	7	451	81	421	34	432	28
11:00	12:00	0	0	607	43	606	43	673	29	589	39	527	15	518	63	481	36	503	33
12:00	13:00	484	133	573	59	630	35	660	35	714	19	635	13	558	43	581	61	608	48
13:00	14:00	566	97	628	63	693	29	672	39	798	25	676	27	661	27	644	51	671	44
14:00	15:00	478	89	588	41	650	45	673	43	621	39	607	13	535	45	585	53	593	45
15:00	16:00	460	85	539	51	565	37	594	29	469	29	390	11	551	21	542	45	510	38
16:00	17:00	477	137	579	61	621	63	588	45	500	35	523	9	549	39	563	69	548	56
17:00	18:00	541	111	666	27	686	39	634	27	539	43	514	17	534	43	612	49	588	44
18:00	19:00	484	129	578	36	616	26	610	27	516	25	533	11	529	31	563	50	552	41
19:00	20:00	422	55	476	21	470	35	482	47	422	27	355	13	442	21	458	36	438	31
20:00	21:00	343	25	428	5	405	21	434	29	354	21	247	13	381	7	398	17	370	17
21:00	22:00	228	19	262	7	254	11	311	15	291	15	171	5	285	13	268	13	257	12
22:00	23:00	127	9	142	5	177	2	232	5	197	17	135	1	158	1	167	4	167	6
23:00	0:00	103	3	98	0	103	1	231	9	186	13	103	3	72	2	121	3	128	4
TOTALES		6.318	1.070	8.355	600	8.853	463	9.155	511	8.145	411	6.851	215	7.817	618	8.099	652	7.928	555
% pesados		86%	14%	93%	7%	95%	5%	95%	5%	95%	5%	97%	3%	93%	7%	93%	7%	93%	7%
% dirección 1:		46,0%				I (l,m,6)[8-14]= 3572				I.Medía (con festivos) 8.483				I (l,m,24): 8.751					
% dirección 2:		54,0%				C.Exp.Diario-D(m)[6/24]= 2,45				S Factor festivos abr-17 0,97									



GRAFICO DE DISTRIBUCION DE VEHICULOS

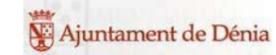


CROQUIS DE UBICACION DE LA ESTACION DE AFOROS

ESTUDIO DE TRÁFICO DENIA. AÑO 2017. CAMPAÑA VERANO

ASISTENCIA TECNICA:
C.A.T., S.L.

FICHA DE AFOROS



AFORO: Estacion Nº2	FECHA: 11/04/2017	DIA: martes	Contador MAJOR:42	Fichero Estacion Nº2
SECTOR: Denia	CTRA.: Camí de Sant Joan		LONG.:	
DENOMINACION:				
TRAMO:	DENOMINACION:	P.K.:	LONG.:	TIPO:
1 de 1	Camí de Sant Joan			

HORAS		martes 11/04/2017		miércoles 12/04/2017		jueves 13/04/2017		viernes 14/04/2017		sábado 15/04/2017		domingo 16/04/2017		lunes 17/04/2017		Valor medio Laborables		Valor medio Semanal	
INICIO	FINAL	Liger.	Pes.	Liger.	Pes.	Liger.	Pes.	Liger.	Pes.	Liger.	Pes.	Liger.	Pes.	Liger.	Pes.	Liger.	Pes.	Liger.	Pes.
0:00	1:00	36	2	51	2	55	4	76	2	124	5	156	9	43	2	52	2	77	4
1:00	2:00	20	1	27	1	37	2	55	3	82	2	99	0	29	1	34	2	50	1
2:00	3:00	18	1	18	0	18	1	20	1	54	5	57	0	19	2	19	1	29	1
3:00	4:00	17	1	19	0	17	0	18	1	38	1	43	0	15	1	17	1	24	1
4:00	5:00	22	0	17	3	18	0	21	1	27	0	30	0	17	1	19	1	22	1
5:00	6:00	24	2	20	3	23	1	27	1	38	3	42	0	29	0	25	1	29	1
6:00	7:00	69	3	68	4	68	3	66	3	62	2	56	0	71	3	68	3	66	3
7:00	8:00	483	50	514	48	481	65	516	38	173	5	98	3	518	43	502	49	398	36
8:00	9:00	785	71	756	76	739	91	741	76	247	19	139	1	775	78	759	78	597	59
9:00	10:00	0	0	721	57	732	48	725	50	519	21	274	4	692	56	574	42	523	34
10:00	11:00	0	0	554	48	594	43	598	41	639	46	336	7	597	38	469	34	474	32
11:00	12:00	0	0	577	38	653	43	643	46	665	35	429	7	621	40	499	33	513	30
12:00	13:00	710	83	676	69	704	57	701	71	759	36	450	4	760	39	710	64	680	51
13:00	14:00	753	74	730	48	757	67	817	52	835	34	557	20	768	62	765	61	745	51
14:00	15:00	787	69	788	63	798	69	856	58	585	27	365	1	805	57	807	63	712	49
15:00	16:00	635	52	639	66	663	47	708	47	422	3	245	2	659	61	661	55	567	40
16:00	17:00	782	59	760	54	797	69	769	50	469	8	353	4	791	52	780	57	674	42
17:00	18:00	733	46	713	62	754	49	787	40	494	10	391	6	772	50	752	49	663	38
18:00	19:00	713	42	705	42	681	41	707	34	556	12	398	2	714	37	704	39	639	30
19:00	20:00	587	21	597	24	702	39	661	33	536	13	318	4	599	30	629	29	571	23
20:00	21:00	511	12	496	27	558	20	569	13	516	10	259	0	494	15	526	17	486	14
21:00	22:00	267	8	298	16	293	16	376	11	336	12	197	4	269	12	301	13	291	11
22:00	23:00	153	6	163	4	198	10	226	10	186	4	117	2	156	7	179	7	171	6
23:00	0:00	86	4	79	2	98	2	132	3	164	9	72	1	65	2	92	3	99	3
TOTALES		8 191	607	9 986	757	10 438	787	10 815	685	8 526	322	5 481	81	10 278	689	9 943	704	9 100	561
% pesados		93%	7%	93%	7%	93%	7%	94%	6%	96%	4%	99%	1%	94%	6%	93%	7%	94%	6%
% dirección 1:		44.7%		I (l,m,6)[8-14]= 4088				I.Medía (con festivos) 9 661				I (l,m,24): 10 647							
% dirección 2:		56.3%		C.Exp.Diario-D(m)[6/24]= 2.60				S Factor festivos abr-17 0.91											



GRAFICO DE DISTRIBUCION DE VEHICULOS

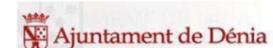


CROQUIS DE UBICACION DE LA ESTACION DE AFOROS

ESTUDIO DE TRÁFICO DENIA. AÑO 2017. CAMPAÑA VERANO

ASISTENCIA TECNICA:
C.A.T., S.L.

FICHA DE AFOROS



AFORO: Estacion nº3	FECHA: 04/04/2017	DIA: martes	Contador MAJOR 42	Fichero Estacion nº3
SECTOR: DENIA		CTRA.: C/ Manuel Vallalta		LONG.:
DENOMINACION:				
TRAMO:	DENOMINACION:	P.K.:	LONG.:	TIPO:
1 de 1	C/ Manuel Vallalta			

HORAS		martes 04/04/2017		miércoles 05/04/2017		jueves 06/04/2017		viernes 07/04/2017		sábado 08/04/2017		domingo 09/04/2017		lunes 10/04/2017		Valor medio Laborables		Valor medio Semanal	
INICIO	FINAL	Liger.	Pes.	Liger.	Pes.	Liger.	Pes.	Liger.	Pes.	Liger.	Pes.	Liger.	Pes.	Liger.	Pes.	Liger.	Pes.	Liger.	Pes.
0:00	1:00	18	2	16	3	13	1	19	1	54	4	40	2	18	1	17	2	25	2
1:00	2:00	11	1	4	3	7	3	10	4	22	1	26	3	15	1	9	2	14	2
2:00	3:00	7	0	8	0	3	1	13	4	9	0	17	0	7	0	8	1	9	1
3:00	4:00	1	1	3	1	0	1	5	0	9	0	12	0	7	0	3	1	5	0
4:00	5:00	0	0	0	0	0	0	4	2	4	1	11	1	5	1	2	1	3	1
5:00	6:00	4	1	4	3	3	1	3	1	2	2	8	0	0	0	3	1	3	1
6:00	7:00	12	4	14	3	15	3	20	5	14	3	12	3	20	4	16	4	15	4
7:00	8:00	173	39	176	39	182	39	194	28	63	20	33	13	212	44	187	38	148	32
8:00	9:00	358	58	386	74	379	64	337	50	117	19	55	17	413	33	375	56	292	45
9:00	10:00	237	29	347	48	368	67	373	52	185	16	86	12	389	34	343	46	284	37
10:00	11:00	0	0	258	27	289	35	301	43	237	18	111	15	312	37	232	28	215	25
11:00	12:00	0	0	308	31	312	47	301	36	241	15	231	17	336	19	251	27	247	24
12:00	13:00	303	46	302	43	277	37	299	41	225	18	225	33	320	23	300	38	279	34
13:00	14:00	341	37	300	42	339	33	324	45	264	23	209	16	311	28	323	37	298	32
14:00	15:00	339	66	348	43	299	43	332	40	197	10	139	9	320	46	328	48	282	37
15:00	16:00	306	33	273	31	242	38	255	32	146	8	102	10	303	32	276	33	232	26
16:00	17:00	237	28	257	38	269	27	241	30	172	11	135	6	270	38	255	32	226	25
17:00	18:00	235	89	306	31	283	26	286	32	126	63	120	13	273	26	277	41	233	40
18:00	19:00	228	52	258	34	278	22	253	30	126	77	161	14	232	26	250	33	219	36
19:00	20:00	249	41	278	19	250	26	264	29	135	62	163	12	238	23	256	28	225	30
20:00	21:00	255	18	228	12	254	25	276	12	149	48	171	11	253	22	253	18	227	21
21:00	22:00	127	24	171	11	150	13	178	11	141	39	130	7	164	12	158	14	152	17
22:00	23:00	82	5	81	2	82	5	88	1	80	17	66	2	80	5	83	4	80	5
23:00	0:00	40	3	25	0	30	2	61	2	58	14	49	2	44	4	40	2	44	4
TOTALES		3.563	577	4.351	538	4.324	559	4.437	531	2.776	489	2.312	218	4.542	459	4.245	535	3.757	481
% pesados		86%	14%	89%	11%	89%	11%	89%	11%	85%	15%	91%	9%	91%	9%	89%	11%	89%	11%
% dirección 1:		47,4%		I (l,m,6)[8-14]= 2056				I.Medias (con festivos) 4.238				I (l,m,24): 4.780							
% dirección 2:		52,6%		C.Exp.Diario-D(m)[6/24]= 2,32				S Factor festivos abr-17 0,89											

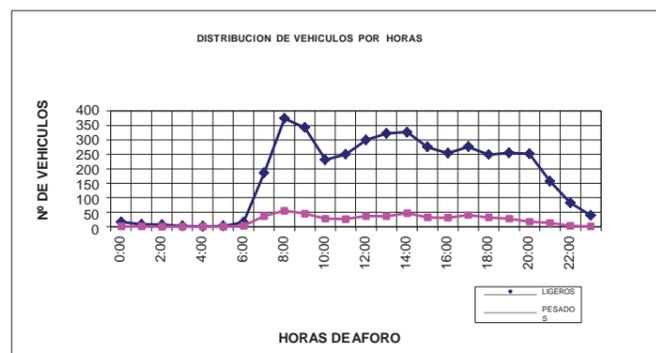


GRAFICO DE DISTRIBUCION DE VEHICULOS



CROQUIS DE UBICACION DE LA ESTACION DE AFOROS

ESTUDIO DE TRÁFICO DENIA. AÑO 2017. CAMPAÑA VERANO

ASISTENCIA TECNICA:
C.A.T., S.L.

FICHA DE AFOROS



AFORO: Estacion nº 4	FECHA: 04/04/2017	DIA: martes	Contador MAJOR:42	Fichero Estacion nº 4
SECTOR: DENIA	CTRA.: Campo Torres		LONG.:	
DENOMINACION:				
TRAMO:	DENOMINACION:	P.K.:	LONG.:	TIPO:
1 de 1	Campo Torres (Colegio Público de Educación Especial Comarcal Raquel Paya)			

HORAS		martes 04/04/2017		miércoles 05/04/2017		jueves 06/04/2017		viernes 07/04/2017		sábado 08/04/2017		domingo 09/04/2017		lunes 10/04/2017		Valor medio Laborables		Valor medio Semanal	
INICIO	FINAL	Liger.	Pes.	Liger.	Pes.	Liger.	Pes.	Liger.	Pes.	Liger.	Pes.	Liger.	Pes.	Liger.	Pes.	Liger.	Pes.	Liger.	Pes.
0:00	1:00	8	0	12	2	18	3	13	2	25	1	19	1	13	1	13	2	15	1
1:00	2:00	9	0	5	0	9	0	7	0	18	0	34	0	7	0	7	0	13	0
2:00	3:00	4	0	1	0	2	0	8	2	13	2	25	1	2	0	3	0	8	1
3:00	4:00	3	3	2	2	2	1	0	0	7	0	21	0	3	0	2	1	5	1
4:00	5:00	2	0	4	0	3	0	2	0	4	0	10	0	1	1	2	0	4	0
5:00	6:00	1	1	4	1	0	2	4	1	5	1	17	0	2	1	2	1	5	1
6:00	7:00	7	1	8	0	2	0	5	1	7	0	9	0	8	3	6	1	7	1
7:00	8:00	37	4	29	5	33	4	35	4	17	1	13	0	44	3	36	4	30	3
8:00	9:00	101	11	121	12	101	13	121	18	66	8	16	0	107	8	110	12	90	10
9:00	10:00	0	0	149	23	185	33	150	30	87	12	40	4	153	23	127	22	109	18
10:00	11:00	0	0	259	29	238	53	202	45	157	9	67	1	249	35	190	32	167	25
11:00	12:00	0	0	184	17	189	43	169	40	193	8	87	3	219	27	152	25	149	20
12:00	13:00	214	26	210	17	197	56	182	56	231	6	150	1	223	42	205	39	201	29
13:00	14:00	226	24	213	15	181	44	185	39	243	7	111	3	228	41	207	33	198	25
14:00	15:00	211	19	214	16	199	44	225	34	213	9	124	1	180	46	206	32	195	24
15:00	16:00	164	17	169	13	181	26	167	10	111	8	73	1	140	30	164	19	144	15
16:00	17:00	153	17	168	15	160	19	161	24	95	1	56	3	149	33	158	22	135	16
17:00	18:00	209	27	208	21	217	23	206	22	134	3	81	4	205	19	209	22	180	17
18:00	19:00	245	26	254	12	224	30	230	15	154	6	103	7	178	28	226	22	198	18
19:00	20:00	247	25	261	13	229	21	212	18	142	7	98	4	179	12	226	18	195	14
20:00	21:00	219	10	187	16	180	14	187	14	100	2	69	3	156	10	186	13	157	10
21:00	22:00	125	4	142	12	149	10	135	5	121	2	53	5	99	1	130	6	118	6
22:00	23:00	66	1	67	4	68	3	99	3	78	0	25	2	47	1	69	2	64	2
23:00	0:00	25	4	26	2	34	2	58	2	43	1	27	0	19	1	32	2	33	2
TOTALES		2.276	220	2.897	247	2.801	444	2.763	385	2.264	94	1.328	44	2.611	366	2.668	330	2.420	259
% pesados		91%	9%	92%	8%	86%	14%	88%	12%	96%	4%	97%	3%	88%	12%	89%	11%	90%	10%
% dirección 1:		47,8%		I (l,m,6)[8-14]= 1154				I.Medía (con festivos) 2.679				I (l,m,24): 2.998							
% dirección 2:		52,2%		C.Exp.Diario-D(m)[6/24]= 2,60				S Factor festivos abr-17 0,89											



GRAFICO DE DISTRIBUCION DE VEHICULOS



CROQUIS DE UBICACION DE LA ESTACION DE AFOROS

ESTUDIO DE TRÁFICO DENIA. AÑO 2017. CAMPAÑA VERANO

ASISTENCIA TECNICA:
C.A.T., S.L.

FICHA DE AFOROS



AFORO: Estación nº5	FECHA: 04/04/2017	DIA: martes	Contador: TENOR-0004	Fichero: Estación nº5
SECTOR: DENIA	CTRA.: CV-723		LONG.:	
DENOMINACION:				
TRAMO:	DENOMINACION:	P.K.:	LONG.:	TIPO:
1 de 1	CV-723 (Avda. de Gandía)			

HORAS		martes 04/04/2017		miércoles 05/04/2017		jueves 06/04/2017		viernes 07/04/2017		sábado 08/04/2017		domingo 09/04/2017		lunes 10/04/2017		Valor medio Laborables		Valor medio Semanal	
INICIO	FINAL	Liger.	Pes.	Liger.	Pes.	Liger.	Pes.	Liger.	Pes.	Liger.	Pes.	Liger.	Pes.	Liger.	Pes.	Liger.	Pes.	Liger.	Pes.
0:00	1:00	30	0	36	1	44	1	48	0	88	1	116	3	33	0	38	0	56	1
1:00	2:00	17	1	15	0	20	0	34	0	52	1	89	0	25	0	22	0	36	0
2:00	3:00	17	2	15	0	17	0	16	0	33	2	74	0	15	0	16	0	27	1
3:00	4:00	15	2	6	1	15	1	16	1	31	1	50	0	17	1	14	1	21	1
4:00	5:00	17	0	11	0	14	0	15	1	27	0	41	0	15	0	14	0	20	0
5:00	6:00	27	1	19	1	29	1	29	1	32	1	52	0	29	0	27	1	31	1
6:00	7:00	57	1	51	0	59	5	59	3	42	1	53	0	65	1	58	2	55	2
7:00	8:00	304	7	320	11	316	11	329	15	140	4	76	0	326	8	319	10	259	8
8:00	9:00	219	7	425	8	424	9	438	3	219	7	104	2	465	9	394	7	328	6
9:00	10:00	349	4	511	16	515	19	483	12	349	4	168	0	491	17	470	14	409	10
10:00	11:00	400	18	420	8	411	13	411	9	400	4	238	0	449	11	418	12	390	9
11:00	12:00	410	13	408	18	427	15	455	21	467	9	309	0	426	12	425	16	415	13
12:00	13:00	421	21	407	17	438	11	430	9	544	10	317	3	470	12	433	14	432	12
13:00	14:00	466	16	439	14	449	12	484	10	437	4	353	1	472	14	462	13	443	10
14:00	15:00	456	14	460	10	433	9	416	13	347	4	240	3	456	1	444	9	401	8
15:00	16:00	421	16	406	12	411	17	419	9	276	3	228	4	406	6	413	12	367	10
16:00	17:00	430	14	428	15	469	17	459	12	331	5	321	3	423	7	442	13	409	10
17:00	18:00	578	10	493	16	597	10	538	25	351	2	287	1	469	5	535	13	473	10
18:00	19:00	682	8	568	16	644	18	549	12	345	4	388	0	440	2	577	11	517	9
19:00	20:00	566	5	526	6	581	1	547	2	308	3	202	2	366	3	517	3	442	3
20:00	21:00	439	3	431	4	415	3	383	5	281	1	164	1	314	1	396	3	347	3
21:00	22:00	228	5	250	0	238	0	252	2	201	1	127	0	199	2	233	2	214	1
22:00	23:00	136	2	151	2	153	0	182	1	128	0	84	1	126	0	150	1	137	1
23:00	0:00	43	0	57	0	74	0	108	0	102	0	55	0	58	0	68	0	71	0
TOTALES		6.728	170	6.853	176	7.193	173	7.100	166	5.531	72	4.136	24	6.555	112	6.885	157	6.300	129
% pesados		98%	2%	97%	3%	98%	2%	98%	2%	99%	1%	99%	1%	98%	2%	98%	2%	98%	2%
% dirección 1:		54,7%				I (l,m,6)[8-14]= 2678				I.Medía (con festivos) 6.429				I (l,m,24): 7.042					
% dirección 2:		45,0%				C.Exp.Diario-D(m)[6/24]= 2,63				S Factor festivos abr-17 0,91									



GRAFICO DE DISTRIBUCION DE VEHICULOS



CROQUIS DE UBICACION DE LA ESTACION DE AFOROS

ESTUDIO DE TRÁFICO DENIA. AÑO 2017. CAMPAÑA VERANO

ASISTENCIA TECNICA:
C.A.T., S.L.

FICHA DE AFOROS



AFORO: CV-730-1s	FECHA: 04/04/2017	DIA: martes	Contador: TENOR-0004	Fichero: CV-730-1s
SECTOR: ONDARA	CTRA.: CV-730		LONG.: 13.27	
DENOMINACION: DENIA A PROV. DE VALENCIA				
TRAMO:	DENOMINACION:	P.K.:	LONG.:	TIPO:
1 de 2	del P.K.0+000 al 7+500		7,50	1.2

HORAS		martes 04/04/2017		miércoles 05/04/2017		jueves 06/04/2017		viernes 07/04/2017		sábado 08/04/2017		domingo 09/04/2017		lunes 10/04/2017		Valor medio Laborables		Valor medio Semanal	
INICIO	FINAL	Liger.	Pes.	Liger.	Pes.	Liger.	Pes.	Liger.	Pes.	Liger.	Pes.	Liger.	Pes.	Liger.	Pes.	Liger.	Pes.	Liger.	Pes.
0:00	1:00	35	0	16	1	21	0	27	0	72	0	115	1	33	0	26	0	46	0
1:00	2:00	15	0	7	0	10	0	21	0	34	0	94	1	23	0	15	0	29	0
2:00	3:00	12	0	4	2	6	1	14	0	24	0	46	1	8	0	9	1	16	1
3:00	4:00	10	1	9	2	13	1	11	1	22	0	40	0	12	1	11	1	17	1
4:00	5:00	7	2	7	0	6	1	13	0	16	0	47	0	4	0	7	1	14	0
5:00	6:00	35	0	32	2	30	1	38	1	24	0	43	0	44	1	36	1	35	1
6:00	7:00	191	8	185	8	175	4	202	7	77	2	58	3	166	6	184	7	151	5
7:00	8:00	53	2	304	15	319	21	307	19	168	10	120	7	346	16	266	15	231	13
8:00	9:00	54	3	348	13	387	18	417	20	357	8	274	7	445	16	330	14	326	12
9:00	10:00	424	19	422	20	383	16	490	26	468	14	384	7	638	24	471	21	458	18
10:00	11:00	468	21	471	13	497	15	559	37	582	6	556	4	754	24	550	22	555	17
11:00	12:00	504	29	536	25	516	21	614	28	680	9	679	6	732	23	580	25	609	20
12:00	13:00	529	20	496	16	567	19	654	17	731	6	762	8	745	18	598	18	641	15
13:00	14:00	411	10	436	18	429	11	480	20	539	5	648	8	654	12	482	14	514	12
14:00	15:00	375	15	368	19	354	16	399	14	462	4	498	9	474	16	394	16	419	13
15:00	16:00	446	15	470	14	496	7	512	22	479	6	523	3	592	21	503	16	503	13
16:00	17:00	425	11	442	8	461	11	527	13	490	6	620	8	662	18	503	12	518	11
17:00	18:00	451	8	402	14	501	11	534	14	677	1	683	5	681	9	514	11	561	9
18:00	19:00	437	7	407	8	453	12	534	7	695	4	726	7	673	12	501	9	561	8
19:00	20:00	359	8	344	5	438	6	532	3	713	1	670	1	628	6	460	6	526	4
20:00	21:00	208	7	223	3	256	5	404	5	569	11	504	4	515	5	321	5	383	6
21:00	22:00	136	5	124	6	161	5	270	6	408	5	333	5	317	4	202	5	250	5
22:00	23:00	93	0	95	2	121	2	207	1	326	2	213	1	232	2	150	1	184	1
23:00	0:00	40	1	42	1	61	3	129	2	221	3	118	1	89	0	72	1	100	2
TOTALES		5.718	192	6.190	215	6.661	207	7.895	263	8.834	103	8.754	97	9.467	234	7.185	222	7.647	187
% pesados		97%	3%	97%	3%	97%	3%	97%	3%	99%	1%	99%	1%	98%	2%	97%	3%	98%	2%
% dirección 1:		50,6%		I (l,m,6)[8-14]= 3125				I.Medía (con festivos) 7.834				I (l,m,24): 7.407							
% dirección 2:		49,8%		C.Exp.Diario-D(m)[6/24]= 2,37				S Factor festivos abr-17 1,06											

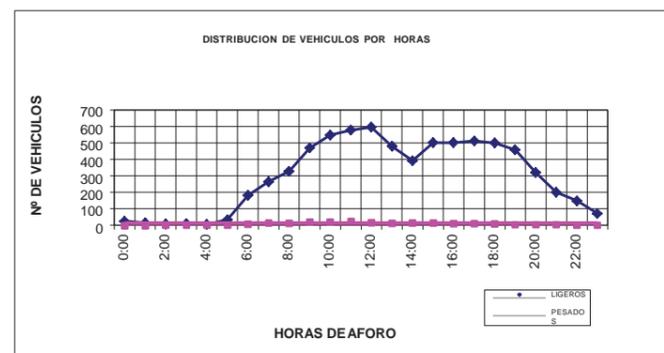
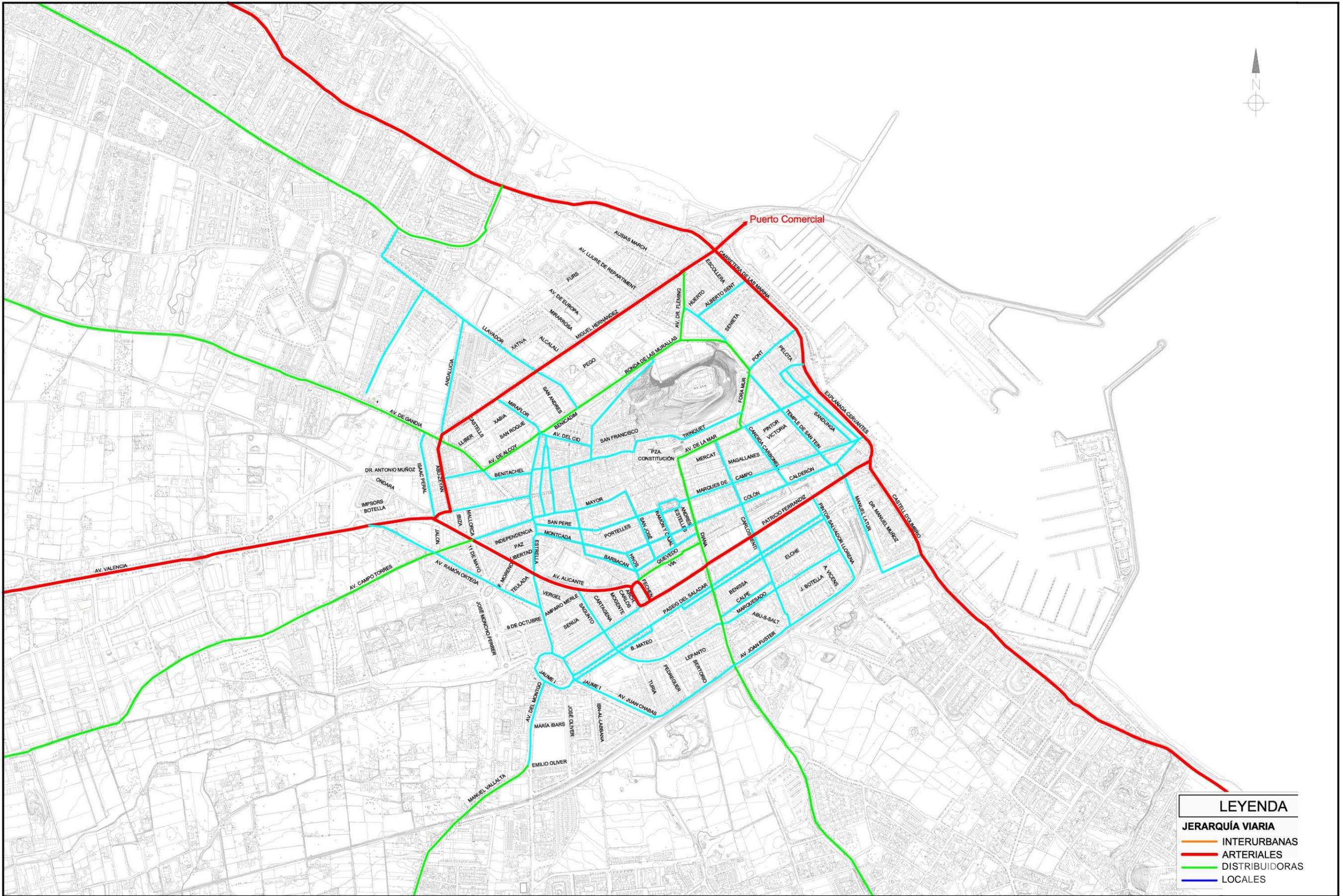


GRAFICO DE DISTRIBUCION DE VEHICULOS



LOCALIZACIÓN DE LA ESTACION DE AFOROS

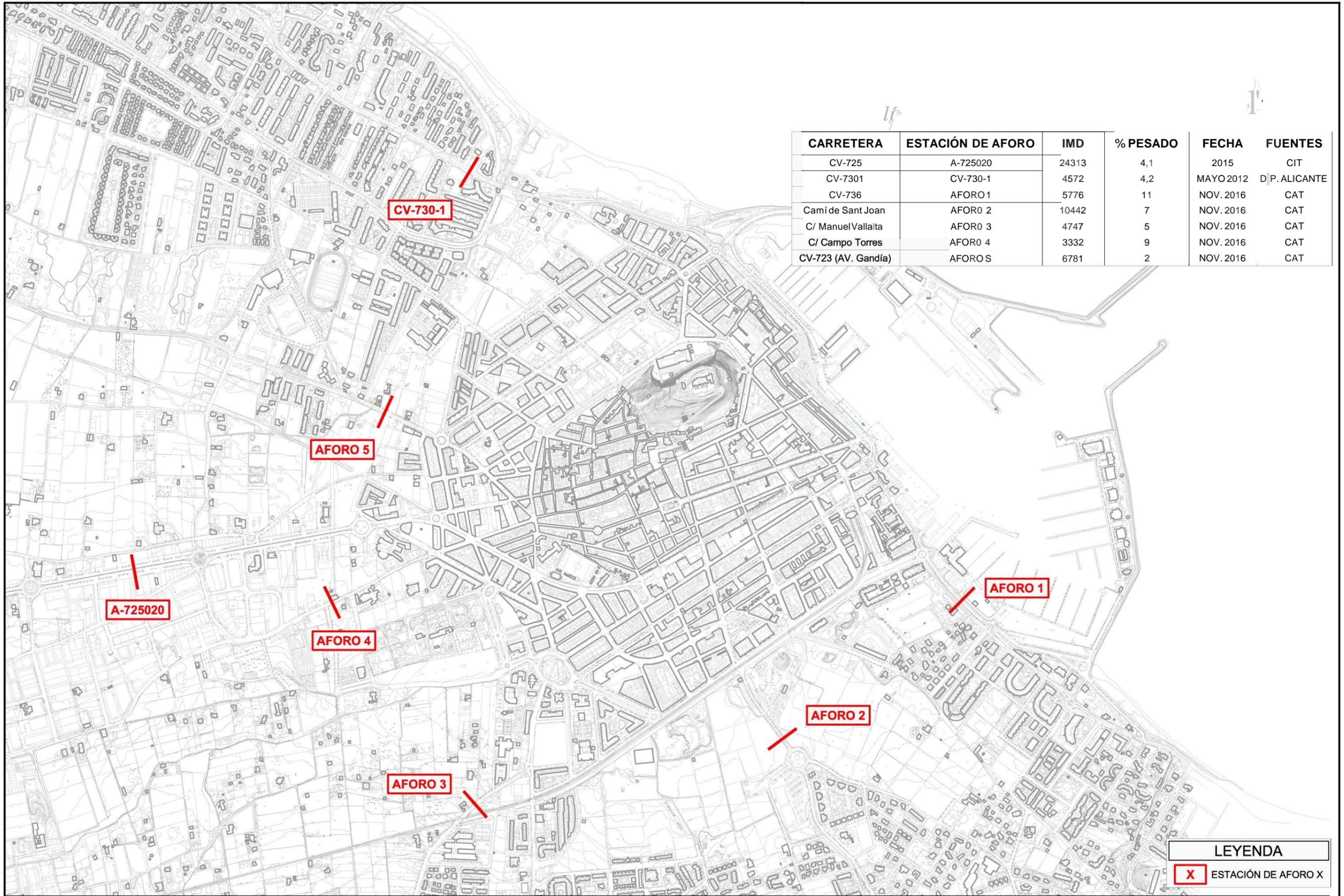
ANEXO I - PLANOS



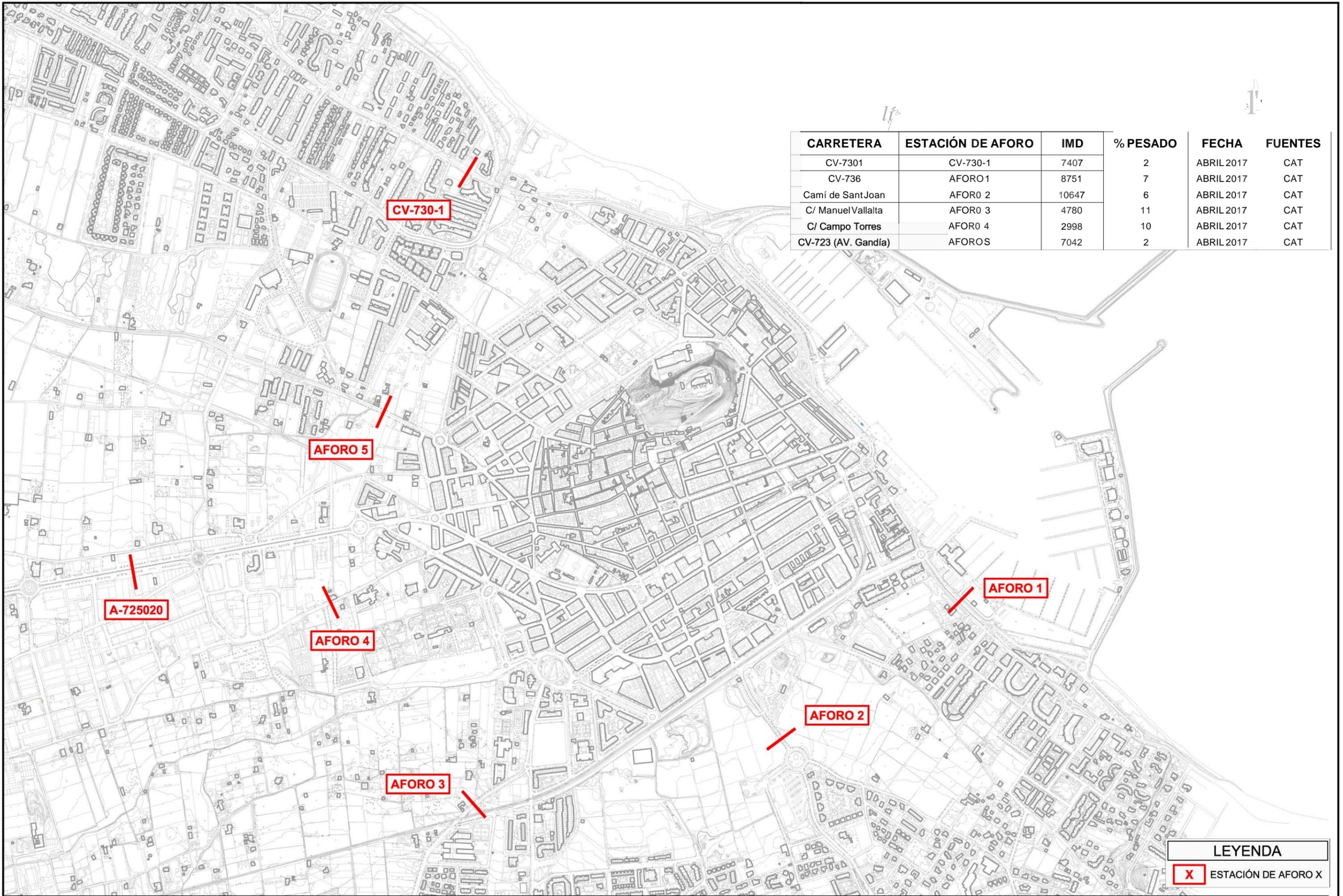
LEYENDA

JERARQUÍA VIARIA

- INTERURBANAS
- ARTERIALES
- DISTRIBUIDORAS
- LOCALES



LEYENDA
 X ESTACIÓN DE AFORO X



CARRETERA	ESTACIÓN DE AFORO	IMD	% PESADO	FECHA	FUENTES
CV-7301	CV-730-1	7407	2	ABRIL 2017	CAT
CV-736	AFORO 1	8751	7	ABRIL 2017	CAT
Camí de Sant Joan	AFORO 2	10647	6	ABRIL 2017	CAT
C/ Manuel Vallalta	AFORO 3	4780	11	ABRIL 2017	CAT
C/ Campo Torres	AFORO 4	2998	10	ABRIL 2017	CAT
CV-723 (AV. Gandía)	AFOROS	7042	2	ABRIL 2017	CAT

LEYENDA

X ESTACIÓN DE AFORO X

ANEJO Nº 4: ESTUDIO MOVILIDAD CALLE MARQUÉS DE CAMPO

ÍNDICE

1. INTRODUCCIÓN
2. ESTUDIO DE ROTACIONES EN LA CALLE MARQUÉ DE CAMPO
 - 2.1 OFERTA DE APARCAMIENTO PÚBLICO EN DÉNIA
 - 2.2 OFERTA DE APARCAMIENTO PÚBLICO EN LA ZONA DE ESTUDIO
 - 2.3 DESCRIPCIÓN DEL ESTUDIO DE ROTACIONES DE VEHÍCULOS
 - 2.4 ESTUDIO DE AFOROS
 - 2.5 RESULTADOS
3. ESTUDIO DE PEATONALIZACIÓN DE LA CALLE MARQUÉS DE CAMPO
 - 3.1 DISEÑO DE LAS ENCUESTAS DE OPINIÓN
 - 3.2 ANÁLISIS GLOBAL DE LAS ENCUESTAS
 - 3.3 ANÁLISIS ENCUESTAS RESIDENTES DE DÉNIA
 - 3.4 ANÁLISIS ENCUESTAS NO RESIDENTES DE DÉNIA
4. CONCLUSIONES

ANEXO I: PLANOS

ANEJO Nº 4: ESTUDIO DE MOVILIDAD DE LA CALLE MARQUÉS DE CAMPO
1. INTRODUCCIÓN

Uno de los principales indicadores de movilidad dentro del núcleo urbano de una ciudad es el tráfico rodado de vehículos particulares. Su intensidad depende de varios factores; capacidad del viario, centros atractores de desplazamientos,... pero sin duda, la facilidad en la localización del aparcamiento es uno de los aspectos que más influye en el uso del vehículo privado para los desplazamientos urbanos.

Para el analizar la movilidad de la Calle Marqués de Campo se realizó una campaña de aforos de estacionamientos en vía pública determinando el nivel de ocupación y el porcentaje de rotación de vehículos.

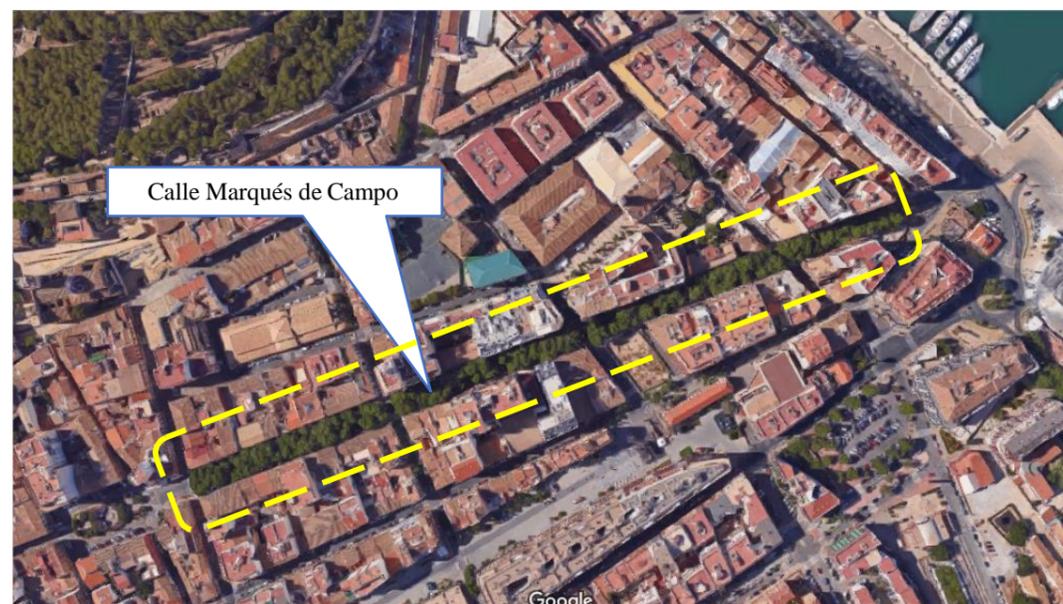


Fig. 1.- Zona de estudio – Calle Marqués de Campo

Del mismo modo, se realizaron encuestas de campo para a partir de los resultados, conocer el modo en que los residentes y no residentes de Dénia hacen uso de esta calle, y su opinión respecto a su posible peatonalización, bien durante todo el año bien de manera temporal (fines de semana, meses de verano...).

Estos trabajos, encuestas y aforos de aparcamiento, se llevaron a cabo los días 3-4-2017 y 4-4-2017, coincidiendo con la festividad de la Semana Santa, para incluir en este sondeo a aquéllos no residentes en la población de Dénia y que han decidido elegir a Dénia como destino turístico.

Al final del documento se facilita el estadillo de encuesta empleado.

2. ESTUDIO DE ROTACIONES EN LA CALLE MARQUÉS DE CAMPO
2.1 OFERTA DE APARCAMIENTO PÚBLICO EN DÉNIA

Además de la posibilidad de poder aparcar en las distintas calles de la población, Dénia cuenta con numerosos Parkings públicos, entre los que desatacamos los siguientes:

- Parking La Vía
- Aparcamiento FGV
- Parking Muelle Fusta
- Parking Alqueries
- Parking La Marina
- Parking Puerto (Denia)
- Parking El Portet
- Aparcamiento Miguel Hernández
- Parking El Raset
- Parking Biblioteca Municipal
- Parking Polideportivo
- Parking Avda. Montgó
- Parking La Lonja

Su localización se facilita en los planos adjuntos al presente documento (plano1).

Todos estos aparcamientos ofertan un total de 2859 plazas de aparcamiento.

Parking - Dénia	Nº Plazas
Parking - La Vía	462
Parking - FGV	90
Parking - Muelle Fusta	292
Parking - Alqueries	112
Parking - La Marina	217
Parking- Puerto (Denia)	103
Parking - El Portet	201
Aparc. Miguel Hernández	220
Parking - El Raset	400
Parking - Biblioteca Municipal	68
Parking - Polideportivo	92
Parking - Av. Montgó	550
Parking - Lonja	52
Total Plazas	2859

- Tabla resumen plazas aparcamiento contabilizadas en los Parking de Dénia. Fuente: Elaboración propia-

2.2 OFERTA DE APARCAMIENTO EN LA ZONA DE ESTUDIO

Se ha acotado la zona de estudio, estableciendo un radio de influencia R=200m en el entorno de la calle Marqués de Campo. En esta zona de estudio encontramos varias opciones de aparcamiento:

- Parkings públicos: La Vía, Parking Estación FGV, Aparcamiento Lonja de Dénia y Aparcamiento Muelle Fusta
- Aparcamiento en las propias calles

Parkings públicos

En la calle de la Vía, situada a 100m de la calle Marqués de Campo, está situado el parking La Vía. Este parking cuenta con 462 plazas repartidas en 10.000 m2.



Fig.2.- Una de las tres entradas al parking La Vía.

El Parking situado en la Estación FGV, a unos 125 m de la zona de estudio, cuenta con 90 plazas de aparcamiento. Se trata de un aparcamiento cuya modalidad de estacionamiento es de rotación (zona azul).



Fig.3.- Vista Parking Estación FGV

El Aparcamiento de la zona Lonja de Dénia tiene capacidad para unos 52 vehículos.



Fig.4.- Vista Parking zona Lonja de Dénia

Y el Parking Muelle Fusta cuenta con 292 plazas de aparcamiento

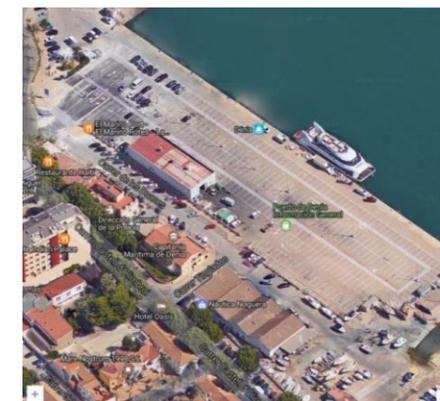


Fig.5.- Vista Parking zona Muelle Fusta

Parking - Zona de Estudio	Nº Plazas
Parking - La Vía	462
Parking - FGV	90
Parking - Muelle Fusta	292
Parking - Lonja	52
Total Plazas	896

- Tabla resumen plazas aparcamiento contabilizadas en zona estudio. R=200m. Fuente: Elaboración propia-

Aparcamiento en las propias calles

Se han contabilizado las plazas de aparcamiento existentes en el viario público en la zona de estudio, para un radio de influencia R=200 m a partir de la Calle Marqués de Campo.

En las calles situadas al norte de la Calle Marqués de Campo, dentro de la zona de estudio, hay un total de 425 plazas de aparcamiento, de las que 368 plazas son aparcamientos de rotación tipo Zona Azul (el 87% de las plazas).

Las calles situadas al sur de la Calle Marqués de Campo, como por ejemplo la calle Colón y calle Calderón, están dotadas en la mayoría de los casos, de dos bandas de aparcamiento en cordón exceptuando aquellas cuya sección es menor de 8 metros donde encontramos una única banda de aparcamiento. En esta zona el aparcamiento en el viario público no está regulado.



Fig.6.- Sección Tipo (Aparcamiento) en la calle Colón

La calle Marqués del Campo está dotada en su totalidad de una banda de estacionamiento en cordón y otra en espiga.

Esta calle cuenta con una capacidad de 229 plazas para coches y 82 plazas para motos.



Fig. 7.- Tipología aparcamiento en la Calle Marqués de Campo

En los planos adjuntos se ha grafiado la zona de estudio, en los que puede identificarse las calles que quedan dentro del radio de influencia R=200 m, y que por lo tanto se han contabilizado las plazas de aparcamiento que éstas ofertan.

Desglose de aparcamientos registrados para el estudio en un radio de 200m

Zona Norte	425
Zona Sur	1085
C/ Marqués de Campo	229
Total plazas aparcamiento	1739

% Plazas de aparcamiento eliminadas con la peatonalización

Total de aparcamiento registrado que se elimina

Total plazas - C/ Marqués de Campo	229
---	------------

Total de aparcamiento registrado en el estudio en un radio de 200

Total plazas - Zona de estudio	1739
Total plazas - Parking	896

% Plazas eliminadas debido a la peatonalización

(Total Eliminadas / Total contabilizadas) x 100 =	8.69%
--	--------------

La peatonalización de la Calle Marqués de Campo supondrá la pérdida de un 8,69% de las plazas ofertadas actualmente en la zona de estudio (R200m).

2.3 DESCRIPCIÓN DEL ESTUDIO DE ROTACIONES DE VEHÍCULOS

Para el estudio del aparcamiento actual en vía pública se ha establecido un visado de las 2 tipologías de aparcamiento existente siendo el estudio:

- Tipología de aparcamiento tipo cordón: 120m
- Tipología de aparcamiento tipo espiga: 75m

La metodología seguida ha sido la de determinar para la calle Marqués de Campo el porcentaje de ocupación del tráfico rodado.

Para ello se contabilizan las plazas ocupadas y las plazas libres en diferentes tramos horarios desde las 10:00 h hasta las 17:00 h.

El estudio se completó determinando no sólo el porcentaje de ocupación, sino también el de rotación.



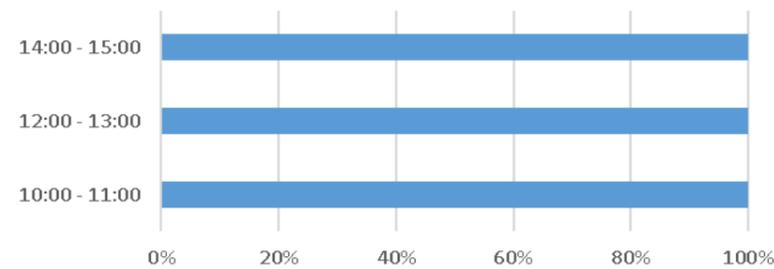
Fig. 8.- Localización de los puntos A y B para el estudio de rotaciones Calle Marqués de Campo

2.4 ESTUDIO DE AFOROS

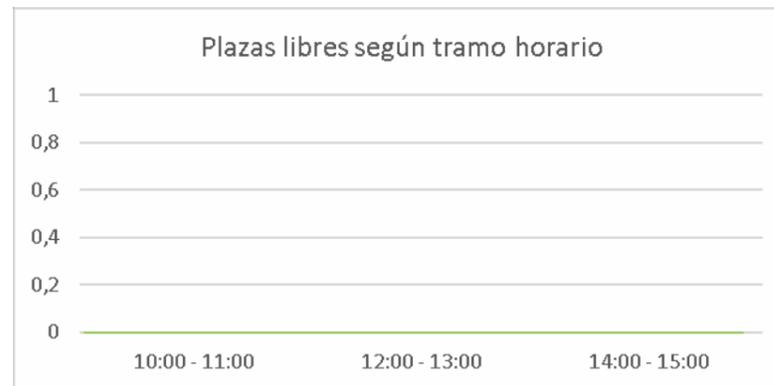
Calle Marqués de Campo – Punto A

Lunes	TRAMO HORARIO		
	10:00 - 11:00	12:00 - 13:00	14:00 - 15:00
Plazas Disponibles	21	21	21
Ocupación	21	21	21
% Ocupación Coches	100%	100%	100%

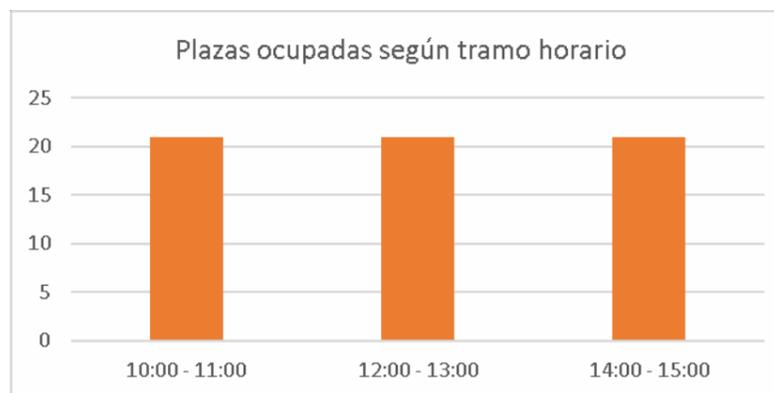
Porcentaje de ocupación según el tramo horario



Plazas libres según tramo horario

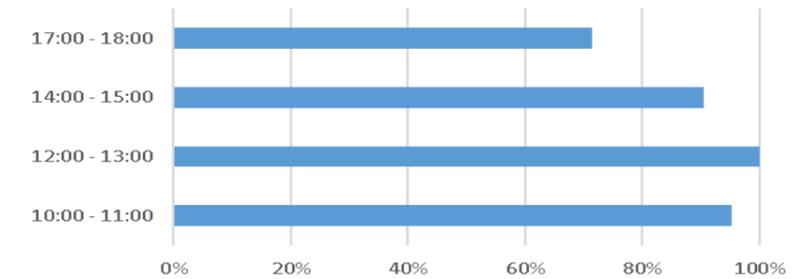


Plazas ocupadas según tramo horario

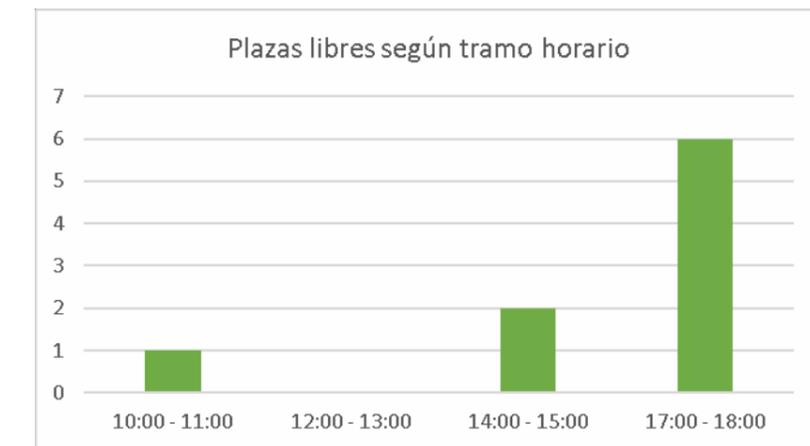


Martes	TRAMO HORARIO			
	10:00 - 11:00	12:00 - 13:00	14:00 - 15:00	17:00 - 18:00
Plazas Disponibles	21	21	21	21
Ocupación	20	21	19	15
% Ocupación Coches	95%	100%	90%	71%

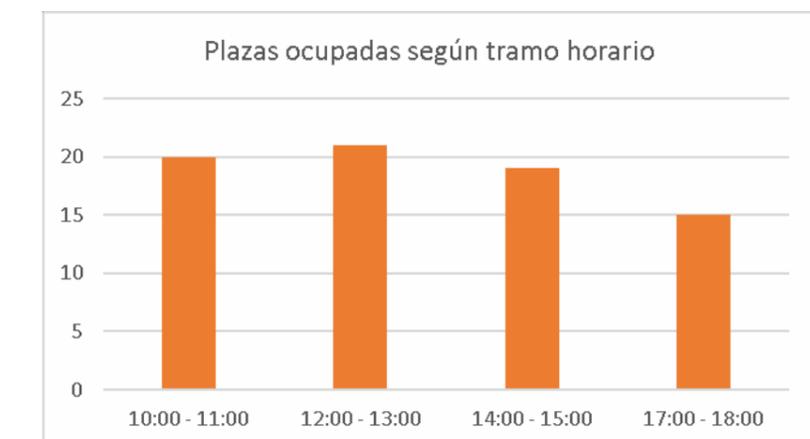
Porcentaje de ocupación según el tramo horario



Plazas libres según tramo horario



Plazas ocupadas según tramo horario

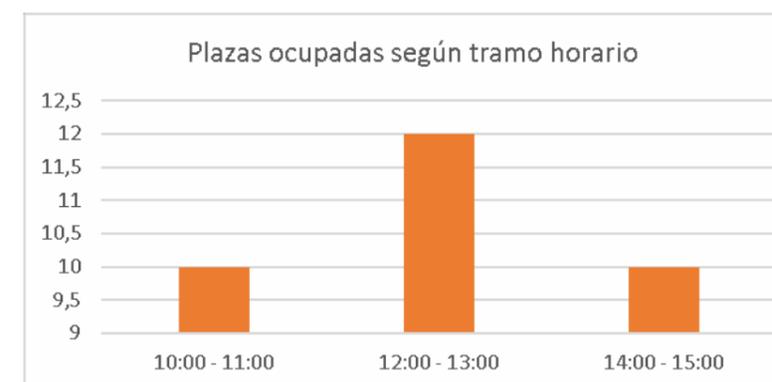
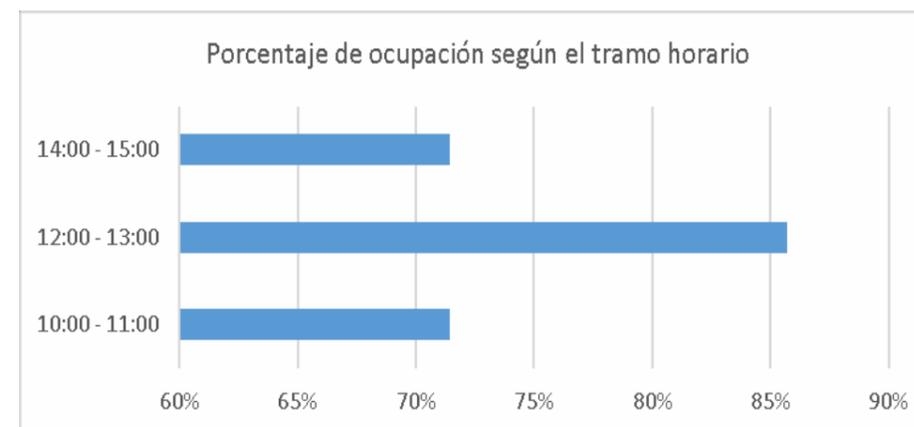


PUNTO A		LUNES	
10:00	12:00	14:00	
6825HCN	6825HCN	6825HCN	
5349BXW	5349BXW	5349BXW	
9905DSW	9905DSW	9511GLC	
1765AGHV	4292CVW	2421GSZ	
5294ALG		5624JVM	
1737JRX	V6192HB	V6192HB	
3638HYH	3638HYH	3638HYH	
7579HTX	0276JJF	0276JJT	
7690GFP	7690GFP	4710JTL	
9000FVR	9000FVR	9000FVR	
A3051OB	A3051OB	0351GMP	
0618JNN	1936BLD	1936BLD	
A9653DZ	4335JRF	4335JRT	
8197CWK	8241DSB	8241DSB	
2592JKP	8015JRJ	8015JYJ	
	4924HNV	4924HNV	
2935DRC	2935DRC	2935DRC	
6273DHH	8545CJW	3288CVG	
9761HJP	9561HJP	3598DCH	
7982DGZ	2803ERP	5916FCN	
9025JSG	9025JJG	9025JSG	
2057CMV	3538JVS	4273CCF	
5618HKM	5618HKM	5618HKM	

PUNTO A		MARTES	
10:00	12:00	14:00	17:00
6825HCN	6825HCN	7365JFG	9695CYP
5349BXW	5349BXW		8466CVF
3197HPH	3197HPM	3197HPH	
4596DRN	4596DRN	4596DRN	
6935HST	6935HST	4630DVV	
5793JMH	3090JFR	3090JFR	
3638HYH	4598FBF	4598FBF	
2671JWX	6949HBN	7799GHP	1973BXK
2128CNC	2128CNC	2128CNC	2128CNC
9000FVR	9000FVR	9000FVR	9000FVR
2167FLY	2167FLY	2167FLY	0816FWL
8660JSH	4699JBD	4699JBD	1862CVV
6476GWZ	6476GWZ	6476GKZ	3496HHY
4714CZF	4714GZF	CW442NM	0785JMF
2239HZW	4602JHP		5355DGM
3871FCT	3871FCT	YTZ226	B391HSJ
4014JJD	4014JJD	4014JJD	4014JJD
8180JBP	8180JBP	8180JBP	8554DDF
8239JJZ	8239JJZ	8239JJZ	6434DKM
7379FWM	7379FVM	7379FVM	7379FVM
6919FLS	6919FLS	6919FSL	7982DGZ
	M8334YL	3638MYM	

Calle Marqués de Campo – Punto B

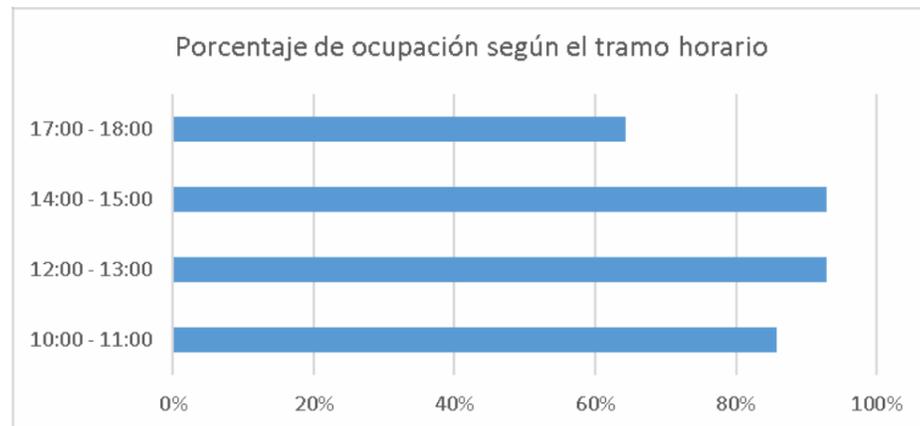
Lunes	TRAMO HORARIO		
	10:00 - 11:00	12:00 - 13:00	14:00 - 15:00
Plazas Disponibles	14	14	14
Ocupación	10	12	10
% Ocupación Coches	71%	86%	71%



Del análisis de los datos se observa que aunque existe bastante rotación de vehículos, el 60% de los vehículos contabilizados están aparcados como máximo durante 1 hora, varios coches (el 9% de los vehículos contabilizados) permanecen en la vía pública prácticamente todo el día.



Martes	TRAMO HORARIO			
	10:00 - 11:00	12:00 - 13:00	14:00 - 15:00	17:00 - 18:00
Plazas Disponibles	14	14	14	14
Ocupación	12	13	13	9
% Ocupación Coches	86%	93%	93%	64%



PUNTO B		LUNES	
10:00	12:00	14:00	
6277BYZ	8396HNL	9514JPJ	
	6533CDL	0972CCR	
2784JVS	2784JVS	2784JVS	
5202JLH	5202JJK	5202JLH	
6429JFJ	KMK944D	3132BPM	
7203JDC	7203JDC	7203JDC	
A9433DU	A9433DU	A9433DU	
8671JHS	8671JHS	7418HVR	
0007GRT	0007GRT	2723HDY	
2815FPX	2815FPX	8964GXR	
2639DBJ	3098FHN	8857DJN	
5595JKT	9986JLH		
	7693HRC		

PUNTO B		MARTES	
10:00	12:00	14:00	17:00
1733DYB	1733DYB	1733DYB	3637HVV
2784JVS	2784JVS	2784JVS	8820JSX
5202JLH	5202JLH	5202JLH	7669JVW
CB668TP	CB668TP	CB668TP	5202JLH
6110DGT	6110DGT	6110DGT	3894JTD
7203JDC	7203JDC	7203JDC	3106JBC
BADEN477	BADEN477	BADEN477	A7X630
7598CCN	VSKHZ333	VSKHZ333	7290HDX
1825HWV	4478FBD	7969HGZ	1243JMN
1296HJG	7400HNF	9034JMR	2686HGC
0525JWJ	0525JWJ	4448CPG	
2386HSY	M1398VW		
4112GTZ	7302CPI	7302CPI	
	2688MGC	2686MGC	

Del análisis de los datos obtenidos en el PUNTO B, se observa que existe bastante rotación de vehículos, el 73% de los vehículos contabilizados están aparcados como máximo durante 1 hora, y el 10% está estacionado un máximo de 2 horas. En este punto son menos los coches (sólo el 6% de los vehículos contabilizados) que permanecen aparcados en esta calle durante todo el día.



2.5 RESULTADOS

En cuanto a las rotaciones, en el primer punto del estudio de la Calle Marqués de Campo PUNTO A se observaron elevados porcentajes de ocupación. El primer día con el 100% de las plazas ocupadas y el segundo día con una media del 90% de ocupación.

En el segundo punto del estudio, PUNTO B, los porcentajes de ocupación fueron inferiores, registrando el lunes el valor máximo de ocupación del 86 % en el tramo horario de 12:00 a 13:00 h, y el martes el 93% entre las 12:00 y las 15:00 h.

3. ESTUDIO DE PEATONALIZACIÓN DE LA CALLE MARQUÉS DE CAMPO

3.1 DISEÑO DE LAS ENCUESTAS DE OPINIÓN

Se han realizado encuestas de opinión a través de entrevistas personales, para lo que se diseñó una encuesta con un total de 18 preguntas, separadas en varios bloques.

- Variables discriminatorias
- Características del movimiento – vehículos
- Peatonalización
- Alternativas
- Valoración del transporte público
- Valoración del vehículo privado

El ámbito del estudio era la Calle Marqués de Campo.



- Imagen: Localización Calle Marques de Campo (Dénia). Fuente: Google Maps (2017)-

Todas las encuestas se realizaron entre los días 3-4-2017 y 4-4-2017.

3.1.1 Variables discriminatorias

Estas preguntas servirán para realizar un análisis discriminatorio de las encuestas, permitiendo conocer si se trata o no de residente en Dénia o el motivo de los viajes al centro, y así comparar la opinión de los residentes en Dénia respecto a los foráneos.

3.1.2 Características del movimiento - vehículos

En este bloque de la encuesta, se les pregunta cómo han llegado a la población, si les ha costado encontrar aparcamiento, dónde han aparcado y cuánto tiempo han tardado en aparcar.

3.1.3 Peatonalización

Los desplazamientos a pie representan una parte importante de la movilidad de Dénia dadas las dimensiones de la población. Por esto, la caracterización del tráfico peatonal en este ámbito de estudio, es un punto importante para el análisis de la movilidad.

En esta parte de la encuesta se les ha preguntado directamente su opinión acerca de la peatonalización o no de la calle Marqués de Campo, y los motivos por los que están en contra.

3.1.4 Alternativas

En este bloque de la encuesta se les ha preguntado acerca de cómo creen que se podría mejorar el tráfico en el centro.

3.1.5 Valoración del transporte público

La mayoría de los encuestados valoran como MUY MALO el tráfico en el centro. Y respecto al servicio de autobuses se les ha preguntado sobre la regularidad y cumplimiento de horarios, la limpieza, la relación calidad-precio, y si suelen usarlo.

3.1.6 Valoración del vehículo privado

En este bloque de la encuesta se pide información sobre si es propietario de un vehículo, cuando lo usa, por qué prefiere el vehículo privado frente al transporte público y si se plantearía dejar de usar el coche y emplear el transporte público, la bicicleta o incluso ir a pie, para sus desplazamientos cotidianos.

A continuación se facilita el modelo (estadillo) de la encuesta realizada y el resultado del análisis de todas ellas.

ENCUESTA MOVILIDAD DÉNIA

Nº de la encuesta _____	Explicación: Estamos realizando una encuesta para el Plan de Movilidad de la ciudad, que está haciendo el Ayuntamiento para conocer la opinión de la ciudadanía sobre la movilidad diaria.	
Punto de la encuesta _____	Fecha de realización _____	Hora de realización _____

1 – VARIABLES DISCRIMINATORIAS

Lugar de residencia		Motivo del viaje		
P.1 Su lugar de residencia es	(1)	P.2. ¿Cuál es el motivo de haber venido al centro? (Puede haber varios).	1ª	2ª
- Denia	1	- Por trabajo	(2)	(3)
- Un municipio próximo a Denia	2	- Por compras		
- Un municipio lejano a Denia	3	- Por estudios		
		- Por ocio		
		- Gestiones		
		- Por otra razón		

2.- CARACTERISTICAS DEL MOVIMIENTO - VEHICULOS

Si es de un municipio fuera de Denia			
Forma de acceso		Aparcar - Tardanza	
P.3 Para llegar a Denia ha venido en coche propio o transporte público?	(4)	P.6. Cuanto tiempo ha tardado en aparcar el coche?	(7)
- En vehículo	1	- Menos de 2 minutos	1
- En transporte público	2	- Entre 2 y 5 minutos	2
		- Entre 5 y 10 minutos	3
		- Más de 10 minutos	4
A los que han venido en coche		**Para los que han dejado el coche fuera del centro	
Aparcar - Tardanza		P.7. Cuanto tiempo ha empleado para venir al centro desde donde dejo el coche?	
P.4. Le cuesta encontrar aparcamiento?	(5)	- Menos de 2 minutos	1
- Si	1	- Entre 2 y 5 minutos	2
- No	2	- Entre 5 y 10 minutos	3
		- Más de 10 minutos	4
Lugar de aparcamiento			
P.5 Donde ha dejado el coche?	(6)		
- En un parking fuera de la zona	1		
- En la calle fuera de la zona	2		
- Calle dentro de la zona	3		
- Estacionamiento público de la zona	4		

3.- PEATONALIZACIÓN

P.8 Estaría a favor de peatonalizar la calle Marqués del Campo (Denia)?	(9)	P.10 En caso de que la peatonalización (Marqués de Campo) fuera temporal, que preferiría?	(11)
- Si	1	- Todo el año	1
- No	2	- Temporal	2
		- Fines de semana	
		- Verano	
		- Algún día en concreto	
P.9 En caso de "No" peatonalización, cuál es el motivo - Porque?	(10)		
	1		

4.- ALTERNATIVAS

P.11. Qué haría usted para mejorar el tráfico en el centro	(12)
- Ensanchar aceras y espacios para peatones	1
- Disminuir el tráfico de paso en	2
- Crear carriles bici	3
- Mejorar el transporte público	4
- Controlar el aparcamiento en la calle	5
- Aumentar plazas de aparcamiento públicos	6
- Otra, Cual?	7

5.- VALORACION DEL TRANSPORTE PUBLICO

P.12. Cómo valora el tráfico del centro?	(13)
- Bueno	1
- Regular	2
- Malo	3
- Muy malo	4
- Malo a ratos	5

Valoración del servicio de autobuses	MB	B	RQ	M	MM
P.13 Como valoraría el servicio de autobuses respecto a:	(14)	(15)	(16)	(17)	(18)
- Cumplimiento de horarios	1	1	1	1	1
- Limpieza	2	2	2	2	2
- Relación precio/calidad	3	3	3	3	3
- Accesibilidad a principales lugares	4	4	4	4	4
- Nunca lo utilizo	5	5	5	5	5

6.- VALORACION DEL VEHICULO PROPIO

Disponibilidad de vehículo		Nivel de satisfacción	
P.14.a Dispone de coche propio	(19)	P.16. Remplazaría el coche por transporte público si mejorara el servicio?	(22)
- Si (Pasar a P.14. b)	1	- Si	1
- No (Pasar a P.15)	2	- No	2
P.14.b Cuando lo utiliza?	(20)	Y otro?	(23)
- Todos los días	1	- Por una moto	Si 1
- Alguna vez entre semana	2		No 2
- Raramente	3	- Por una bici	Si 3
- Solo para viajes	4		No 4
P.15 que ventajas tiene el automóvil	(21)	- Por venir andando	Si 5
- Es más cómodo	1		No 6
- Es más rápido	2		
- No hay otro medio de transporte	3		
- Me gusta conducir	4		
- Otra	5		

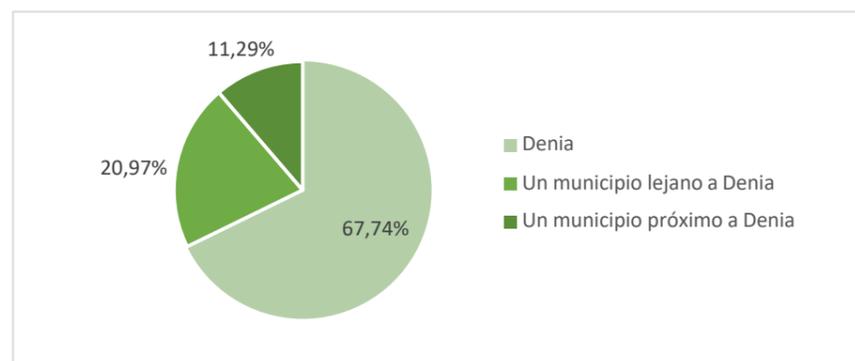
- Imagen del estadillo "Encuesta movilidad Dénia". (Hoja 2 de 2). Fuente: Elaboración propia. -

- Imagen del estadillo "Encuesta movilidad Dénia". (Hoja 1 de 2). Fuente: Elaboración propia. -

3.2 ANÁLISIS GLOBAL DE LAS ENCUESTAS

3.2.1 Variables discriminatorias

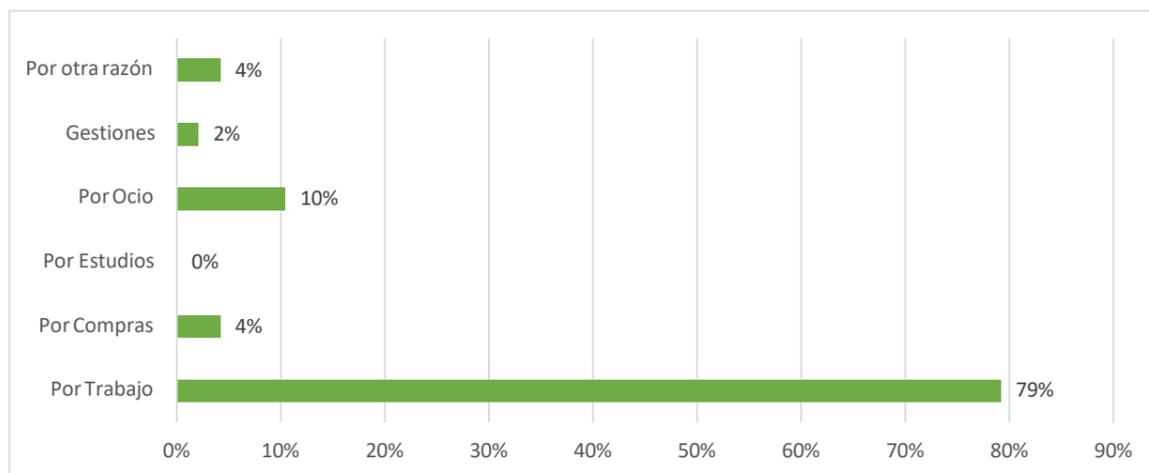
P.1.- Su lugar de residencia es:



La mayoría de los encuestados fueron residentes de Dénia (el 67,74%) o de un municipio próximo a la población.

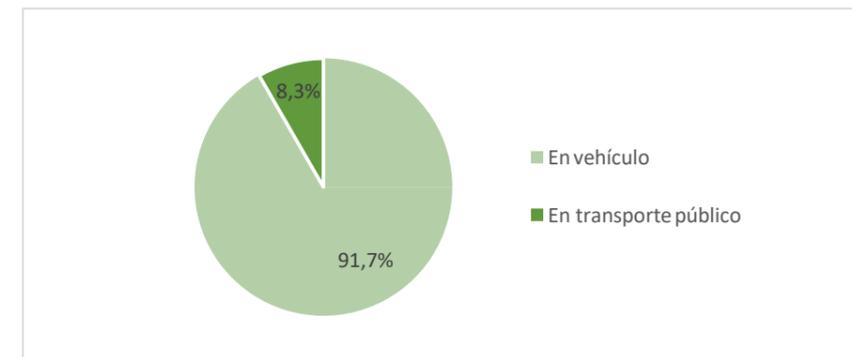
P2.- ¿Cuáles el motivo de haber venido al centro?

Respecto a los motivos por los que fueron al centro de Dénia los encuestados respondieron mayoritariamente que se desplazaron por trabajo, ocio o por realizar compras.



3.2.2 Características del movimiento - vehículos

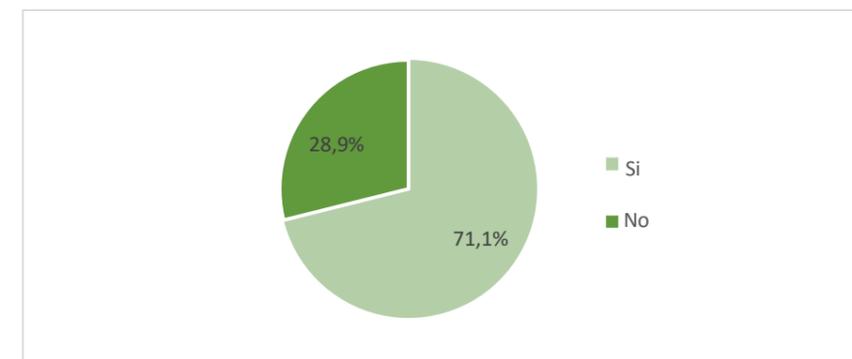
P3.- Para llegar al Dénia, ¿ha venido en coche o en transporte público?



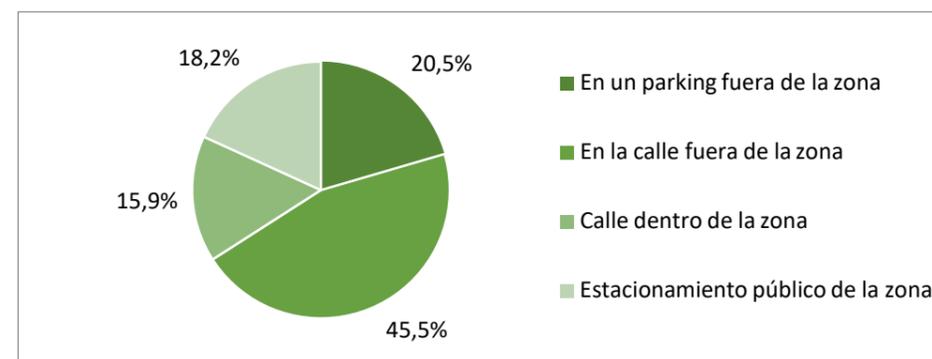
El 91,7% de los encuestados se desplazaron en su vehículo, siendo insignificante el uso del transporte público, con un 8,3% de los desplazamientos.

P4.- ¿Le cuesta encontrar aparcamiento?

A esta pregunta el 71,1% de los encuestados manifestó que les resulta complicado encontrar aparcamiento.



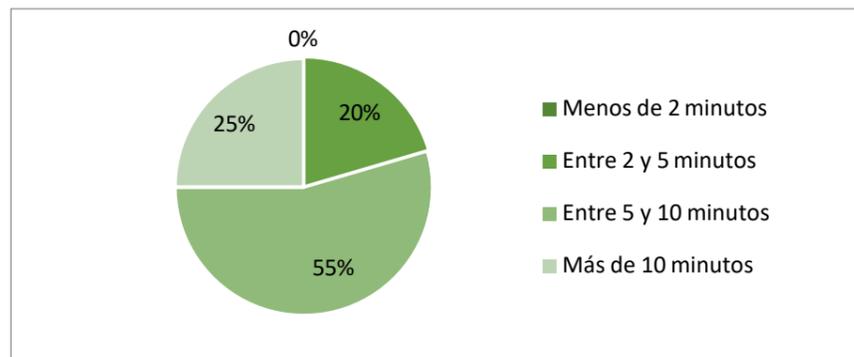
P5.- ¿Dónde ha dejado el coche?



A esta pregunta el 45,5% de los encuestados reconocieron que dejaron su vehículo en una calle fuera de la zona de estudio, seguido con un 20,5% que aparcaron en un parking fuera de la zona, y sólo un 15,9% consiguieron aparcar en el viario público de la zona de estudio.

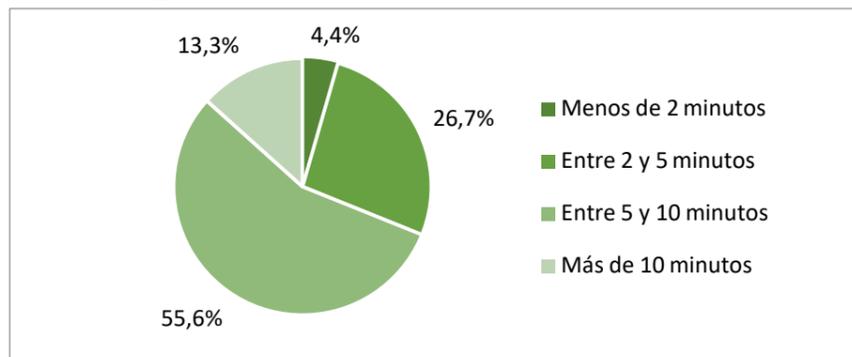
P6.- ¿Cuánto tiempo ha tardado en aparcar el coche?

Respecto al tiempo que les llevó el poder estacionar el coche, a la mayoría (55%) le llevó más de 10 minutos, y los que menos tardaron (20% de los encuestados) tardaron de 2 a 5 minutos el encontrar aparcamiento.



P7.- ¿Cuánto tiempo ha empleado para llegar al centro desde el lugar donde dejó estacionado el vehículo?

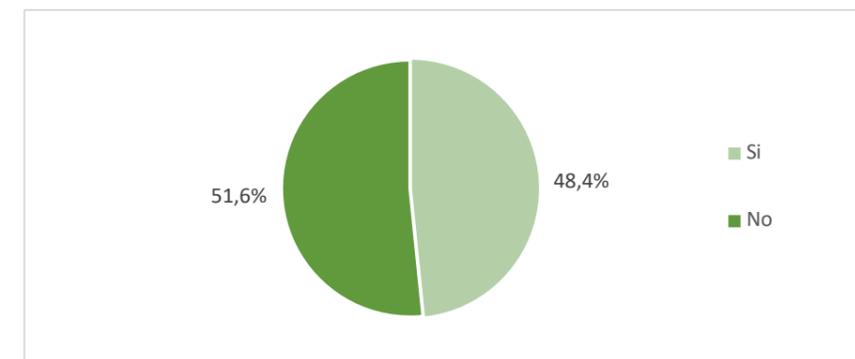
El 55,6% de los encuestados tardaron entre 5 y 10 minutos en llegar al centro desde donde aparcaron, seguido con un 26,7% el grupo de encuestados a los que les llevó entre 2 y 5 minutos por encontrarse más cerca del centro y el 13,3% de los encuestados respondieron haber tardado más de 10 minutos en alcanzar el centro.



3.2.3 Peatonalización

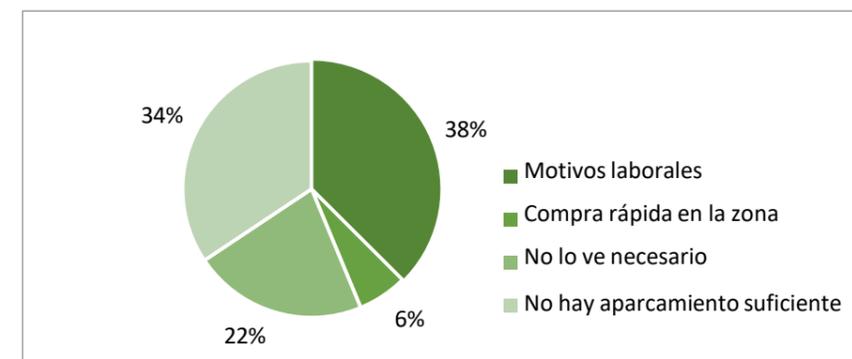
P8.- ¿Estaría a favor de peatonalizar la Calle Marqués de Campo (Dénia)?

La mayoría de los encuestados respondieron NO estar de acuerdo con la peatonalización.



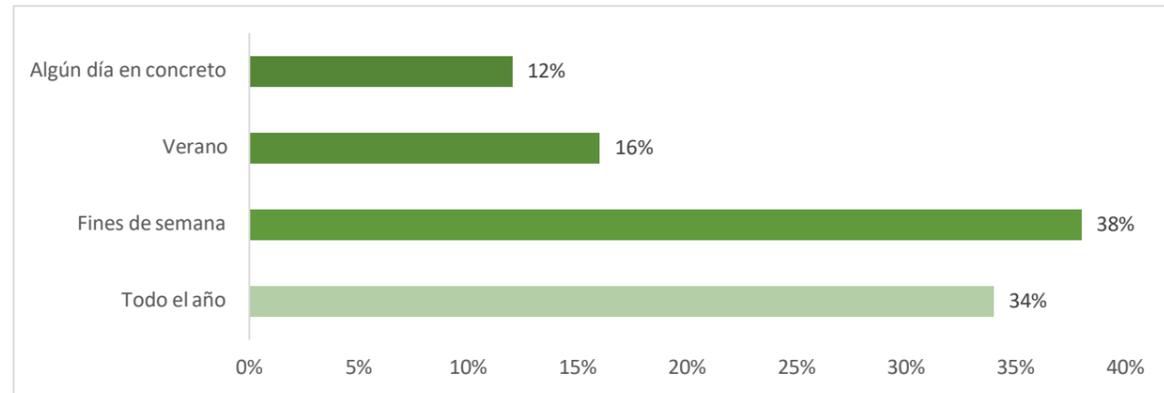
P9.- En caso de apoyar la NO peatonalización, cuál es el motivo o por qué?

El 38% de los encuestados coincidieron en responder que no apoyan la peatonalización por motivos laborales (carga-descarga), seguido con un 34% los que respondieron que no quieren la peatonalización porque no hay aparcamiento suficiente. El 22 % respondieron que no ven necesario peatonalizar la calle, que no le ven ninguna ventaja. Y el 6% de los que no apoyan la peatonalización porque no podrán realizar compras rápidas en la zona.



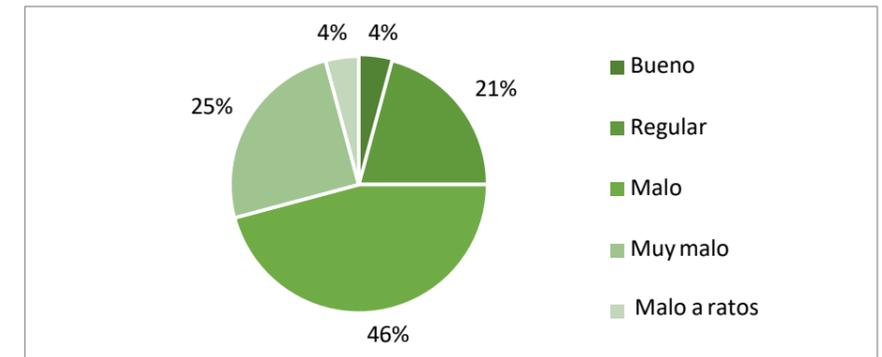
P10.- En caso de que esta peatonalización de la Calle Marqués de Campo fuera temporal, qué periodo preferiría?

De los encuestados que quisieron responder a esta pregunta, se observa en la gráfica que el 38% prefiere una peatonalización durante los fines de semana, o bien durante todo el año (34%)..



P12.- ¿Cómo valora el tráfico del centro de Dénia?

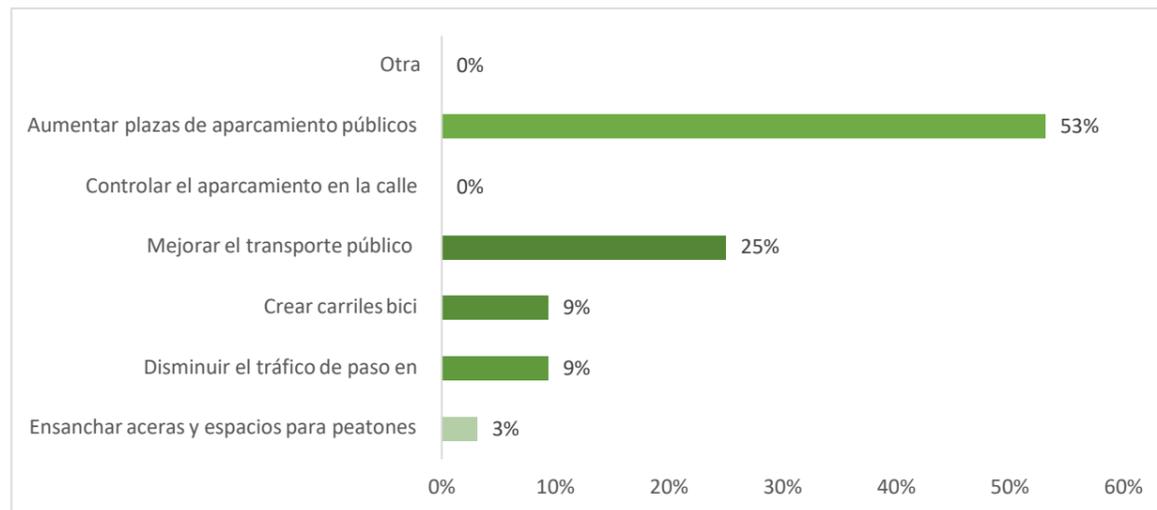
La mayoría de los encuestados valoran como MALO - MUY MALO el tráfico en el centro.



3.2.4 Alternativas

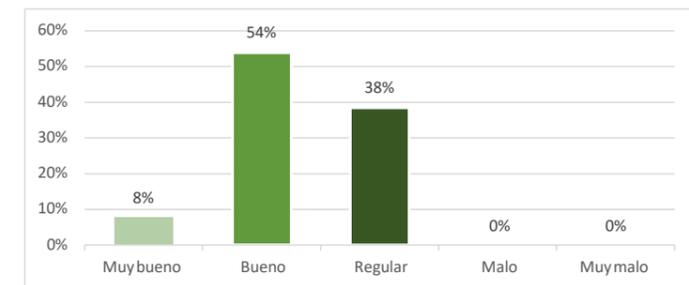
P. 11.- ¿Qué haría usted para mejorar el tráfico en el centro?

De esta pregunta se deduce que la percepción de los usuarios es que si se aumentara la oferta de aparcamiento público (creando más plazas) y se mejorara el transporte público, el tráfico del centro de Dénia sería mejor.

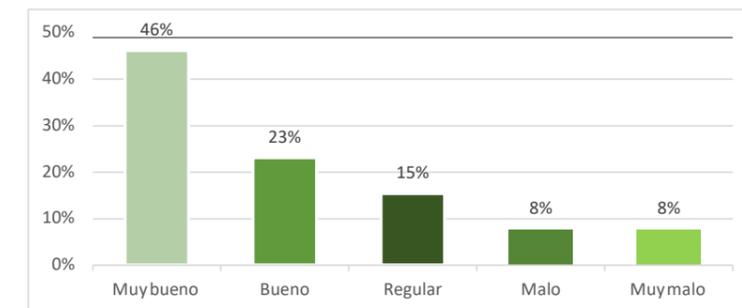


3.2.5 Valoración del transporte público

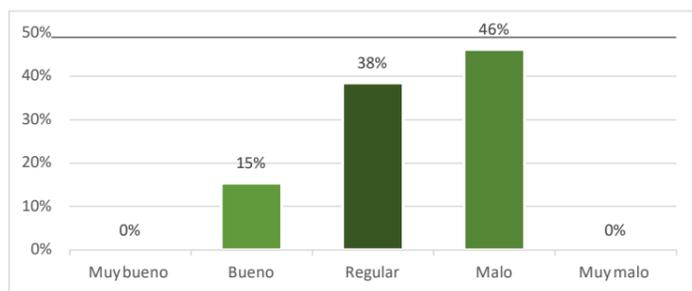
P13.- ¿Cómo valoraría el servicio de autobuses respecto a:



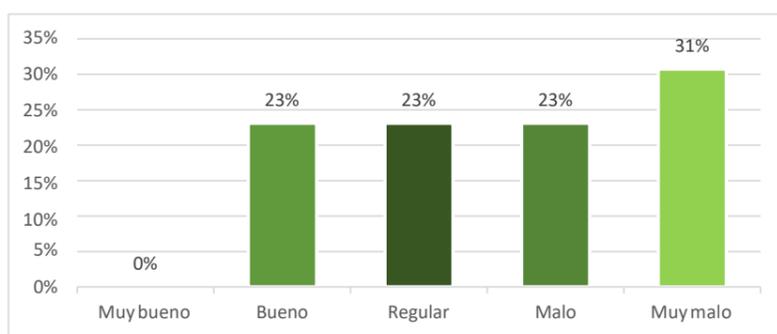
-Cumplimiento de horarios-



-Limpieza-



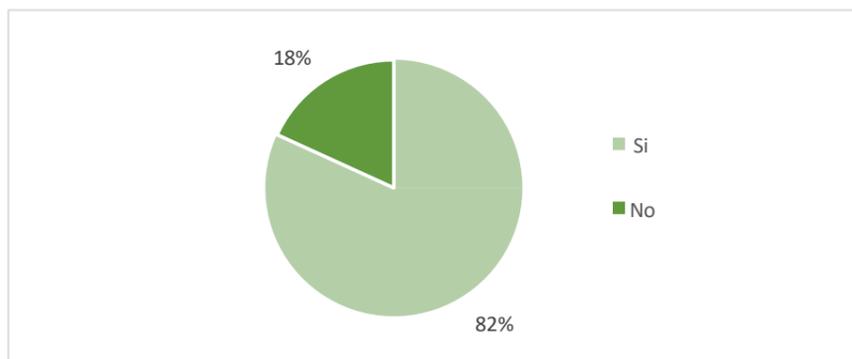
-Relación Calidad-Precio-



-Accesibilidad a principales lugares-

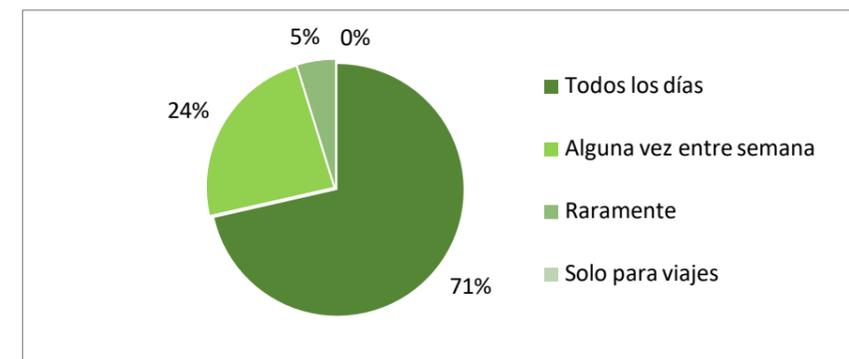
3.2.6 Valoración del vehículo privado

P.14.- ¿Dispone de coche propio?



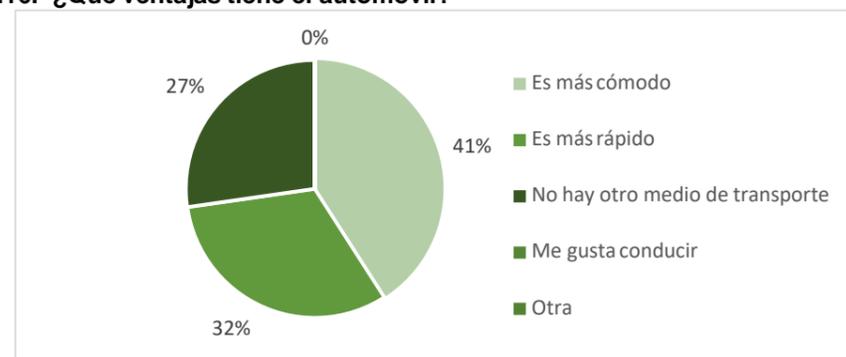
La mayoría de los encuestados posee un vehículo propio.

P.15.- ¿Cuándo lo utiliza?



Los encuestados que poseen vehículo propio suelen usarlo diariamente.

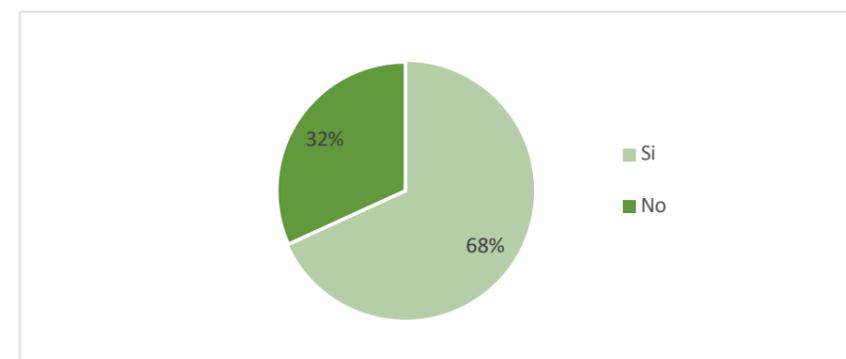
P.16.- ¿Qué ventajas tiene el automóvil?

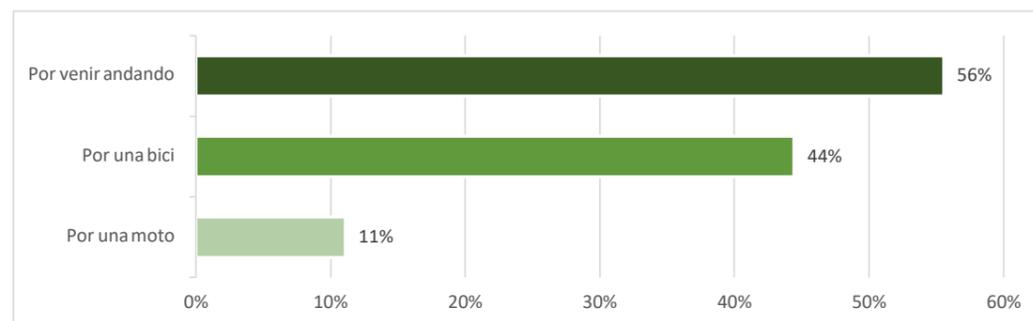


El 41% de los encuestados opinan que desplazarse con su vehículo es más cómodo que emplear transporte público y es más rápido (32%). El 27% respondió que se desplazan en su vehículo por no tener otro medio de transporte.

P.17.- ¿Reemplazaría el coche por transporte público si éste mejorara el servicio?

A esta pregunta los encuestados sorprendentemente respondieron mayoritariamente que sí.



P.18.- o por qué medio de transporte cambiaría el coche?


La mayoría de los encuestados respondió que se desplazaría a pie en lugar de en su coche (56%).

3.3 ANÁLISIS ENCUESTAS RESIDENTES DE DÉNIA

La mayoría de los encuestados eran residentes de Dénia, el 67,74%.

La gente de Dénia se desplaza en coche a esta zona por motivos laborales (el 90,48 % de los residentes de Dénia encuestados así lo constataron).

El 45,24 % de los habitantes de Dénia encuestados afirman que les cuesta encontrar aparcamiento.

El 9,52% de los habitantes de Dénia encuestados respondieron que les cuesta aparcar entre 2 y 5 minutos, mientras que el 35,71 % de los habitantes de Dénia encuestados tardaron entre 5 y 10 minutos. Y el 16,67 % de los habitantes de Dénia encuestados respondieron que les lleva más de 10 minutos encontrar aparcamiento.

Respecto a la peatonalización de la Calle Marqués de Campo, el 45,24 % de los habitantes de Dénia encuestados afirmaron estar de acuerdo.

Sin embargo, el 54,76% se manifestaron en contra de la peatonalización. Los motivos que alegaron para oponerse son diversos: por motivos laborales (carga y descarga), que no hay suficiente aparcamiento público, otros opinan que esta es una calle principal y que si se corta no podrán llegar a otros sitios con coche, o que se colapsaría los alrededores de Dénia al no haber aparcamiento suficiente, y otros creen que sería malo para el comercio y gente que trabaja cerca de la zona.

Sobre la peatonalización temporal de la calle Marqués de Campo, el 42,86 % de los habitantes de Dénia encuestados respondieron estar de acuerdo con una peatonalización durante los fines de semana. Mientras que el 26,19 % de los habitantes de Dénia encuestados está a favor de peatonalizarla durante todo el año.

El 19,05 % de los habitantes de Dénia encuestados sólo querría que esta calle fuera peatonal durante los meses de verano. Y sólo el 14,29 % de los habitantes de Dénia encuestados está a favor de peatonalizarla algún día concreto (fiesta local).

3.4 ANÁLISIS ENCUESTAS NO RESIDENTES DE DÉNIA

El 20,97 % del total de los encuestados no son residentes de Dénia.

Sólo el 15,38 % de los no residentes encuestados han llegado a Dénia en transporte público.

A la cuestión sobre la peatonalización de la Calle Marqués de Campo, el 46,15 % de los no residentes encuestados manifestaron no estar de acuerdo con la peatonalización de la calle, mientras que el 53,86 % la apoyaban.

Entre los motivos que han dado para negarse a la peatonalización están: No porque deberían pagar el parking, Trabajo (Carga y Descarga), Por motivos laborales, No aportaría nada si no hay otras soluciones como por ejemplo que existiera otro parking.

Y sobre la posibilidad de que esta peatonalización fuera temporal, el 30,77 % de los no residentes encuestados respondieron estar de acuerdo con una peatonalización durante los fines de semana.

El 23,08 % de los no residentes encuestados apoya una peatonalización durante los meses de verano.

El 38,46 % de los no residentes encuestados está a favor de peatonalizarla durante todo el año.

4. CONCLUSIONES

Del estudio del aparcamiento realizado en la Calle Marqués de Campo, se observa que si bien es cierto que la ocupación de las plazas de aparcamiento disponibles en el viario es elevada y en ocasiones llegando al 100%, las rotaciones de los vehículos alcanza valores igualmente significativos, lo que indica que esta Calle funciona de manera muy dinámica.

Los porcentajes de rotación de los vehículos son elevados en los dos puntos de la calle Marqués de Campo analizados (duración estacionamiento de 1-2h), estando la rotación en torno al 79-83%.

En esta calle existen numerosos comercios y varios locales de restauración, además de oficinas bancarias, y los usuarios que aparcan en la misma lo hacen para resolver algún trámite o realizar compras rápidas.

La peatonalización de la Calle Marqués de Campo supondrá la eliminación de las 229 plazas de aparcamiento que actualmente ofrece, lo que supone un 8,69% del total de las plazas ofertadas en la zona de estudio para un radio de influencia R=200m. Se compensará con el incremento del grado de ocupación de los estacionamientos colindantes, que actualmente es inferior al 90%.

Dada la elevada rotación, y a la vez la gran oferta de estacionamiento público en los alrededores de la Calle Marqués de Campo, la eliminación de ese porcentaje de plazas de aparcamiento no va a suponer ningún problema para el funcionamiento normal del tráfico en el centro urbano.

En las encuestas de opinión realizadas, se pone de manifiesto que una parte importante de los encuestados apoyarían la peatonalización de la Calle Marqués de Campo, salvo aquéllos que por motivos laborales se verían directamente perjudicados (carga y descarga) y que por tanto se manifestaron en contra de la misma.

Este conflicto es fácilmente solucionable, por ejemplo estableciendo un horario acotado en el que se permita la carga y descarga. Este control del acceso de determinados vehículos se puede materializar de distintas maneras, como podría ser mediante la instalación de cámaras con lectores de matrículas, o mediante la colocación de bolardos desmontables, entre otros.



-Ejemplo de control de accesos instalado en C/Juan Ramón Jiménez-Avda. Libertad en San Vicente del Raspeig (Alicante)-

Se propone realizar una peatonalización de la Calle Marqués de Campo paulatina, de manera que se vaya implantando por fases, comenzando con una peatonalización sólo durante los fines de semana. La siguiente fase sería la peatonalización durante los meses de verano, y por último la peatonalización total, durante todo el año.

Esta implantación por fases permite adaptarla en plazos, en función de la respuesta de los usuarios y su nivel de aceptación.

Esta peatonalización conseguirá obtener en el centro de la ciudad una zona comercial de ocio y de recreo, exclusiva para el peatón, con numerosos servicios, libre del tráfico y su molesto ruido y humos....

Por otro lado, comentar que se ha detectado la existencia, en la propia calle objeto de peatonalización, un acceso a un parking privado, situado concretamente en la Calle Marques de Campo Nº33.

Una de las medidas que se podrían barajar es la de otorgar una acreditación o autorización de acceso a la futura calle peatonal por parte del ayuntamiento de Dénia. (Acceso exclusivo a residentes).

La existencia de este parking privado no supondría un gran problema ya que los accesos por las calles Carlos Sentí y Cándida Carbonell tienen acceso libre de circulación como bien se muestra en el itinerario alternativo propuesto.

También cabe destacar el resto de parking privados de particulares en un radio de acción de 200 metros (zona de estudio) en ningún caso están afectados por los itinerarios propuestos.

Se adjunta un listado de los parkings privados de particulares localizados en R200m (Zona de estudio).

- Calle Marques de Campo Nº33.
- Carrer de la Mar,46
- Calle Pintor Victoria, 2-4
- Carrer Cándida Carbonell, 6
- Carrer del Mercat, 4-8
- Carrer del Mercat, 3
- Carrer del Mercat, 1
- Carrer Ramón y Cajal, 10
- Carrer Pare Pere, 11
- Carrer del Temple de Sant Telm, 22
- Carrer Colon, 78
- Carrer Colon, 64
- Carrer Calderón, 2-4
- Carrer de Patricio Ferrándiz, 74
- Carrer de Patricio Ferrándiz, 54-56

La peatonalización y cierre al tráfico de la Calle Marqués de Campo conlleva plantear itinerarios alternativos al tráfico rodado.

En general y como recomendación, la ordenación de la circulación en el viario urbano debe orientarse hacia:

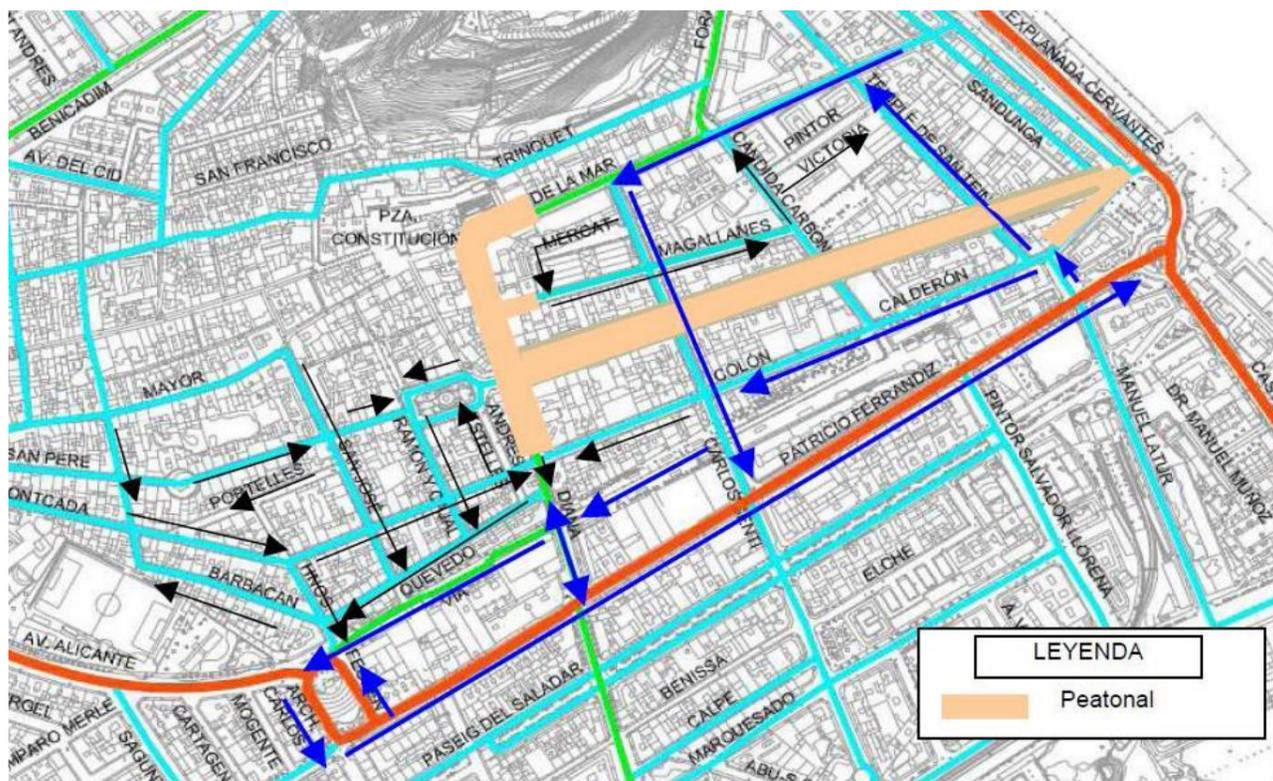
- El establecimiento de sentidos únicos de circulación, lo que se traduce una mejora de la seguridad vial.
- La implantación de itinerarios alternativos de acceso y circunvalación (ronda).
- La modificación de los sentidos de circulación para evitar el tráfico de paso en el centro.



Recientemente se ha convertido en peatonal el tramo final de la Calle La Mar, en su parte más próxima al Ayuntamiento, así como un tramo de la Calle Diana, y el extremo de la Calle Calderón situado más próximo al puerto.

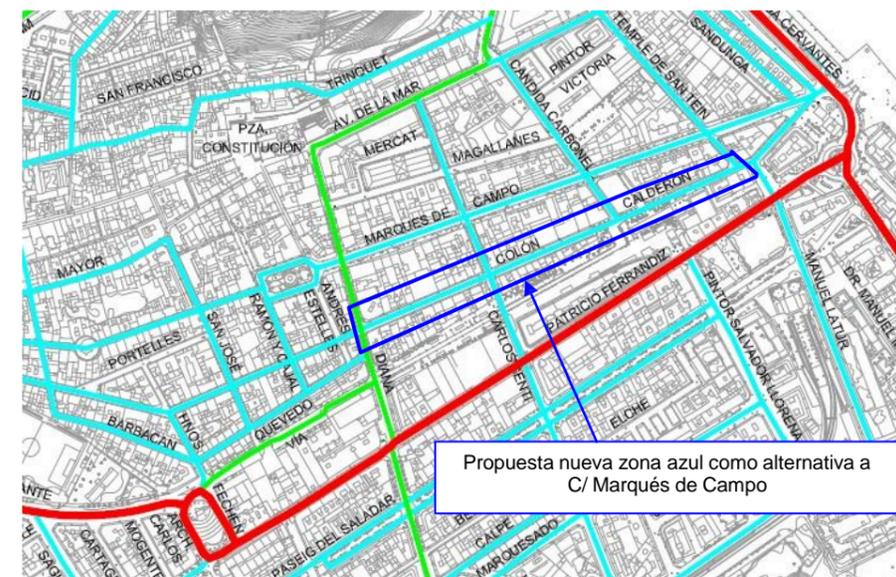
Si unimos a estos recorridos peatonales la avenida Marqués de Campo, obtendremos una importante trama de ejes peatonales para la población.

La peatonalización de estos espacios, nos lleva a establecer itinerarios alternativos para el tráfico rodado, proponiendo dos únicas interferencias entre tráfico peatonal y vehículos en la Avda Marqués de Campo, el primer cruce con la Calle Carlos Sentí y el segundo con la Calle Temple de Sant Telm.



-Imagen de los itinerarios alternativos del tráfico rodado tras la peatonalización de la Calle Marqués de Campo-

Por otro lado, esta Calle Marqués de Campo actualmente se encuentra regulada como zona azul, por lo que tras su peatonalización, se propone como alternativa, la regulación del aparcamiento mediante la implantación de la zona azul en las Calles Colón y Calderón.



-Imagen de la propuesta alternativa de Zona Azul tras la peatonalización de la Calle Marqués de Campo-

La conversión de este viario en peatonal, permitirá además la instalación de terrazas, pero se recomienda controlar y regular la otorgación de licencias y concesiones a las terrazas, de manera que no se obstaculice el paso de los peatones, para no colapsar ni las calles peatonales ni las aceras

Por otro lado, Dénia es también una ciudad de mercados itinerantes o mercadillos, que ofrecen durante todo el año al comprador diferentes productos a precios más asequibles y que constituyen una rutina para sus usuarios. Destacamos, entre otros los siguientes mercados:

- Mercadillo de los lunes (1)

Este mercadillo se trata de una tradición muy arraigada en la ciudad, y cada semana reúne a miles de personas, con casi 400 puestos en los que se puede encontrar desde ropa, complementos del hogar, comestibles, juguetes... Se instala cada lunes de 8:30 h a 14:30h en el parking de Torrecremada, en la entrada de Dénia, en un solar muy próximo a los Juzgados.

- Mercadillo de frutas y verduras (2)

Este mercadillo de comestibles se instala los lunes y los viernes en la Calle Magallanes, junto al Mercado Municipal, con el mismo horario que éste.

Tres de los cuatro mercadillos se sitúan en el centro de la población, coincidiendo incluso en fechas, lo que nos lleva a pensar en la idoneidad de contar con una trama peatonal, con continuidad, en la población de Dénia, que permita conectar peatonalmente todas estas ubicaciones, focos generadores de desplazamientos a pie.

La peatonalización de la Calle Marqués de Campo, situada en el entorno del centro tradicional de Dénia presenta numerosas ventajas, destacando entre otras:

- Reducción de la contaminación atmosférica
- Reducción de los niveles de ruido.
- Fomento del nivel de socialización ciudadana.
- Aumento de la actividad peatonal en las zonas de comercio tradicional.
- Devolver al ciudadano parte de la ciudad que les ha sido arrebatada por los coches creando zonas para el paseo y el esparcimiento.



-Imagen localización de los mercadillos de Dénia -

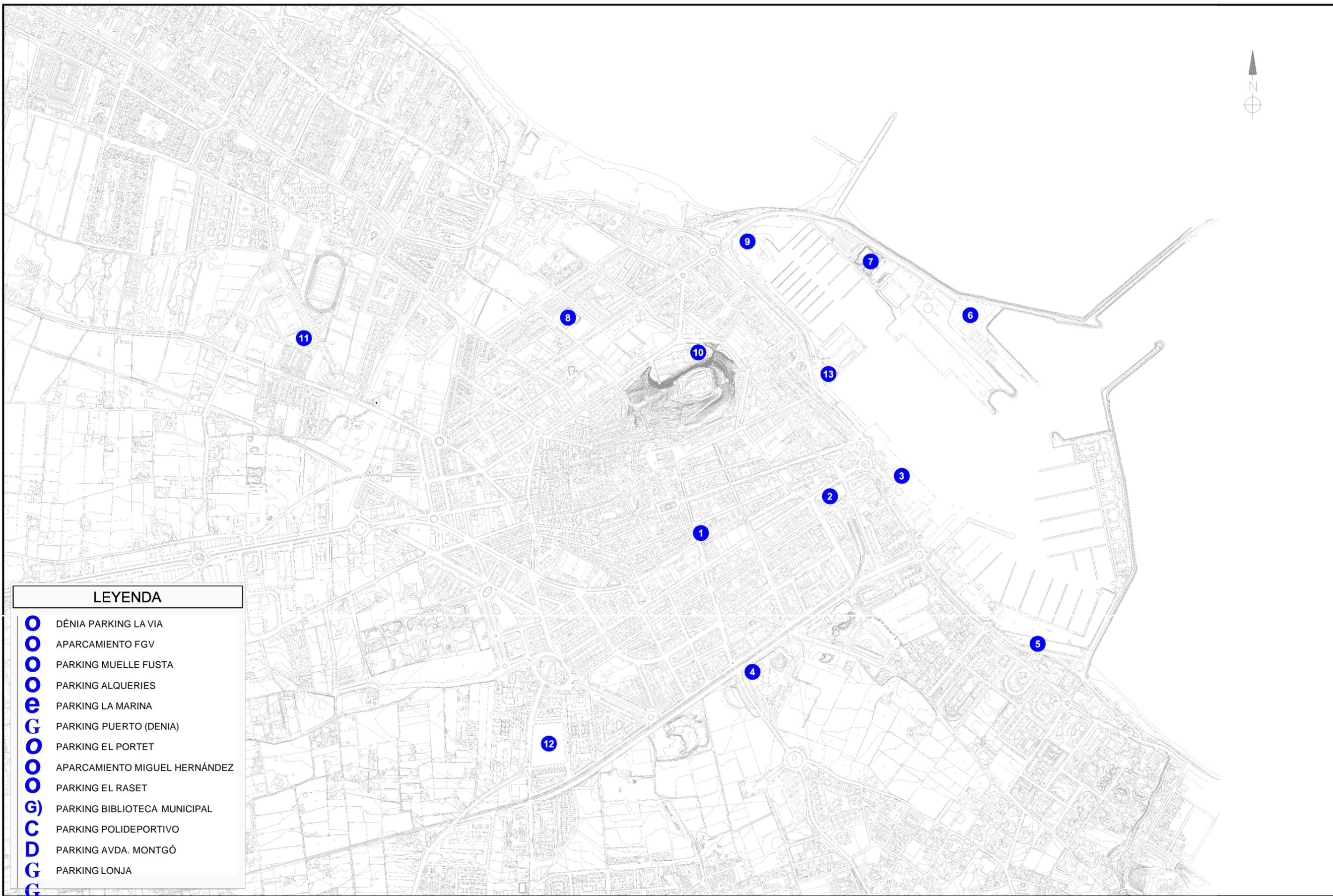
- Rastro de antigüedades (3)

Se instala desde el año 2012 en la Calle de la Vía cada viernes por la mañana, coincidiendo con el Mercadillo de frutas y verduras de la Calle Magallanes.

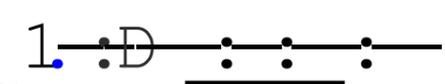
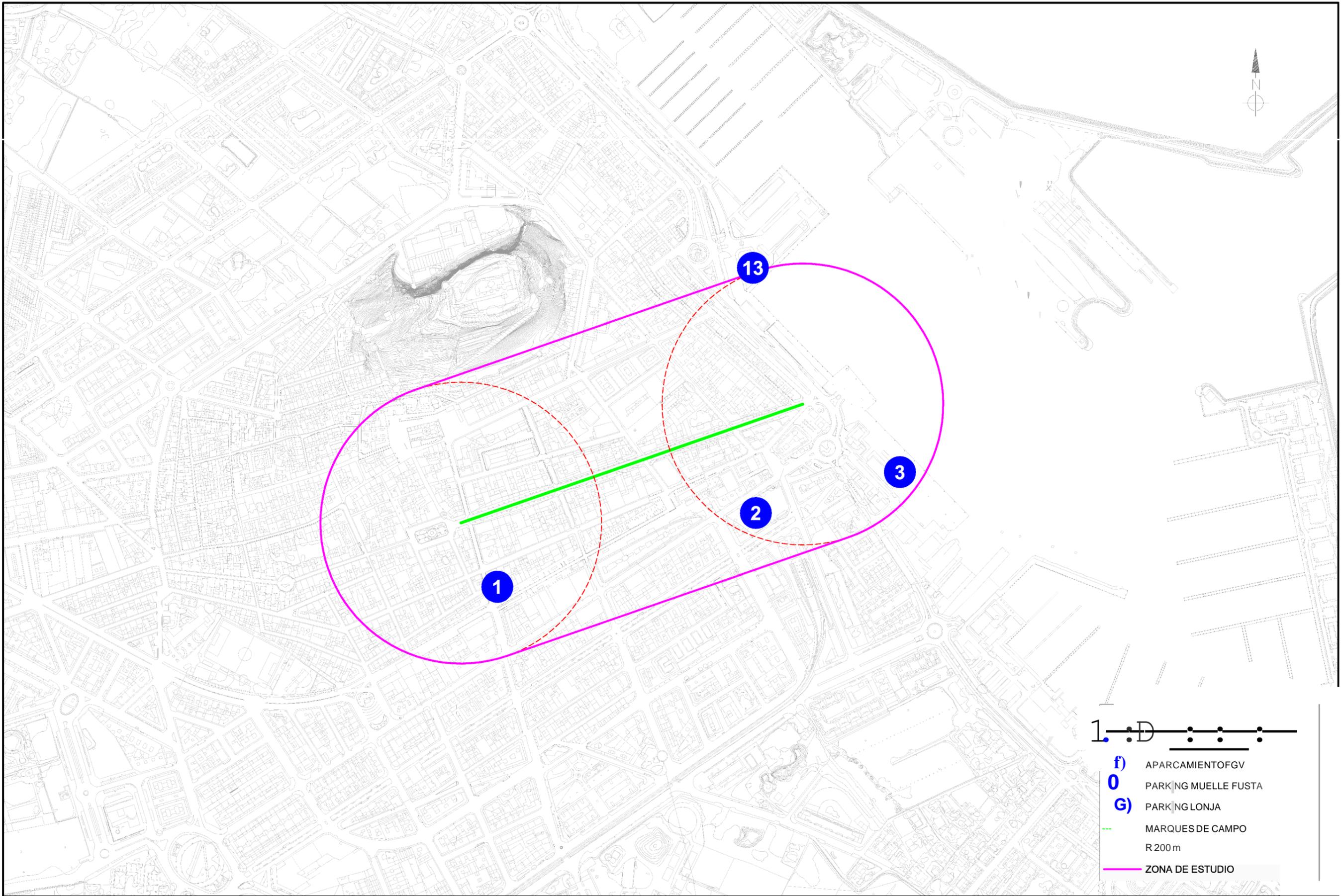
- Mercadillo de verano: "Hippies" (4)

Este mercadillo realmente está instalado entre los meses de marzo a noviembre, debido al buen clima de Dénia, en la explanada Cervantes, paralela al puerto. En este mercadillo conocido como "los hippies" puedes encontrar todo tipo de elementos decorativos como joyas y bisutería, complementos, juguetes para niños....

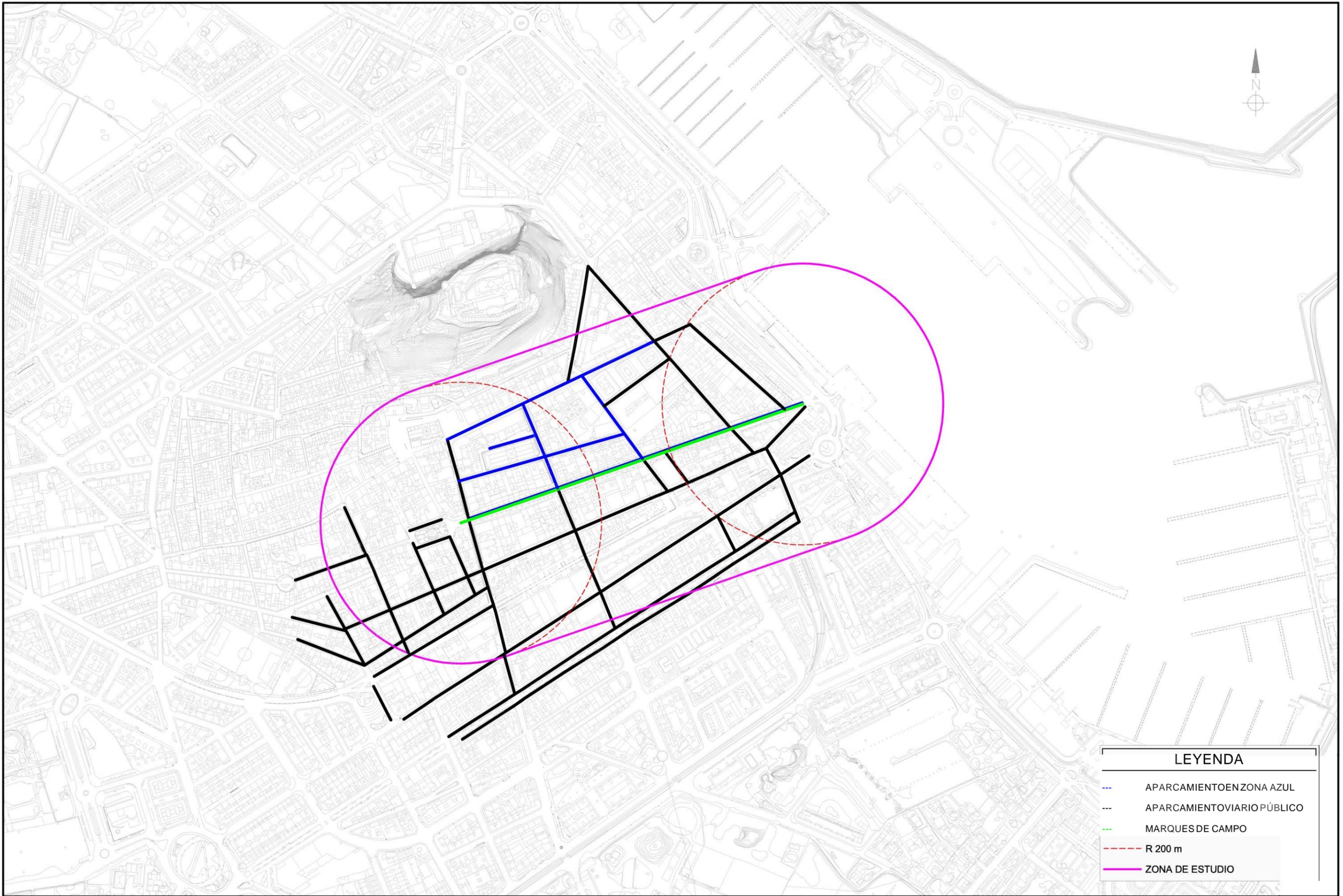
ANEXO I - PLANOS



LEYENDA	
○	DÉNIA PARKING LA VIA
○	APARCAMIENTO FGV
○	PARKING MUELLE FUSTA
○	PARKING ALQUERIES
○	PARKING LA MARINA
○	PARKING PUERTO (DENIA)
○	PARKING EL PORTET
○	APARCAMIENTO MIGUEL HERNÁNDEZ
○	PARKING EL RASET
○	PARKING BIBLIOTECA MUNICIPAL
○	PARKING POLIDEPORTIVO
○	PARKING AVDA. MONTGÓ
○	PARKING LONJA



- f)** APARCAMIENTO FGV
- 0** PARKING MUELLE FUSTA
- G)** PARKING LONJA
- MARQUES DE CAMPO R 200 m
- ZONA DE ESTUDIO



LEYENDA	
	APARCAMIENTO EN ZONA AZUL
	APARCAMIENTO VIARIO PÚBLICO
	MARQUES DE CAMPO
	R 200 m
	ZONA DE ESTUDIO

ANEJO Nº 5: LOCALIZACIÓN ESTACIÓN AUTOBUSES

ÍNDICE

1. OBJETO
2. INFORMACIÓN UTILIZADA EN EL ESTUDIO
 - 2.1 PLAN GENERAL ESTRUCTURAL
 - 2.2 EMPRESAS DE TRANSPORTE
 - 2.3 TREN DE LA COSTA
 - 2.4 MOVILIDAD PEATONAL
 - 2.5 MOVILIDAD EN VEHÍCULOS PRIVADOS
 - 2.6 MOVILIDAD AUTOBUSES
3. ESTIMACIÓN USUARIOS
 - 3.1 ESTIMACIÓN DE VIAJEROS FF.CC.
 - 3.2 ESTIMACIÓN DE VIAJEROS FGV
 - 3.3 ESTIMACIÓN VIAJEROS LÍNEAS AUTOBUSES LARGO RECORRIDO
 - 3.4 ESTIMACIÓN VIAJEROS LÍNEAS AUTOBUSES COMARCALES
 - 3.5 ESTIMACIÓN VIAJEROS TERMINAL BALEARIA
 - 3.6 NÚMERO DE POTENCIALES USUARIOS DE LAS ESTACIONES TERMINALES DE TRANSPORTE PÚBLICO
4. OBJETIVOS Y CRITERIOS DE ACTUACIÓN
 - 4.1 CRITERIOS GENERALES DE LA ACTUACIÓN
 - 4.2 OBJETIVOS A ALCANZAR
5. ALTERNATIVAS
 - 5.1 CARACTERIZACIÓN ALTERNATIVA 1
 - 5.2 CARACTERIZACIÓN ALTERNATIVA 2
 - 5.3 CARACTERIZACIÓN ALTERNATIVA 3
6. CONCLUSIONES

ANEXO I: MOVILIDAD PEATONAL

ANEXO II: MOVILIDAD VEHÍCULO PRIVADO

ANEXO III: MOVILIDAD AUTOBUSES

ANEJO Nº 5: LOCALIZACIÓN ESTACIÓN DE AUTOBUSES

1. OBJETO

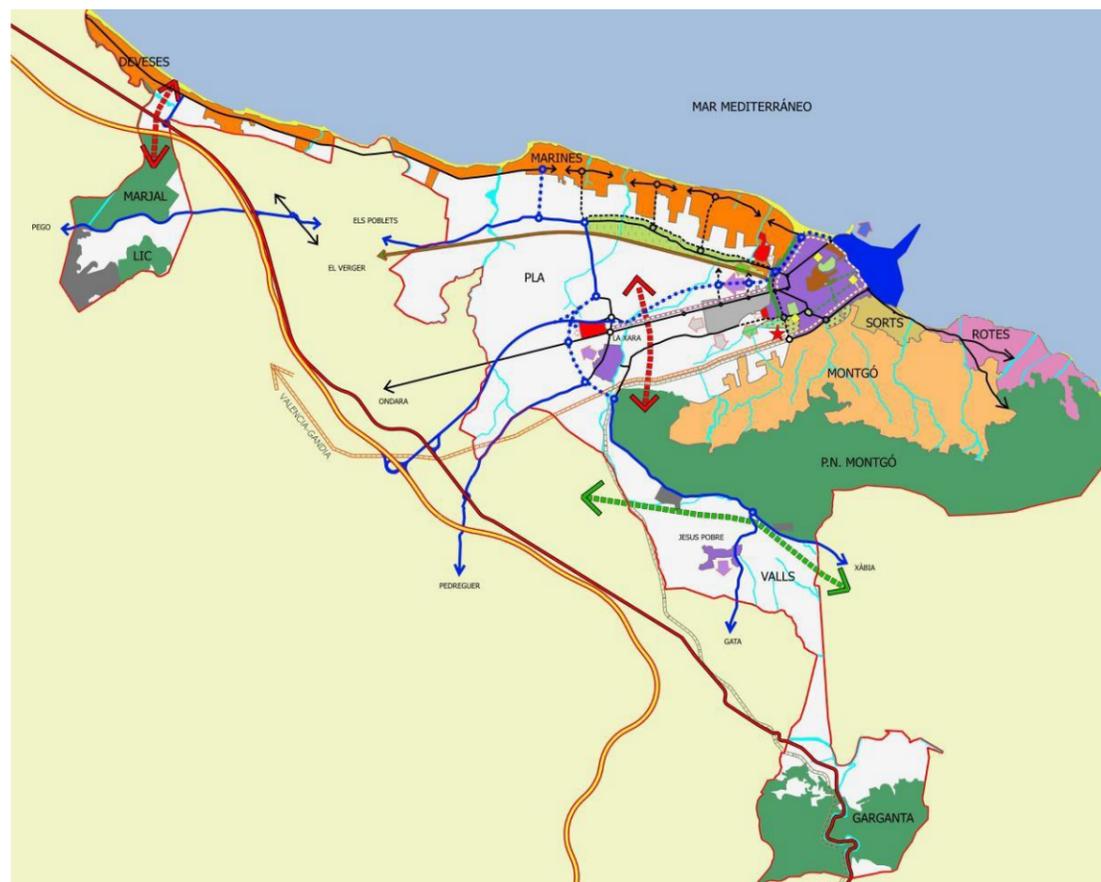
El presente estudio de localización de la nueva Estación de Autobuses forma parte de los trabajos sobre movilidad que se realizan para el Plan General Estructural de Denia.

El objeto de este estudio es la valoración técnica de las tres localizaciones inicialmente previstas en los trabajos de redacción del citado Plan General, para una nueva Estación de Autobuses.

2. INFORMACIÓN UTILIZADA EN EL ESTUDIO

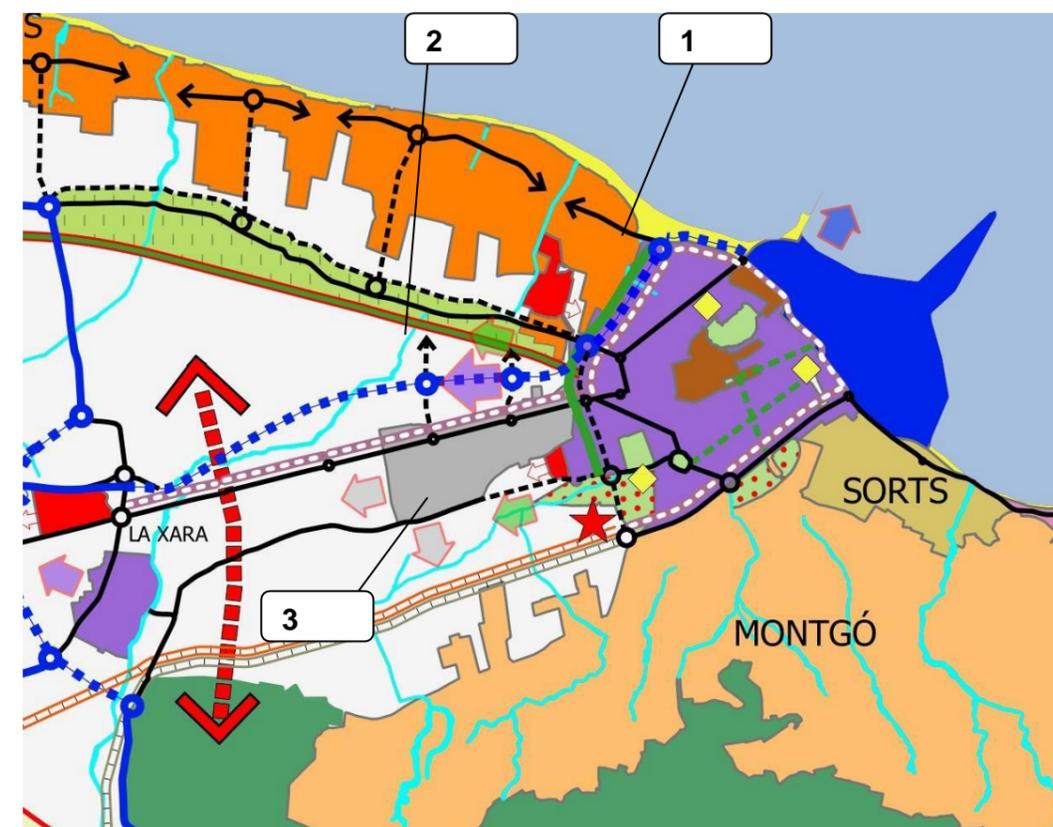
2.1 PLAN GENERAL ESTRUCTURAL

Los desarrollos urbanos e infraestructuras previstas son las del modelo de desarrollo a largo plazo del Plan General Estructural.



Del mismo se derivan las tres localizaciones a estudiar:

1. En el Port de Denia junto a la terminal de Balearia.
2. En Madrigueres Nord junto a la Vía Parque y el nuevo acceso previsto desde la AP-7.
3. En La Pedrera en la prolongación de Joan Fuster, junto a las nuevas estaciones de FGV y ADIF.



2.2 EMPRESAS DE TRANSPORTE

Se han obtenido los datos de viajeros anuales con origen-destino Denia en los últimos años a las compañías concesionarias de los distintos servicios de transporte.

FGV
ALSA
BALERARIA
AUTOBUSES ESTEVE
AUTOBUSES CARRIO

En general los datos obtenidos se refieren solo al año 2016, en algunos casos se han contabilizado los correspondientes al período estival (15 junio-15 septiembre).

La compañía ALSA también ha suministrado los viajeros por destinos para el año 2016 y la compañía BALERIA los vehículos embarcados y desembarcados.

2.3 TREN DE LA COSTA

Se han tenido en cuenta los datos utilizados en el Anejo nº 12: Estudio de demanda del Estudio Informativo de la línea ferroviaria Valencia-Alicante (tren de la costa) del Ministerio de Fomento.

2.4 MOVILIDAD PEATONAL

Por cada una de las alternativas se han establecido las isócronas para tiempos de recorrido y calculado los habitantes en cada una de las coronas.

En el ANEXO I: Movilidad peatonal se detallan los cálculos realizados.

2.5 MOVILIDAD EN VEHÍCULOS PRIVADOS

Para cada una de las alternativas se han establecido las isócronas de tiempos de recorrido y calculado los habitantes en cada una de las coronas.

En el ANEXO II: Movilidad rodada, se detallan los cálculos realizados.

2.6 MOVILIDAD AUTOBUSES

Para cada una de las alternativas se han establecido los tiempos de acceso desde el peaje de la AP-7, en un escenario tipo y en verano.

En el ANEXO III: Movilidad autobuses, se detallan los cálculos realizados.

3. ESTIMACIÓN USUARIOS

Se ha estudiado de forma diferenciada los usuarios del FF.CC., FGV, autobuses largo recorrido, autobuses comarcales y Balearia.

3.1 ESTIMACIÓN DE VIAJEROS FFCC

Para la estimación del número de viajeros/año que en un horizonte a medio plazo (conexión ferroviaria Valencia-Denia en servicio) se ha utilizado el Estudio de Demanda realizado por el MF en el Estudio Informativo de la línea ferroviaria Valencia-Alicante (tren de la costa).

De los resultados del estudio se desprende el siguiente número de usuarios al año según los estudios y metodologías utilizados:

Estimación GV	649.200
Revisión EI MF	454.200
Previsión EI MF	363.000
Estimación ADIF	165.000

Aunque la conexión ferroviaria con Alicante y Benidorm incrementa la utilización de la línea, no se ha considerado en el presente estudio, dado que parte de los viajeros están incluidos entre los actuales usuarios de FGV.

Como dato a utilizar consideramos el valor medio de las cifras inferiores, de forma que el número de usuarios se estima en 264.000 al año.

3.2 ESTIMACIÓN DE VIAJEROS FGV

Para la estimación del número de usuarios de FGV, se dispone de los viajeros contabilizados en la Estación de Denia en los últimos 10 años.

Viajeros contabilizados en la estación de Denia

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Enero	3.913	1.997	3.634	3.540	3.284	3.017	3.137	2.926	3.130	2.532
Febrero	3.794	2.169	4.097	4.184	4.131	3.441	3.232	3.287	3.698	2.287
Marzo	4.898	2.848	4.873	4.747	3.798	4.019	4.312	4.330	4.075	3.829
Abril	4.526	2.727	4.769	4.793	4.565	4.758	4.411	5.055	4.854	3.021
Mayo	4.064	2.730	3.958	4.603	4.345	4.263	4.553	4.341	4.332	3.895
Junio	3.866	4.083	4.420	4.675	4.182	4.250	4.601	4.167	4.182	4.236
Julio	4.640	5.209	4.508	5.086	4.901	5.193	5.320	5.223	5.141	4.223
Agosto	5.582	5.949	6.005	5.800	5.530	5.709	5.864	5.520	5.622	2.892
Septiembre	4.551	5.352	4.825	4.495	3.457	4.786	5.003	4.509	4.762	1.994
Octubre	2.910	5.278	4.675	4.742	2.882	3.993	4.566	5.336	4.475	1.757
Noviembre	1.932	3.602	3.518	3.926	2.003	2.711	3.101	3.655	2.623	1.183
Diciembre	1.483	2.989	2.606	3.493	2.647	2.650	2.919	2.758	2.735	1.224
TOTAL	46.159	44.933	51.888	54.084	45.725	48.790	51.019	51.107	49.629	33.073

Notas:

Únicamente se contabilizan los viajeros que provienen de las ventas de la taquilla y de la máquina automática de la propia dependencia.

Al no estar cerrada la estación con líneas de validación, los viajeros cancelan las tarjetas en el peaje embarcado y se contabilizan en RUTA.

Al no estar cerrada la estación con líneas de validación los viajeros que cancelen en ruta no están contabilizados.

Las obras de mejora del trazado inciden en la disminución de viajeros en el año 2016.

De esta forma consideramos que a medio plazo, el número de usuarios de FGV, suponiendo un incremento del 10% por la mejora de la línea, será de 120.000 al año (origen-destino Denia).

3.3 ESTIMACIÓN VIAJEROS LÍNEAS AUTOBUSES LARGO RECORRIDO

Se dispone de los datos de viajeros durante el año 2016 facilitados por la compañía ALSA, según el siguiente cuadro:

	AÑO 2016	15/JUN. – 15/SEP.2016
Origen Denia	93.621	41.220
Destino Denia	91.154	39.768
Total	184.775	80.988

El período de verano representa el 38% del total de viajeros, lo que supone una punta del 50% en relación al número medio de viajeros en el año.

El corredor Valencia-Denia supone el 60% de los viajeros y la conexión directa con el AVE en Valencia el 8% de los viajeros, considerando un incremento del 10% por mejoras del servicio e incremento de la movilidad y un reparto modal en el corredor 50/50, el número de viajeros de la línea será:

1. Corto plazo, no hay conexión ferroviaria Valencia-Denia: 200.000 usuarios.
2. Medio plazo, en servicio la línea ferroviaria Valencia-Denia: 140.000 usuarios.
(184.775 x 1,1 – 184.775 x 1,1 x 0,6 x 0,5 ≈ 140.000)

3.4 ESTIMACIÓN VIAJEROS LÍNEAS AUTOBUSES COMARCALES

Se dispone de los datos del año 2015 de la línea 011 Xaló-El Verger-Denia y 012 Denia-Xàbia de Autocares Carrió, con un total de 48.703 pasajeros.

También se dispone de la línea Vall de Laguar-Denia de autobuses Esteve con un total de usuarios en el año 2015 de 3.544 pasajeros.

Suponiendo un 10% de incremento de la movilidad, el número de usuarios considerado será de 57.000 al año.

3.5 ESTIMACIÓN VIAJEROS TERMINAL BALEARIA

Se dispone de las estadísticas de viajeros y vehículo embarcados y desembarcados por meses en el 2011 facilitado por la CIT y el número de viajeros y vehículos embarcados y desembarcados, facilitados por Balearia en el año 2016.

	PASAJEROS	VEHÍCULOS
Llegadas	177.833	46.601
Salidas	184.509	48.642
Total	362.342	95.273

El porcentaje que supone el período 15 junio-15 septiembre es del orden del 55% de los pasajeros y del 47% de los vehículos, lo que manifiesta que en verano se produce un incremento de los pasajeros sin vehículo. La punta del período estival es del 100%.

De esta forma considerando una ocupación de 2,5 pax/veh. embarcado, el número de usuarios de los que desconocemos el medio utilizado para acceder a la terminal es de 124.000 al año.

A falta de encuestas directas, conocer el porcentaje de usuarios que utilizan el transporte público es complejo, no obstante disponemos de los estudios de movilidad realizados en el EI del MF que en el corredor Denia-Valencia, establece una relación modal 92/8 a favor del vehículo privado.

Considerando un reparto máximo 80/20 el número de usuarios en TP será 25.000, a repartir entre las líneas de autobuses de largo recorrido y la línea FFCC, por lo que el número de viajeros que utilizan el TP en autobús se estima como máximo en 15.000 usuarios al año.

3.6 NÚMERO DE POTENCIALES USUARIOS DE LAS ESTACIONES TERMINALES DE TRANSPORTE PÚBLICO

Para el estudio de la localización de la estación de autobuses las demandas previstas son en viajeros/año:

FFCC	264.000	45 %
FGV	120.000	21 %
ALSA	140.000 (1)	24 %
CARRIO-ESTEVE	57.000	10 %
TOTAL	581.000 (2)	100 %

(1) 200.000 a corto plazo

Aunque la terminal de Balearia con 362.000 viajeros es la de mayor volumen, en este estudio solo nos afectan los usuarios que acceden a la misma en transporte público.

4. **OBJETIVOS Y CRITERIOS DE ACTUACIÓN**

4.1 **CRITERIOS GENEALES DE LA ACTUACIÓN**

Para hacer frente a los problemas que se vienen presentando en la población de Dénia, y poder alcanzar los objetivos de sostenibilidad en el marco de las directrices europeas, se hace necesario el desarrollo de una movilidad sostenible, que gire en torno a dos grandes estrategias:

- Por un lado, la construcción de una nueva Estación de Autobuses, necesaria para poder adaptarse a las crecientes necesidades de movilidad de la zona de estudio y que deberá cumplir con los objetivos de sostenibilidad en sus tres vertientes: económica, social y ambiental.
- Por otro lado, una planificación integrada del transporte con el desarrollo territorial, de tal forma que se propicie una movilidad más equilibrada desde el punto de vista espacial que favorezca la accesibilidad, la cohesión social, etc. Con la mejora de la red ferroviaria, mediante la implantación del Tren de la Costa, la trenviarización final de la línea de FGV, la construcción de la Ronda contemplada en el PGOU estructural y la construcción de la nueva Estación de Autobuses de Dénia, se fomentará el empleo del transporte público al facilitar la intermodalidad.

4.2 **OBJETIVOS A ALCANZAR**

La nueva Estación de Autobuses pretende alcanzar los siguientes objetivos:

En términos sociales:

- Atender a las necesidades crecientes y complejas de movilidad.
- Proporcionar una mejora en el servicio de transporte en autobús, sobre todo en términos de accesibilidad, ubicándose donde se garantice la mayor cobertura posible de la población.
- Proporcionar servicios de calidad, en términos de información, comodidad e intermodalidad, ubicándose próxima a otros modos de transporte como son el transporte marítimo (barcos líneas regulares) y el ferrocarril (TRAM-línea 9 actualmente y futuro Tren de la Costa) que así lo facilite.

En términos ambientales:

- Con el fomento y mejora de las líneas de autobús se persigue reducir el uso del vehículo privado, por lo que se utilizará la energía de forma más eficaz, y a su vez se verán reducidas las emisiones y el ruido.

En términos económicos:

- Un mayor empleo del autobús, como modo de transporte colectivo alternativo al vehículo privado, disminuirá los costes causados por la congestión, los accidentes, ruido ambiental, etc.
- La nueva Estación de Autobuses pretende promover sistemas de transporte eficaces que brinden beneficios en términos de accesibilidad, calidad y cohesión social.

5. **ALTERNATIVAS**

5.1 **CARACTERIZACIÓN ALTERNATIVA 1**

En esta alternativa la estación de autobuses se ubica en el puerto próxima o integrada a la actual terminal de Balearia.

5.1.1 **Análisis de los flujos de viajeros**

Peatones: La accesibilidad peatonal es correcta ya que el 52% de la población del casco se encuentra a una distancia en tiempo inferior a 15 minutos, no obstante como el 35% de la población del casco se encuentra a más de 20 min. se considera conveniente establecer una parada intermedia en el acceso a la ciudad.

Vehículos privados: Para garantizar la funcionalidad de la estación en verano, es indispensable la puesta en servicio del nuevo acceso al puerto.

La accesibilidad de los vehículos que acceden desde el casco urbano y el litoral es buena, para el resto de vehículos el acceso es más complejo ya que los accesos a Denia y al Puerto están congestionados en los meses de verano.

Transporte público urbano: En el puerto y sus alrededores se produce la mayor actividad comercial de la ciudad por lo que la accesibilidad en autobús urbano está garantizada.

FGV: La conexión con la actual estación es buena, no obstante sería interesante estudiar la prolongación tranviaria de la línea actual hasta el puerto.

FFCC: La conexión con la futura estación ferroviaria no es buena ya que en todas las alternativas se encuentra a considerable distancia. Sería interesante estudiar una conexión en plataforma reservada desde la futura estación hasta el puerto incorporando como tranvía la línea de FGV.

5.1.2 Análisis de los flujos de autobuses

Ya hemos dicho que para garantizar la funcionalidad de la estación es indispensable la puesta en servicio del nuevo acceso al puerto.

Los tiempos de recorrido entre la AP-7 y la estación son del orden de 10 minutos en invierno y de 20 minutos en verano, además la congestión del acceso al puerto incrementaría en las horas punta estos tiempos de recorrido.

5.1.3 Intermodalidad

La intermodalidad con Balearia es excelente, aunque los flujos estimados son pequeños.

La intermodalidad con FGV y FFCC no es importante ya que en la mayoría de los trayectos entran en competencia.

La intermodalidad con la red de transporte público urbano es muy buena.

5.1.4 Costes

El coste de la estación puede llegar a ser muy reducido, si se utilizara las instalaciones de la actual estación marítima de Balearia, como infraestructuras necesarias para garantizar la funcionalidad de la estación está el nuevo acceso al puerto.

5.1.5 Otros aspectos

El puerto es uno de los principales atractivos de Denia, por lo que la impresión del viajero que accede a la ciudad por la terminal sería inmejorable.

5.1.6 Número de usuarios

El número de usuarios de la estación de autobuses se estima en 212.000 viajeros/año.

5.2 **CARACTERIZACIÓN ALTERNATIVA 2**

En esta alternativa la estación de autobuses se ubica junto a la ronda de la ciudad cerca del acceso desde la AP-7.

5.2.1 Análisis de los flujos de viajeros

Peatones: La accesibilidad peatonal es muy buena ya que el 93% de la población del casco se encuentra a una distancia en tiempo inferior a 20 minutos.

Vehículos privados: La accesibilidad en vehículo privado es muy buena especialmente si se ejecuta la ronda urbana prevista.

Transporte público urbano: La situación lateral de la estación en relación al centro obliga al desvío de las líneas de transporte público urbano.

FGV: La conexión con la actual estación es muy deficiente.

FFCC: La conexión con la futura estación ferroviaria es deficiente.

5.2.2 Análisis de los flujos de autobuses

Al situarse junto al nuevo acceso desde la AP-7 la situación de la estación es muy buena ya que minimiza el tiempo de recorrido de los autobuses en la entrada a la ciudad.

5.2.3 Intermodalidad

La intermodalidad con Balearia, FGV y estación de FFCC es deficiente ya que aunque existen corredores viarios de conexión que relacionen las 3 estaciones con la de autobuses (ronda urbana), la conexión peatonal es muy deficiente.

5.2.4 Costes

La funcionalidad de la estación solo precisa la ejecución de la ronda urbana para garantizar la accesibilidad de los vehículos privados procedentes de las Marinas.

5.2.5 Otros aspectos

La localización periférica de la estación aconseja dotarla de elementos comerciales y de equipamiento que le permitan ganar tamaño y optimizar las conexiones planteadas.

5.2.6 Número usuarios

El número de usuarios previstos es de 197.000 al año.

5.3 CARACTERIZACIÓN ALTERNATIVA 3

En esta alternativa la estación de autobuses se localiza junto a la de FGV y FFCC.

5.3.1 Análisis de los flujos de viajeros

Peatones: La accesibilidad peatonal es adecuada ya que el 72% de la población del casco se encuentra a una distancia en tiempo inferior a 20 minutos. No obstante al quedar cerca del 30% de la población del casco a más de 20 minutos, se considera conveniente establecer una conexión con el Puerto mediante una plataforma de transporte público reservado.

Vehículo privado: Para garantizar la accesibilidad en vehículo privado es necesaria la conexión de la estación con la ronda urbana de la ciudad.

Transporte público urbano: La situación lateral de la estación en relación al centro obliga al desvío de las líneas de transporte público urbano, que en cualquier caso vendría obligada por las estaciones de FGV y ADIF.

FGV: La conexión es excelente.

FFCC: La conexión es excelente.

5.3.2 Análisis de los flujos de autobuses

La conexión con la AP-7 es semejante a la de la alternativa 1, igual que en su caso es necesario realizar la ronda urbana.

5.3.3 Intermodalidad

La intermodalidad es excelente y completa si se realiza la conexión con el puerto mediante la plataforma reservada.

5.3.4 Costes

La finalidad de la estación obliga a dos actuaciones: Prolongación de la ronda urbana hacia el sur y ejecución de una nueva plataforma reservada de transporte público hacia el puerto.

5.3.5 Otros aspectos

La localización periférica de la estación se compensa con el tamaño que adquiere al juntar las terminales de FFCC-FGV-Autobuses. Los cerca de 600.000 usuarios previstos permiten rentabilizar actividades comerciales y de servicios por lo que sería conveniente la generación de un nodo con usos complementarios.

5.3.6 Número de usuarios

El número de usuarios previsto es de 581.000 viajeros al año.

5. CONCLUSIONES

Se ha realizado un cuadro comparativo de las 3 alternativas, valorando, cada uno de los aspectos antes comentado, en 5 niveles (-- nivel mínimo, ++ nivel máximo), según su grado de cumplimiento de los objetivos marcados.

	Flujos viajeros						Flujos autobuses	Intermodalidad	Costes	Otros aspectos	Nº usuarios en miles
	Peatonal	VP	TP	FGV	FFCC	Puerto					
Alternativa 1	+	+(1)	++	+	=(3)	++	=	=	++	+	212
Alternativa 2	++	++	=	-	-	-	++	-	+	-	197
Alternativa 3	=	+(2)	+	++	++	+(3)	=	++	-	++	581

- (1) Nuevo acceso al puerto
 (2) Prolongación ronda urbana
 (3) Prolongación plataforma TP

A partir de este análisis se ha realizado un análisis DAFO según el cuadro siguiente:

En este sentido esta alternativa maximiza la inversión ferroviaria y consolida a Denia como centro sub-regional de servicios entre el sur de la provincia de Valencia y el norte de la provincia de Alicante.

VENTAJAS Y DESVENTAJAS ALTERNATIVAS ESTUDIADAS

ALTERNATIVAS	PUNTOS FUERTES	PUNTOS DÉBILES	ASPECTOS CLAVE
1 Port Denia	<ul style="list-style-type: none"> Cercanía a la fachada marítima Conectividad TPU Coste reducido 	<ul style="list-style-type: none"> Conectividad ADIF Acceso autobuses 	<ul style="list-style-type: none"> Potenciación del puerto
2 Madrigueres Nord	<ul style="list-style-type: none"> Acceso autobuses Accesos vehículos privados 	<ul style="list-style-type: none"> Intermodalidad Número usuarios Imagen al viajero que accede a la ciudad 	<ul style="list-style-type: none"> Accesibilidad rodada y peatonal
3 Pedreras	<ul style="list-style-type: none"> Intermodalidad Número usuarios Maximiza la inversión ferroviaria 	<ul style="list-style-type: none"> Coste Conectividad peatonal 	<ul style="list-style-type: none"> Potenciación Denia como centro subregional de servicios

Del análisis efectuado, se deduce que no existe una localización claramente superior a las otras.

La alternativa 1 presenta, unos costes reducidos, unas buenas condiciones de accesibilidad a los usuarios que acceden a la estación y unas condiciones aceptables a los autobuses que la utilizarán. La impresión que recibe el usuario al acceder a la ciudad es inmejorable.

La alternativa 2 ofrece las mejores condiciones de accesibilidad a los autobuses que acceden a la estación y a los viajeros que acceden a la misma a pie o en vehículo privado. Sin embargo su conectividad a las instalaciones de FGV, FF.CC. y Baleria es muy deficiente y el número de usuarios potenciales reducido.

La alternativa 3 ofrece la mejor intermodalidad, generando un nuevo espacio de centralidad con más de 580.000 usuarios potenciales.

Dada su deficiente conexión peatonal con la ciudad y con el puerto, se considera necesario reconvertir la actual plataforma ferroviaria de FGV en plataforma tranviaria y su prolongación hasta el puerto.

Asimismo, es conveniente la conexión de la nueva Estación con la ronda de la ciudad, lo que conlleva la ejecución de un viaducto sobre el Barranco de Santa Paula.

Esta actuación está íntimamente ligada a la conexión ferroviaria Valencia-Denia por lo que los costes derivados de las actuaciones complementarias, se consideran perfectamente asumibles dada la escala presupuestaria del proyecto.

ANEXO I: MOVILIDAD PEATONAL

ANEXO I: MOVILIDAD PEATONAL

Para conocer la accesibilidad potencial de la nueva Estación de autobuses de Dénia se ha consultado por un lado, los datos de población por secciones censales de Dénia (Dic. 2016) y se han graficado las isocronas de 5, 10, 15 y de 20 minutos. Superponiendo y analizando toda esta información podremos conocer la cobertura de cada una de las ubicaciones propuestas para la nueva Estación de autobuses.

Los datos de población utilizados en la estimación de la accesibilidad potencial de la nueva estación de autobuses de Dénia es la densidad de población por secciones censales, tabla que se adjuntan a continuación:

Habitantes por distrito-sección			SUPERFICIE (Ha)	Densidad Población (Hab/Ha)
Distrito	Sección	Total		
1	1	1824	20,91	87,23
1	2	2251	221,21	10,18
1	3	2312	1097,82	2,11
2	1	1099	33,44	32,86
2	2	1096	8,38	130,79
2	3	1445	10,47	138,01
2	4	2297	547,67	4,19
2	5	2522	477,23	5,28
2	6	1729	5,42	319,00
3	1	818	9,21	88,82
3	2	1626	5,64	288,30
3	3	3215	420,27	7,65
3	4	1643	696,98	2,36
3	5	1969	2006,06	0,98
4	1	887	6,55	135,42
4	2	1409	7,64	184,42
4	3	1463	2,79	524,37
4	4	1257	8,18	153,67
4	5	1986	1003,10	1,98
4	6	1287	2,64	488,24
4	7	2259	17,26	130,88
4	8	1980	19,80	100,00
4	9	1864	9,57	194,78
4	10	1855	4,35	426,44

TOTAL HABITANTES: 42093

-Tabla "Densidades de población por distrito-sección". Elaboración propia.
Fuente datos población: <http://www.denia.es/es/denia/estadistica/index.aspx>. Consultada el 2-1-2017 -

Con esta información se ha elaborado el plano Densidad de población por secciones censales, sobre el que se han graficado las diferentes isocronas, que se adjuntan al final del anejo.

Las isocronas se definen como líneas dibujadas en un mapa cuyos puntos tienen en común que algo ocurre o llega a la misma hora. En nuestro caso, representamos zonas que distan de las distintas ubicaciones para la nueva estación de autobuses las distancias que recorrería un peatón durante 5, 10, 15 y 20 minutos.

Para graficar las isocronas de peatones se ha estimado una velocidad peatonal de 1,3 m/s.

En la publicación "TRRT Transport and Road Research Laboratory. 1978" se facilitaba la siguiente tabla de velocidades diferenciadas según edad y sexo:

Velocidades según edad y sexo	V (Km/h)	V (m/s)
Hombre < 55 años	5.94	1.65
Hombre > 55 años	5.47	1.52
Mujer < 55 años	4.93	1.37
Mujer > 55 años	4.72	1.31
Mujeres con niños pequeños	2.52	0.70
Niños de 5 a 10 años	4.07	1.13
Adolescentes	6.48	1.80

-Tabla "Velocidades diferenciadas según edad y sexo".
Fuente: TRRL Transport and Road Research laboratory. 1978 -

La velocidad peatonal teórica media sería de unos 1,35 m/s, pero en la realidad, los recorridos urbanos no alcanzan estos valores por distintas razones:

- La necesidad de adaptarse a la traza, más o menos octogonal, del viario urbano, no permite hacer recorridos en línea recta
- En los recorridos urbanos peatonales existen perturbaciones que reducen la distancia realmente recorrida en un determinado tiempo respecto a la teórica, como son los pasos de peatones o los semáforos, que obligan al peatón a esperar.

Por todo esto, es por lo que se ha minorado esta velocidad teórica, tomando como valor medio real de velocidad peatonal los 1,3 m/s.

Para un tiempo igual a 5 minutos (Isocrona 5') la distancia recorrida por el peatón es de 390 m.

Para un tiempo igual a 10 minutos (Isocrona 10') la distancia recorrida por el peatón es de 780 m.

Para un tiempo igual a 15 minutos (Isocrona 15') la distancia recorrida por el peatón es de 1170 m.

De los cálculos efectuados se deduce que para una población del orden de 27.000 personas, los porcentajes de población que se encuentren a menos de 10 min., 20 min, y 30 min. son los siguientes:

	< 10 min.	< 20 min.	< 30 min.
Alternativa 1	13 %	65 %	100 %
Alternativa 2	17 %	93 %	100 %
Alternativa 3	7 %	72 %	95 %

La alternativa que maximiza la accesibilidad peatonal es la 2, si bien en todos los casos las distancias recorridas para el 95% de la población son menores de 30 min.

ALTERNATIVA Nº1					
Tiempo hasta 5 min	Sección	Área_Ha	Densidad_(Hab/ha)	Habitantes	
	2-1	15,88	52,50	833	
				Total	833
Tiempo hasta 10 min	Sección	Área_Ha	Densidad_(Hab/ha)	Habitantes	
	2-1	17,56	52,50	922	
	1-1	13,67	52,50	718	
	3-1	3,29	52,50	173	
	2-2	5,19	130,50	678	
	1-2	3,05	7,00	21	
				Total	2511
Tiempo hasta 15 min	Sección	Área_Ha	Densidad_(Hab/ha)	Habitantes	
	1-1	7,24	52,50	380	
	4-9	8,47	208,00	1761	
	4-1	3,64	130,50	476	
	3-1	5,92	52,50	311	
	2-2	3,19	130,50	416	
	3-2	3,44	283,00	974	
	2-3	5,21	130,50	680	
	2-6	0,13	283,00	36	
	4-4	0,13	130,50	17	
	4-2	0,11	208,00	23	
	4-5	1,91	7,00	13	
	1-2	39,85	7,00	279	
					Total
Tiempo hasta 20 min	Sección	Área_Ha	Densidad_(Hab/ha)	Habitantes	
	4-9	1,10	208,00	229	
	4-4	7,17	130,50	936	
	4-8	1,48	130,50	194	
	4-1	2,91	130,50	379	
	4-2	6,92	208,00	1439	
	4-3	1,32	483,00	639	
	4-10	2,50	483,00	1207	
	3-2	2,20	283,00	622	
	2-6	4,88	283,00	1380	
	2-3	4,96	130,50	647	
	4-5	17,24	7,00	121	
	1-2	46,24	7,00	324	
	3-3	0,43	7,00	3	
	2-4	7,10	7,00	50	
				Total	8169
Tiempo mayor de 20 min	Sección	Área_Ha	Densidad_(Hab/ha)	Habitantes	
	4-8	18,32	130,50	2390	
	4-6	2,62	483,00	1265	
	4-2	0,58	208,00	121	
	4-3	1,47	483,00	709	
	4-10	4,05	483,00	1957	
	2-6	0,42	283,00	118	
	4-7	17,26	130,50	2252	
	4-4	0,88	130,50	115	
				Total	8927
				Total Habitantes	25807

ALTERNATIVA Nº2

Tiempo hasta 5 min	Sección	Área_Ha	Densidad_(Hab/ha)	Habitantes
	4-4	2,10	130,50	274
	4-9	0,14	208,00	28
	4-5	26,34	7,00	184
	1-2	4,05	7,00	28
	3-3	1,15	7,00	8
	Total			523

Tiempo hasta 10min	Sección	Área_Ha	Densidad_(Hab/ha)	Habitantes
	4-8	10,03	130,50	1309
	4-4	3,87	130,50	505
	4-9	7,81	208,00	1624
	1-1	4,23	52,50	222
	4-5	24,57	7,00	172
	1-2	34,92	7,00	244
	3-3	8,61	7,00	60
	Total			4136

Tiempo hasta 15min	Sección	Área_Ha	Densidad_(Hab/ha)	Habitantes
	4-8	9,77	130,50	1275
	4-4	2,22	130,50	289
	4-9	1,63	208,00	338
	1-1	14,82	52,50	778
	4-6	2,63	483,00	1270
	4-2	5,27	208,00	1097
	4-1	4,35	130,50	568
	2-1	6,87	52,50	361
	4-3	0,98	483,00	475
	4-7	3,07	130,50	400
	4-5	28,55	7,00	200
	1-2	50,24	7,00	352
	3-3	40,39	7,00	283
	Total			7685

Tiempo hasta 20 min	Sección	Área_Ha	Densidad_(Hab/ha)	Habitantes
	4-7	14,19	130,50	1852
	4-3	1,81	483,00	873
	4-2	2,37	208,00	492
	4-1	2,20	130,50	287
	1-1	1,82	52,50	96
	2-1	26,57	52,50	1395
	4-10	6,55	483,00	3164
	2-6	3,33	283,00	943
	3-2	5,58	283,00	1579
	3-1	9,21	52,50	484
	2-2	6,50	130,50	848
	2-3	0,62	130,50	81
	1-2	84,30	7,00	590
	4-5	46,02	7,00	322
	3-3	68,38	7,00	479
	3-5	4,95	7,00	35
	2-5	0,50	7,00	4
	2-4	0,10	7,00	1
	Total			13524

Tiempo mayor de 20 min	Sección	Área_Ha	Densidad_(Hab/ha)	Habitantes
	2-6	1,30	283,00	368
	2-3	9,55	130,50	1246
	2-2	1,88	130,50	245
	Total			1859

Total Habitantes 27726
ALTERNATIVA Nº3

Tiempo hasta 5min	Sección	Área_Ha	Densidad_(Hab/ha)	Habitantes
	4-7	0,28	130,50	37
	3-5	17,68	7,00	124
	3-3	24,13	7,00	169
	Total			330

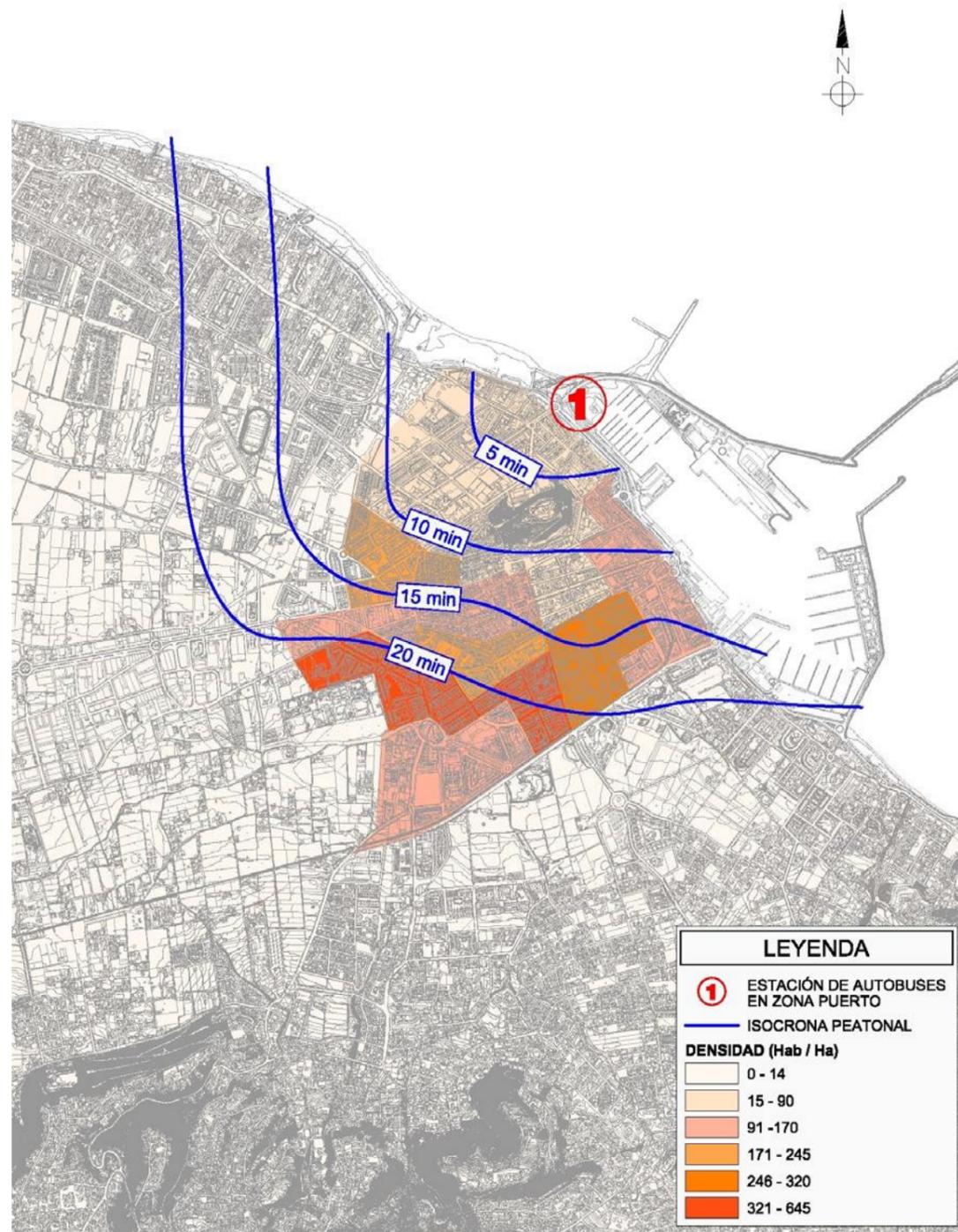
Tiempo hasta 10min	Sección	Área_Ha	Densidad_(Hab/ha)	Habitantes
	4-7	8,74	130,50	1141
	3-5	25,63	7,00	179
	3-3	67,57	7,00	473
	Total			1793

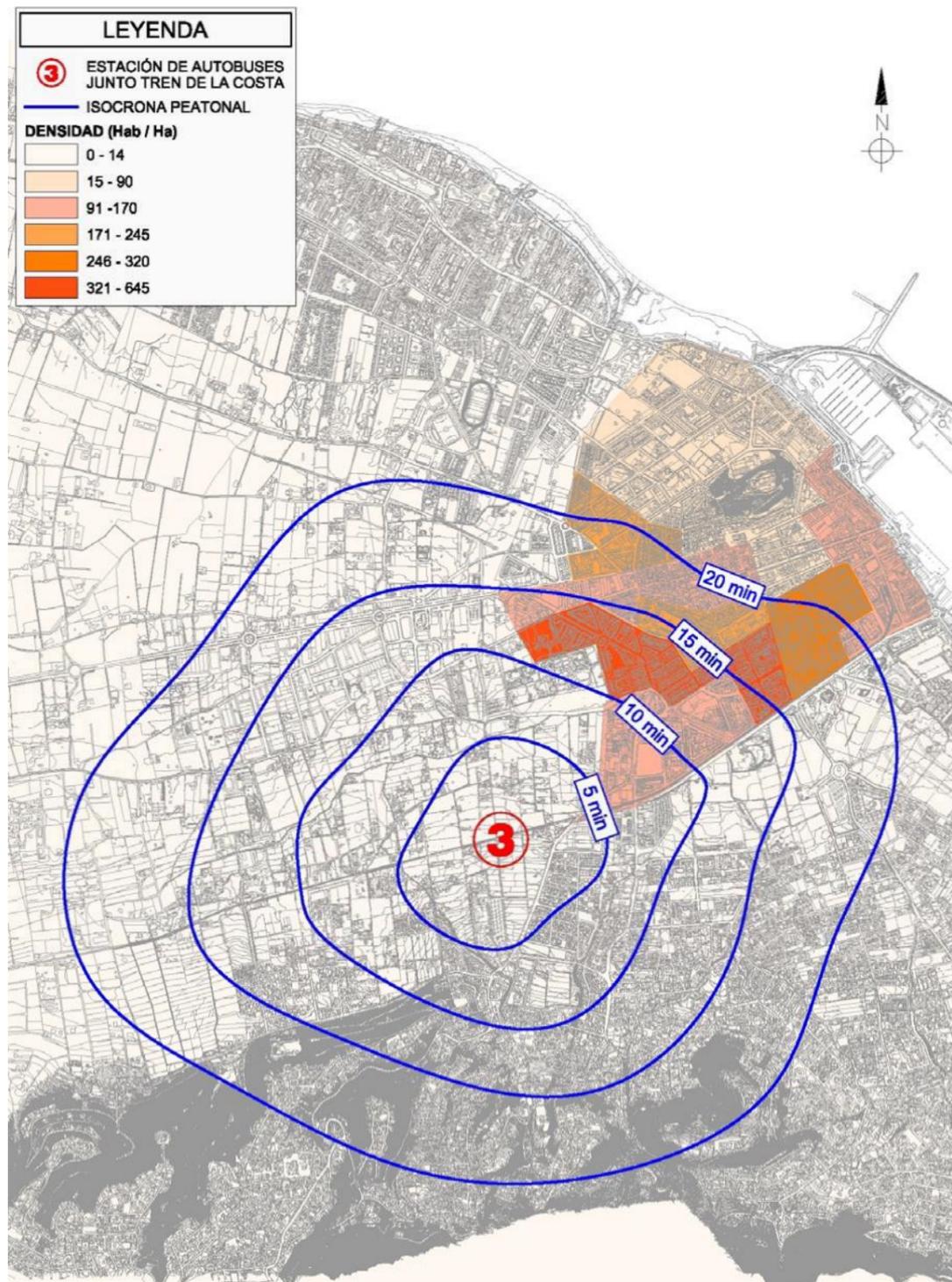
Tiempo hasta 15min	Sección	Área_Ha	Densidad_(Hab/ha)	Habitantes
	4-7	8,24	130,50	1075
	4-8	19,73	130,50	2575
	4-6	2,63	483,00	1270
	4-3	1,44	483,00	696
	4-10	1,84	483,00	890
	4-2	2,02	208,00	421
	4-4	0,58	130,50	76
	3-5	47,30	7,00	331
	3-3	83,92	7,00	587
	4-5	3,63	7,00	25
	2-5	1,65	7,00	12
	Total			7959

Tiempo hasta 20min	Sección	Área_Ha	Densidad_(Hab/ha)	Habitantes
	4-10	4,71	483,00	2273
	4-3	1,35	483,00	651
	4-2	5,56	208,00	1157
	4-4	7,46	130,50	973
	4-9	5,72	208,00	1190
	4-1	3,32	130,50	433
	3-2	2,72	283,00	769
	2-6	4,57	283,00	1293
	2-3	0,90	130,50	117
	3-1	0,04	52,50	2
	3-5	78,79	7,00	552
	3-3	79,31	7,00	555
	2-5	11,52	7,00	81
	4-5	44,77	7,00	313
	3-4	12,35	7,00	86
	2-4	12,28	7,00	86
	1-2	0,51	7,00	4
	Total			10536

Tiempo mayor de 20 min	Sección	Área_Ha	Densidad_(Hab/ha)	Habitantes
	1-1	20,91	52,50	1098
	2-1	33,44	52,50	1756
	4-9	3,85	208,00	801
	4-1	3,23	130,50	422
	3-1	9,17	52,50	481
	3-2	2,92	283,00	827
	2-6	0,85	283,00	241
	2-3	9,27	130,50	1210
	2-2	8,38	130,50	1094
	Total			7929

Total Habitantes 28546





ANEXO II: MOVILIDAD VEHÍCULO PRIVADO

ANEXO II: MOVILIDAD VEHÍCULO PRIVADO

En el caso de los vehículos, para graficar las isócronas, se ha tomado como velocidad de operación de un vehículo circulando en zona urbana los 30 Km/h, para considerar los efectos del tráfico, los pasos de peatones y de los semáforos, que le obligan a detenerse. Una vez fuera del casco urbano, la velocidad considerada es de 50 km/h.

La isocrona de 5 minutos para velocidad 30KM/h nos da una distancia que coincide con el límite del casco urbano de Dénia, por lo que para obtener la isocrona de 10 minutos, 15 minutos y 20 minutos la velocidad empleada es de 50 Km/h.

V coche (Km/h)	Tiempo (min)	Distancia (m)
30	5	2500
50	5	4167
50	10	8333
50	15	12500

- Tabla: Distancias recorridas por un vehículo. Elaboración propia -

Para un tiempo igual a 5 minutos (Isocrona 5') la distancia recorrida por un automóvil a 30 Km/h es de 2.500 m.

$$\text{Isocrona 5'} = \text{Distancia V30} = 2500 \text{ m}$$

Para un tiempo igual a 10 minutos (Isocrona 10') un automóvil circulará 5 minutos a 30 Km/h (recorrido en el casco urbano) y los otros 5 minutos a 50 km/h. . Por tanto la distancia recorrida por un automóvil es de 6.667 m.

$$\text{Isocrona 10'} = \text{Distancia V30 (5min)} + \text{Distancia V50 (5 min)} = 2500 \text{ m} + 4167 \text{ m} = 6667 \text{ m}$$

Para un tiempo igual a 15 minutos (Isocrona 15') un automóvil circulará 5 minutos a 30 Km/h (recorrido en el casco urbano) y los otros 10 minutos a 50 km/h. Por tanto la distancia recorrida por un automóvil es de 10.833 m.

$$\text{Isocrona 15'} = \text{Distancia V30 (5min)} + \text{Distancia V50 (10 min)} = 2500 \text{ m} + 8333 \text{ m} = 10.833 \text{ m}$$

Para un tiempo igual a 20 minutos (Isocrona 20') un automóvil circulará 5 minutos a 30 Km/h (recorrido en el casco urbano) y los otros 15 minutos a 50 km/h. . Por tanto la distancia recorrida por un automóvil es de 15.000 m.

$$\text{Isocrona 20'} = \text{Distancia V30 (5min)} + \text{Distancia V50 (15 min)} = 2500 \text{ m} + 12500 \text{ m} = 15.000 \text{ m}$$

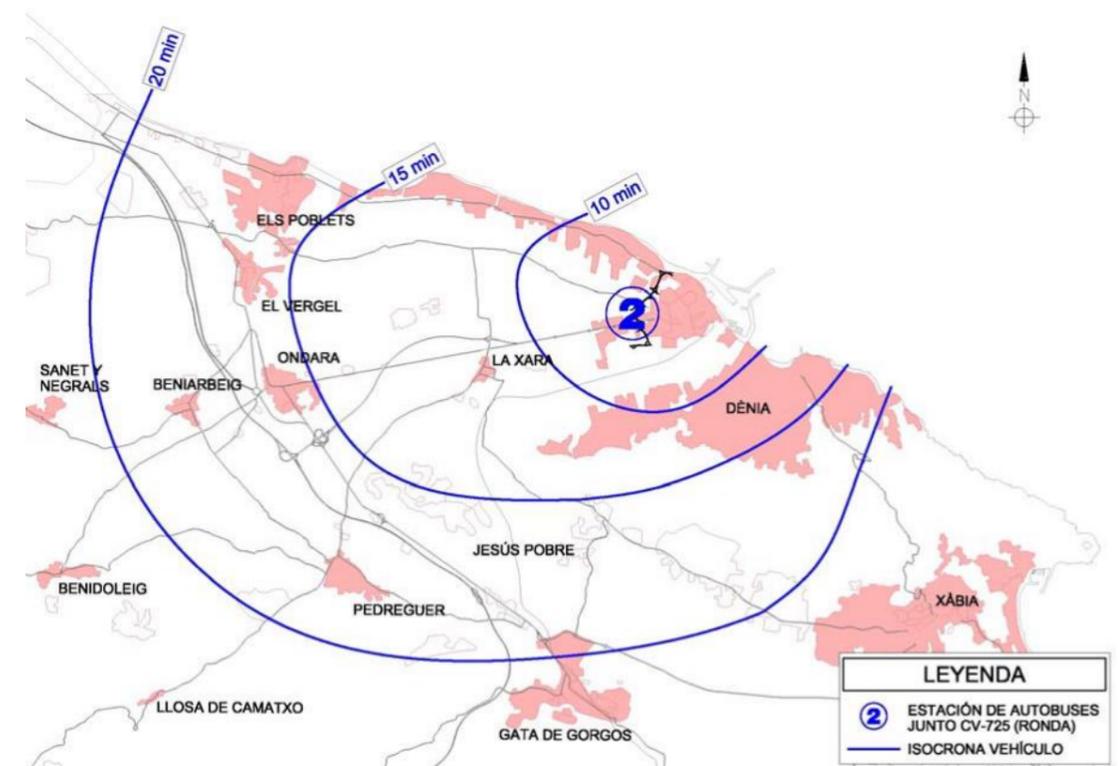
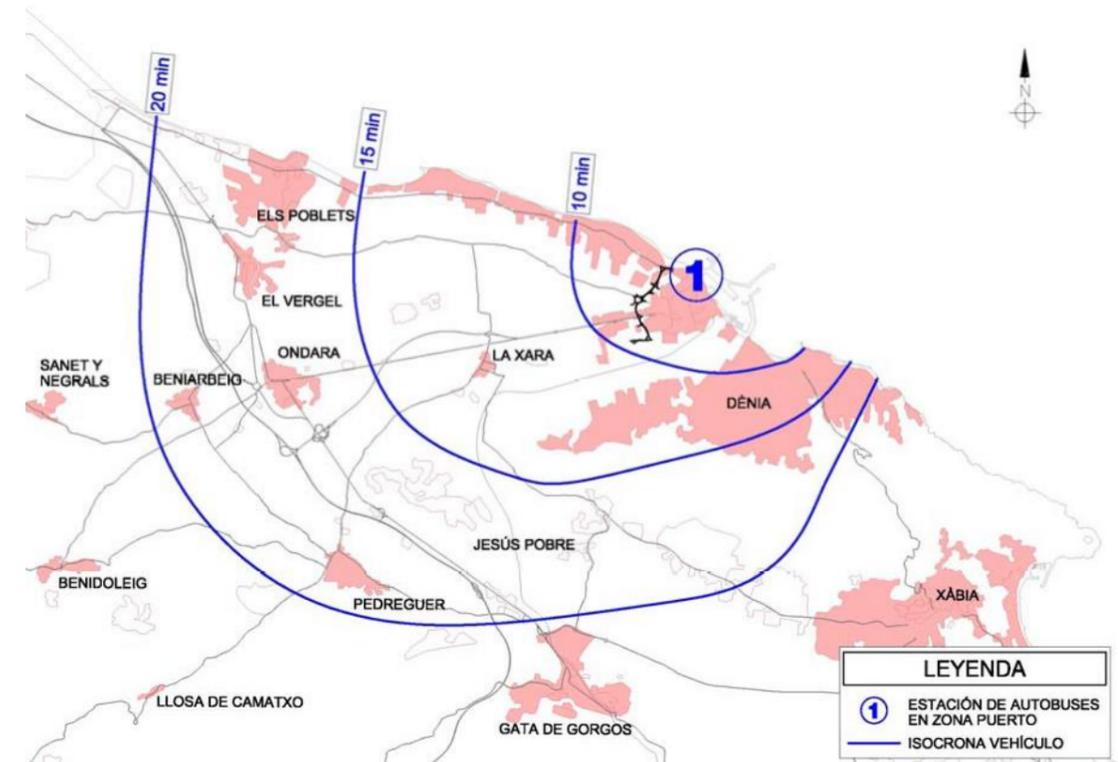
Para la confección de los planos y el cálculo del tiempo medio de viaje se ha considerado en todos los casos un umbral inicial de 5 minutos por vehículo.

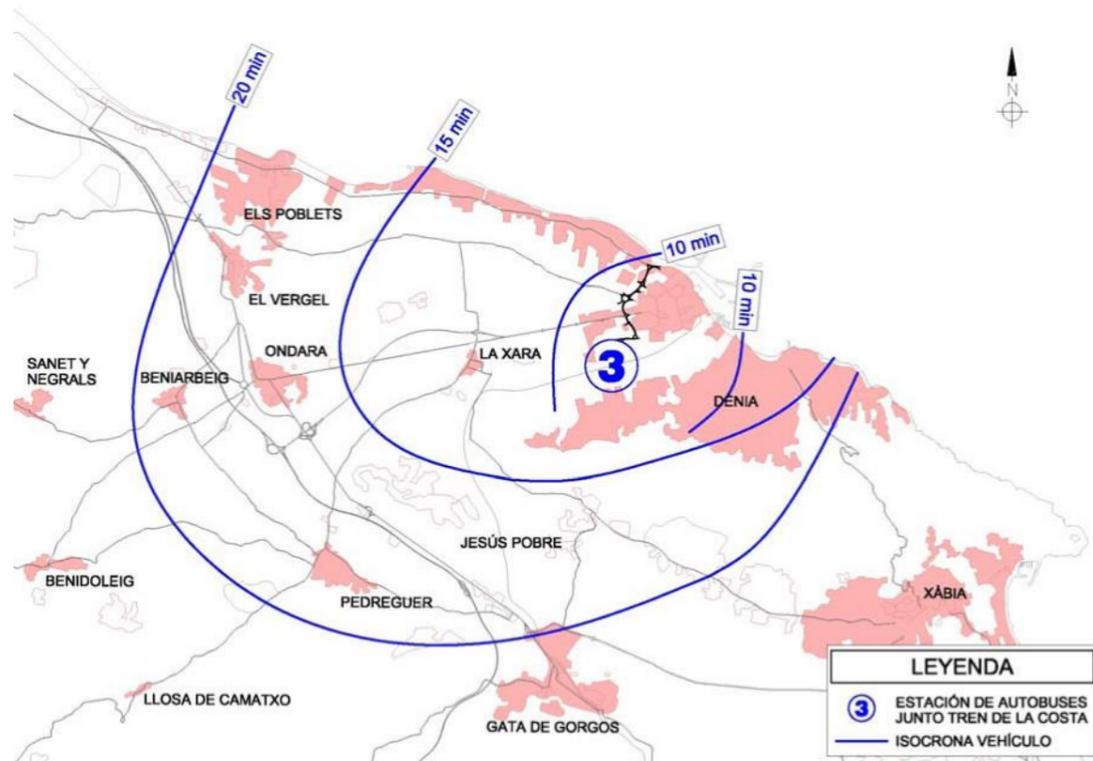
La alternativa 2 es la que ofrece mejores condiciones de accesibilidad aunque no se desprenden variaciones importantes en relación a las otras alternativas.

ALTERNATIVA	Nº1	V30yV50		
V30 tiempo hasta 5 min	Población	Área_Ha	Densidad_(Hab/ha)	Habitantes
	Denia	-	-	39475
			Total	39475
V50 tiempo hasta 10 min	Código Parcela	Área_Ha	Densidad_(Hab/ha)	Habitantes
	Denia	-	-	2078
	La Xara	-	-	1583
			Total	3661
V50 tiempo hasta 15 min	Código Parcela	Área_Ha	Densidad_(Hab/ha)	Habitantes
	Els Poblets	-	-	3303
	El Vergel	-	-	4627
	Ondara	-	-	6617
	Beniarbeig	-	-	1926
	Pedreguer	-	-	7337
			Total	23810
V50 tiempo mayor de 15 min	Código Parcela	Área_Ha	Densidad_(Hab/ha)	Habitantes
	Benimelli	-	-	416
	Sanet y Negrals	-	-	674
	Benidoleig	-	-	1196
	Gata de Gorgos	-	-	5885
			Total	27681
			Total	35852
		Sumatorio Habitantes:		102798

ALTERNATIVA	Nº2	V30yV50		
V30 tiempo hasta 5 min	Población	Área_Ha	Densidad_(Hab/ha)	Habitantes
	Denia	-	-	39475
			Total	39475
V50 tiempo hasta 10 min	Código Parcela	Área_Ha	Densidad_(Hab/ha)	Habitantes
	Denia	-	-	2078
	La Xara	-	-	1583
			Total	3661
V50 tiempo hasta 15 min	Código Parcela	Área_Ha	Densidad_(Hab/ha)	Habitantes
	Els Poblets	-	-	3303
	El Vergel	-	-	4627
	Ondara	-	-	6617
	Beniarbeig	-	-	1926
	Pedreguer	-	-	7337
			Total	24399
V50 tiempo mayor de 15 min	Código Parcela	Área_Ha	Densidad_(Hab/ha)	Habitantes
	Benimelli	-	-	416
	Sanet y Negrals	-	-	674
	Benidoleig	-	-	1196
	Gata de Gorgos	-	-	5297
			Total	27681
			Total	35264
		Sumatorio Habitantes:		102798

ALTERNATIVA	Nº3	V30yV50		
V30 tiempo hasta 5 min	Población	Área_Ha	Densidad_(Hab/ha)	Habitantes
	Denia	-	-	40306
	Total			40306
V50 tiempo hasta 10 min	Código Parcela	Área_Ha	Densidad_(Hab/ha)	Habitantes
	Denia	-	-	1247
	La Xara	-	-	1583
	Total			2830
V50 tiempo hasta 15 min	Código Parcela	Área_Ha	Densidad_(Hab/ha)	Habitantes
	Els Poblets	-	-	3303
	El Vergel	-	-	4627
	Ondara	-	-	6617
	Beniarbeig	-	-	1926
	Pedreguer	-	-	7337
	Gata de Gorgos	-	-	118
Total			23928	
V50 tiempo mayor de 15 min	Código Parcela	Área_Ha	Densidad_(Hab/ha)	Habitantes
	Benimelli	-	-	416
	Sanet y Negrals	-	-	674
	Benidoleig	-	-	1196
	Gata de Gorgos	-	-	5767
	Xàbia	-	-	27681
Total			35734	
Sumatorio Habitantes:				102798





ANEXO III: MOVILIDAD AUTOBUSES

ANEXO III: MOVILIDAD AUTOBUSES

En este caso se han calculado los tiempos de recorrido de los autobuses que acceden a la estación, tomando como referencia el peaje de la AP-7.

Los tiempos se han calculado para los valores medios del año y para los valores punta del verano.

Las velocidades consideradas han sido:

	Valores medios	Valores verano
Zona urbana	20 km/h	10 km/h
Acceso urbano	40 km/h	20 km/h
Resto del acceso	80 km/h	60 km/h

De esta forma los tiempos obtenidos han sido:

	Valores medios (minutos)	Valores verano (minutos)
Alternativa 1	11	20
Alternativa 2	7	11
Alternativa 3	11	20

De lo que se deduce que las alternativas 1 y 3 son semejantes y la alternativa 2 reduce los tiempos del orden del 40%.

En un viaje de largo recorrido, el incremento del tiempo entre alternativas no es significativo.

ANEJO Nº 6: DEMANDAS MOVILIDAD SECTORES RESIDENCIALES

ÍNDICE

1. FICHAS ORDENACIÓN DE LOS SECTORES
 - Sector Playa-Torrecremada. Ordenación
 - Sector Capçades. Ordenación
 - Sector Pinaret. Ordenación
 - Sector Riu-Rau. Ordenación
 - Sector Marquesa. Ordenación
 - UE2 Deveses. Ordenación
 - UE3 Deveses. Ordenación

2. CUADROS
 - Torrecremada
 - Capçades
 - Pinaret
 - Riu-Rau
 - Marquesa
 - Deveses UE2
 - Deveses UE3

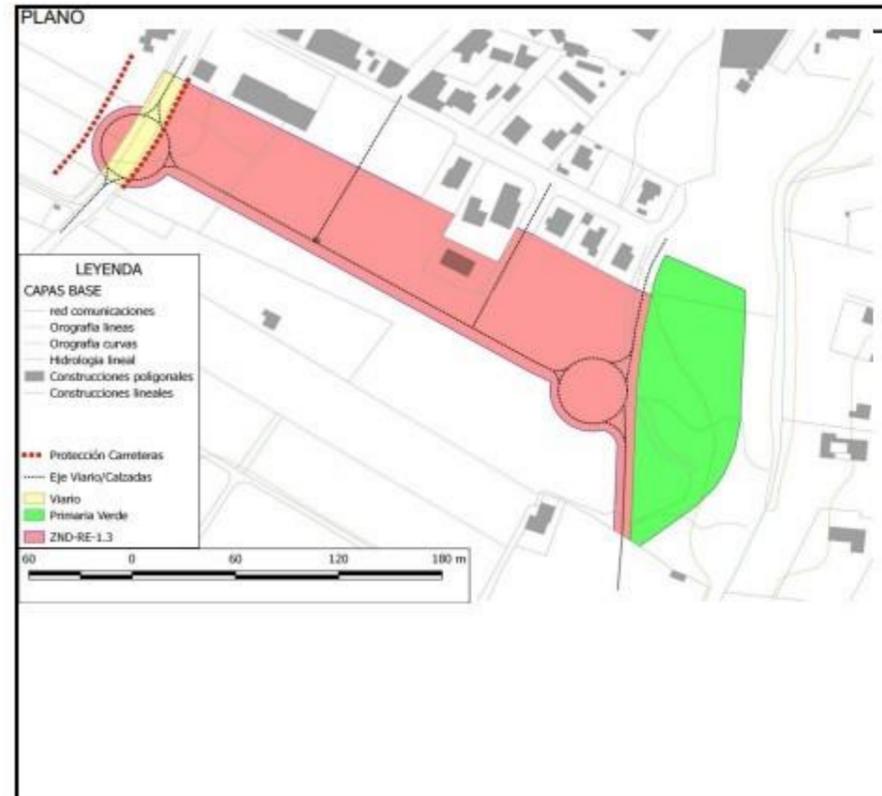
ZONA DE NUEVO DESARROLLO		suelo clase: URBANIZABLE ZND-RE-1.1	
FICHA DE CONDICIONES DE ORDENACIÓN (0)		denominación: SECTOR PLAYA-TORRECREMADA (s.PT)	
CODIGO	ZND-RE-1.1	PROTECCIONES	Jardines de la Finca La Baronesa Catálogo. Patrimonio Natural C-01-003 BRL (M) Casa de la Baronesa Catálogo. Patrimonio Cultural C 04-004 BRL (EPA) * C 04-019 BRL (EPA) *
SUPERFICIE	434.783 m2s (6)	AFECCIONES	Inundabilidad s/PATRICOVA y SNCZI (3) Costas Cauces
USO DOMINANTE	RESIDENCIAL	PROGRAMAS DE INTERVENCIÓN	No
USOS COMPATIBLES	TERCIARIOS	CONDICIONES PARA LOS USOS PERMITIDOS	A determinar por el Plan Parcial
USOS INCOMPATIBLES	INDUSTRIALES (1)	ORDENANZAS GENERALES Y PARTICULARES	
DENSIDAD	43 viv/Ha (2)	CONDICIONES DE ORDENACIÓN	
ÍNDICE DE EDIFICABILIDAD BRUTA (IEB)	0,54 m2t/m2s	1 EDIFICABILIDAD/nº viviendas	Residencial: ≤ 226.560 m2t → ≤ 1.888 viv Otros usos: ≥ 9.440 " Total ≤ 236.000 m2t → 0,543 m2t/m2s
POBLACION MÁXIMA	4.399 hb (2)	2 DOTACIONES	Viarío: Vía Parque (4) (5) Conexiones con otros viarios estructurales y Vía Verde. Tramo inicial (hasta Madrigueras) del nuevo acceso CV725 previsto en Directrices a Largo Plazo Docentes: Nuevo CEIP 6I+12P ≥ 7.000 m2s Aparcamiento: Aparcamiento junto polideportivo aprox. 6.421 " Zonas Verdes: Finca La Baronesa, inc. Entorno de Protección. s/Catálogo + espacio intersticial con Parque Torrecremada. Parte significativa de la manzana delimitada cc/Isaac Peral, Dr. A Muñoz y cº Vj. Ondara: Inicio Vía Verde
PLANO		3 OBJETIVOS Y CRITERIOS DE ORDENACIÓN	
		a) Los objetivos básicos de la nueva pieza urbana que se propone son: 1) Completar el desarrollo del núcleo urbano de Dénia en su borde oeste y proporcionar un acceso adecuado al puerto 2) Configurar un viario multifuncional (tráfico rodado [Ronda], ciclista y peatonal) con carácter de vía parque que, completado con las conexiones viarias exigidas en las determinaciones de Gestión, permita: 1º El acceso desde la nueva traza de la CV725 prevista en las Directrices a Largo Plazo a la Ronda 2º Completar la Ronda urbana iniciada (Joan Fuster, desde la Carretera de les Rotes) de forma que rodee por completo al núcleo urbano. 3º Acceso a la carretera de les Marines y al puerto a través de la Ronda. Este viario, se caracterizará preferentemente, especialmente en el tramo Av. Gandía-Ctra. les Marines, como vía parque: vías funcionalmente específicas (calzadas de circulación rodada, carriles bici, sendas peatonales/aceras) que discurren por una amplia banda ajardinada. b) En el tramo desde la Vía Verde hasta la Playa: Las parcelas edificables y de equipamiento resolverán su acceso desde los viarios que completan los viarios perimetrales existentes al sector, no desde la parte de Vía Parque, excepto accesos complementarios. c) Edificaciones semiabiertas, de altura media: preferentemente B+4/5PP+At. d) Dentro del perímetro indicado de Vía Parque se podrán distinguir, delimitar y computar espacios de zona, verde, jardines y áreas de recreo, si satisfacen los requisitos exigidos por Anexo IV. III.3.2.b, LOTUP. También aparcamientos públicos, si son profusamente arbolados. e) En la zona de afección de costas PP determinará gráficamente el emplazamiento y tamaño de las edificaciones ordenación de volúmenes) con el nivel de pomenorización propio de un Estudio de Detalle. La edificación no formará pantallas transversales sobre la perpendicular a la línea de costa.	
Observaciones		OTRAS	
0) Ver también Ficha de Gestión correspondiente a este mismo sector 1) Excepto Producción Artesanal 2) Datos no normativos 3) Cuenca Ullals. Ver Estudios Informativos de este PGE 4) En negrita se indican aquellos elementos a los que se le asigna carácter estructural. El PP puede prever otras dotaciones complementarias. 5) El trazado viario mostrado es meramente indicativo y expresivo de la funcionalidad que se pretende, por lo que puede ser alterado por el Plan Parcial. 6) El Estudio de inundabilidad incluirá también la parcela de ampliación del IES Mª Ibars.		1 El Plan Parcial que determine la ordenación pomenorizada deberá estudiar y resolver la inundabilidad de la cuenca Ullals 2 Se mantendrá la vía pecuaria Camino Viejo de Gandía que desde el oeste penetra en el núcleo urbano de Dénia, pudiendo variarse el trazado. 3 La aprobación definitiva del Plan Parcial exige, al menos: - Informe favorable del Servicio de Ordenación del territorio s/ Inundabilidad (PATRICOVA) y de CHJ. (ver observación (6)) - Informe favorable del Servicio autonómico de Vías Pecuarias - Informe de Costas (Estado y CV) 4 El PP integrará Estudio Acústico. Ver 2.2.4 NN.UU. 5 El PP integrará un Estudio específico para el sector de la incidencia de la subida del nivel del mar motivada por el cambio climático. 6 Se preveerá y ejecutará el tramo de la Vía Litoral, con un ancho mínimo de 3 m, y conectará con la Vía Verde.	

ZND-RE-1.1/o

ZONA DE NUEVO DESARROLLO		suelo clase:	URBANIZABLE	ZND-RE-1.2
FICHA DE CONDICIONES DE ORDENACIÓN (0)		denominación:	sector CAPÇADES	(s.CÇ)
CÓDIGO	ZND-RE-1.2			
SUPERFICIE COMPUTABLE	46.890 m2			
USO DOMINANTE	RESIDENCIAL			
USOS COMPATIBLES	TERCIARIOS			
USOS INCOMPATIBLES	INDUSTRIALES (1)			
DENSIDAD	43 viv/Ha	(2)		
INDICE DE EDIFICABILIDAD	0,54 m2t/m2s			
POBLACIÓN MÁXIMA	474 hb	(2)		
<p>PROTECCIONES</p> <p>AFECCIONES</p> <p>Cauces</p> <p>PROGRAMAS DE INTERVENCIÓN No</p> <p>CONDICIONES PARA LOS USOS PERMITIDOS A determinar por el Plan Parcial</p> <p>ORDENANZAS GENERALES Y PARTICULARES</p> <p>CONDICIONES DE ORDENACIÓN</p> <p>1 EDIFICABILIDAD /nº viviendas</p> <p>Residencial: ≤ 24.434 m2t → ≤ 204 viv</p> <p>Otros usos: ≥ 1.018 "</p> <p>Total ≤ 25.452 m2t</p> <p>2 DOTACIONES (3)</p> <p>Viarío: Semivial entre el tramo abierto de la c/Gesmi y el camí Pou de la Muntanya. Vial completo en el tramo oeste, desde la vía prolongación c/lbn-al-Labbana hasta el camí del Pou de la Muntanya. Vial desde Joan Fuster, prolongación c/lbn-al-Labbana, hasta c/Agret.</p> <p>3 ORDENACIÓN</p> <p>Los objetivos básicos de la nueva pieza urbana que se propone es:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Completar el frente urbano de la c/Gesmi al nuevo Parque Alquerías, entre el cm. Sant Joan y el cm. Pou de la Muntanya. 2) Resolver la canalización de las aguas que, procedentes de la ladera norte del Montgó, alcanzan el sector, preferentemente a cielo abierto. 				
<p>PLANO</p> <p>LEYENDA</p> <p>CAPAS BASE</p> <ul style="list-style-type: none"> red comunicaciones Orografía líneas Orografía curvas Hidrología lineal Construcciones poligonales Construcciones lineales <p>..... Eje Vario/Carzadas</p> <p>■ ZND-RE-1.2</p>				
<p>Observaciones</p> <p>0) Ver también Ficha de Gestión correspondiente a este mismo sector</p> <p>1) Excepto Producción Artesanal</p> <p>2) Datos no normativos</p> <p>3) Se indican en negrilla aquellos elementos a los que se le asigna carácter estructural</p>				
<p>OTRAS</p> <p>La aprobación del PP exige:</p> <p>Informe favorable del Servicio de Ordenación del territorio s/ Inundabilidad (PATRICOVA) y de CHJ.</p> <p>El PP integrará Estudio Acústico. Ver 2.2.4 NN.UU.</p>				

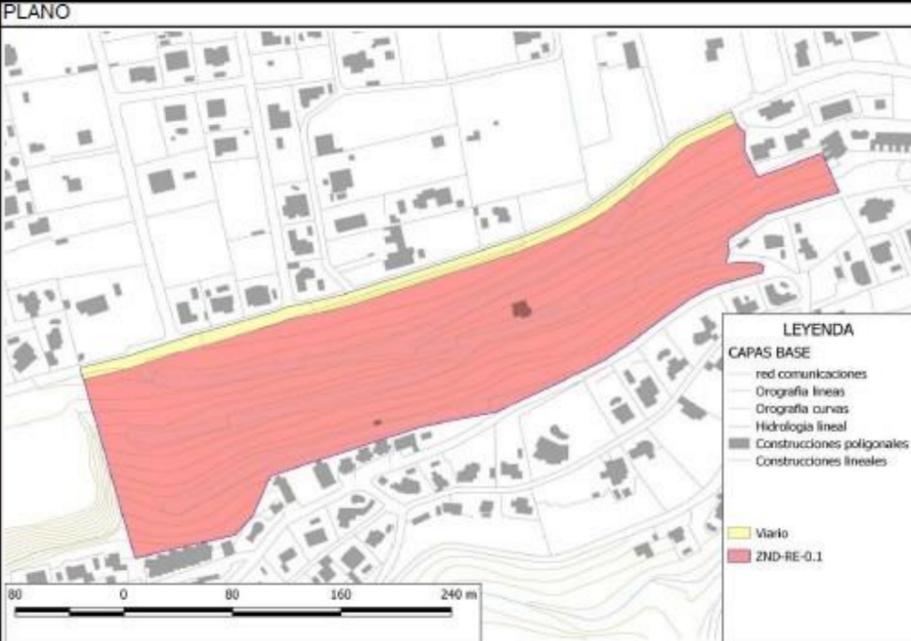
ZND-RE-1.2/o

ZONA DE NUEVO DESARROLLO FICHA DE CONDICIONES DE ORDENACIÓN		(0)	suelo clase: denominación	URBANIZABLE sector PINARET	ZND-RE-1.3 (s. PN)	La Xara
CODIGO	ZND-RE-1.3		PROTECCIONES			
SUPERFICIE	31.267 m2	86	AFECCIONES			
USO DOMINANTE	RESIDENCIAL		Cauces			
USOS COMPATIBLES	TERCIARIOS		Carreteras			
USOS INCOMPATIBLES	INDUSTRIALES (1)	(2)	PROGRAMAS DE INTERVENCIÓN			
DENSIDAD	28 viv/Ha	(2)	No			
INDICE DE EDIFICABILIDAD BRUTA	Σ m2t/m2s	(2)	CONDICIONES PARA LOS USOS PERMITIDOS			
POBLACIÓN MÁXIMA	200 hb	(2)	A determinar por el Plan Parcial			
ORDENANZAS GENERALES Y PARTICULARES						
CONDICIONES DE ORDENACIÓN						
1 EDIFICABILIDAD						
Residencial	≤	12.907 m2t	≤	86 viv		
Otros usos	≥	538 *				
Total	≤	13.445 m2t				
2 DOTACIONES ESTRUCTURALES (3)						
Vía central, rotondas de acceso y sureste y conexión cº. Morxama						
Zona Verde: Pinaret						
3 ORDENACIÓN						
a) Los objetivos básicos de la nueva pieza urbana que se propone es:						
Crear un ensanche ordenado del núcleo urbano, con posibilidades de continuar la ampliación hacia el suroeste, prolongando la c/ Les Escoles.						
b) Criterios de la ordenación						
Viaro: Vía lateral a lo largo de la pieza, entre el Pinaret y la CV724						
Sección: 1Arc+7,0C+2,5P+3Ac						
Rotonda en el encuentro de la vía lateral con la prolongación c/ Camí Morxama y con la CV724						
Zona Verde: Pinaret						
Zona verde no computable: zona de protección CV724						
Tipo edificación: Preferentemente edificación abierta, de poca altura.						
No se crearán muros ciegos sobre las parcelas coincidentes con los límites del sector.						
OTRAS						
1 La aprobación del PP exige informe favorable de: - Titular CV 724						
2 El PP integrará Estudio Acústico. Ver 2.2.4 NN.UU.						
Observaciones						
0) Ver Ficha de Gestión correspondiente a este mismo sector						
1) Excepto Producción Artesanal y Almacenaje de pequeña superficie						
2) Datos no normativos						



ZND-RE-1.3/o

ZONA DE NUEVO DESARROLLO		suelo clase:	URBANIZABLE	ZND-RE-1.4															
FICHA DE CONDICIONES DE ORDENACIÓN (0)		denominación:	sector RIU-RAU	(s. RR) Jesús Pobre															
CODIGO	ZND-RE-1.4																		
SUPERFICIE	18.654 m2																		
USO DOMINANTE	RESIDENCIAL																		
USOS COMPATIBLES	TERCIARIOS																		
USOS INCOMPATIBLES	INDUSTRIALES (1)																		
DENSIDAD	28 viv/Ha	(2)																	
ÍNDICE DE EDIFICABILIDAD BRUTA	0,43 m2t/m2s	(2)																	
POBLACION MÁXIMA	120 hb	(2)																	
<p>PROTECCIONES C 03-030 BRL(EE)</p> <p>AFECCIONES</p> <p>PROGRAMAS DE INTERVENCIÓN No</p> <p>CONDICIONES PARA LOS USOS PERMITIDOS A determinar por el Plan Parcial</p> <p>ORDENANZAS GENERALES Y PARTICULARES</p> <p>CONDICIONES DE ORDENACIÓN</p> <p>1 EDIFICABILIDAD</p> <table border="0"> <tr> <td>Residencial</td> <td>≤</td> <td>7.700 m2t</td> <td>≤</td> <td>51 viv</td> </tr> <tr> <td>Otros usos</td> <td>≥</td> <td>321 "</td> <td colspan="2"></td> </tr> <tr> <td>Total</td> <td>≤</td> <td>8.021 m2t</td> <td colspan="2"></td> </tr> </table> <p>2 DOTACIONES ESTRUCTURALES (3)</p> <p>Viario: Prolongación c/ La Lluna, que debe alcanzar el límite sur del sector.</p> <p>Equipamiento:</p> <p>3 ORDENACIÓN</p> <p>a) Los objetivos básicos de la nueva pieza urbana que se propone es:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Crear un ensanche ordenado del núcleo urbano, con su morfología y tipología edilicia más característica, (casa, alineada a fachada, entre medianeras, de PB+1/2PP, con patio al fondo) que posibilite la ampliación del caserío hacia el sur, siguiendo un vector centrado en la prolongación c/La Lluna. 2) Completar dotacionalmente el RiuRau. <p>b) Criterios de la ordenación</p> <p>Viario: Prolongación c/ La Lluna, que debe alcanzar el límite sur del sector.</p> <p>Conexiones hacia prolongación c/Ametllers y Cases Noves, y c/J.R. Jiménez-Obispo Hervás</p> <p>Dotaciones:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Zona verde: Pinaret existente. Min: 12% sup. Sector - Dotación cultural: min. 900 m2 Se emplazará preferentemente junto al "riurau". 					Residencial	≤	7.700 m2t	≤	51 viv	Otros usos	≥	321 "			Total	≤	8.021 m2t		
Residencial	≤	7.700 m2t	≤	51 viv															
Otros usos	≥	321 "																	
Total	≤	8.021 m2t																	
<p>PLANO</p>  <p>LEYENDA</p> <p>CAPAS BASE</p> <ul style="list-style-type: none"> red comunicaciones Crografía líneas Crografía curvas Hidrología lineal Construcciones poligonales Construcciones lineales Eje Viario/Calzada ZND-RE-1.4 																			
<p>Observaciones</p> <p>0) Ver Ficha de Gestión correspondiente a este mismo sector</p> <p>1) Excepto Producción Artesanal y Almacenaje de pequeña superficie</p> <p>2) Datos no normativos</p> <p>3) Solo se indican aquellos elementos a los que se le asigna carácter estructural</p>																			
<p>OTRAS</p> <p>El PP integrará Estudio Acústico. Ver 2.2.4 NN.UU.</p>																			

ZONA DE NUEVO DESARROLLO FICHA DE CONDICIONES DE ORDENACIÓN (0)		suelo clase: URBANIZABLE ZND-RE-0.1 denominación: sector MARQUESA IV (s.MQ)
CODIGO: ZND-RE-0.1 SUPERFICIE: 64.980 m ² USO DOMINANTE: RESIDENCIALES USOS COMPATIBLES: TERCIARIO USOS INCOMPATIBLES: LOS RESTANTES DENSIDAD: 14 viv/Ha ÍNDICE DE EDIFICABILIDAD BRUTA: 0,14 m ² /m ² s POBLACIÓN MÁXIMA: 230 hb	(1)	PROTECCIONES AFECCIONES PROGRAMAS DE INTERVENCIÓN: No CONDICIONES PARA LOS USOS PERMITIDOS: A determinar por el Plan Parcial ORDENANZAS GENERALES Y PARTICULARES
PLANO 		CONDICIONES DE ORDENACIÓN 1 EDIFICABILIDAD residencial 9.206 m ² TOTAL ≤ 9.206 m ² 2 DOTACIONES ESTRUCTURALES Vía pecuaria Colada Santa Lucia 4991m ² 3 ORDENACIÓN Se mantiene la ordenación determinada por el Plan Parcial Marquesa para su emplazamiento.
Observaciones 0) Ver Ficha de Gestión correspondiente a este mismo sector 1) Solo Hotelero, como uso alternativo al residencial para la totalidad de la edificabilidad del sector.		OTRAS

ZND-RE-0.1.o

ZONA DE NUEVO DESARROLLO FICHA DE CONDICIONES DE ORDENACIÓN (0)		'suelo clase' denominación URBANIZABLE UE 2 DEVESES	ZND-RE-0.2 (UE2DV)
CODIGO SUPERFICIE USO DOMINANTE USOS COMPATIBLES USOS INCOMPATIBLES DENSIDAD ÍNDICE DE EDIFICABILIDAD BRUTA POBLACIÓN MÁXIMA	ZND-RE-0.2 20.231 m ² RESIDENCIAL Terciario (1) LOS RESTANTES 40 viv/Ha 0,40 m ² /m ² s 205 hb	PROTECCIONES AFECCIONES Costas PROGRAMAS DE INTERVENCIÓN PAI aprobado 27.04.2006 CONDICIONES PARA LOS USOS PERMITIDOS Según PAI aprobado 27.04.2006 ORDENANZAS GENERALES Y PARTICULARES Particulares: PRI aprobado 27.04.2006 CONDICIONES DE ORDENACIÓN 1 EDIFICABILIDAD Residencial ≤ 8.186 m ² TOTAL ≤ 8.186 m ² 2 DOTACIONES ESTRUCTURALES 3 ORDENACIÓN Se mantiene la ordenación determinada por el PRI aprobado 27.04.2006, si bien la ordenación de volúmenes de las edificaciones se remite a Estudio de Detalle.	
PLANO 		Observaciones 0) Ver Ficha de Gestión correspondiente a este mismo sector 1) Solo Hotelero, como uso alternativo al residencial para la totalidad de la edificabilidad del sector.	
Observaciones		OTRAS En la parte emplazada dentro de la Zona de protección de Costas se estará a lo dispuesto en el art. 25 de la Ley de Costas. El ED para la ordenación de volúmenes se acompañará de Estudio Acústico.	

ZND-RE-0.2.o

2. CUADROS

TORRECREMADA	RE1.1
NUMERO VIVIENDAS	1,888
M2T TERCIARIO	9,440

TRAFICO ATRAIDO		estandar		personas		porcentaje		viajes en		ocupacion		IMD	
		atraidias dia		atraidias		viajes en veh. Priv		veh. Priv un sentido		vehiculo per/veh		atraida v/d/sentido	
	M2 T	M2 SBA	100 m2 SBA										
ACTIV TERCIARIO SUR	3,776	3,210	25	802	40%	321	2.5	128					
ACTIV TERCIARIO NORTE	5,664	4,814	25	1204	40%	481	2.5	193					
		estandar		numero		estandar		porcentaje		ocupacion		IMD	
		empleos		empleos		viajes atraidos		viajes en veh. Priv		vehiculo per/veh		atraida v/d/sentido	
	M2 T	M2 SBA	100 m2 SBA										
EMPLEOS TERCIARIO SUR	3,776	3,210	1.5	48	2.5	40%	1.5	16					
EMPLEOS TERCIARIO NORTE	5,664	4,814	1.5	72	2.5	40%	1.5	24					

TRAFICO GENERADO		ocupacion		estandar		habitantes		estandar		porcentaje		viajes en		ocupacion		IMD	
		viviendas simultanea		ocupacion hab/viv		simultaneos		viajes gener viajes/hab/d		viajes gener		veh. Priv un sentido		vehiculo per/veh		atraida v/d/sentido	
ZONA SUR	755	0.70	2.50	1,322	3.00	3,965	40%	793	1.50	529							
ZONA NORTE	1,133	0.70	2.50	1,982	3.00	5,947	40%	1,189	1.50	793							

TRAFICO GENERADO Y ATRAIDO	ACTIVIDAD	EMPLEO	RESIDENTES	TOTAL SENTIDO
	IMD V/D	IMD V/D	IMD V/D	IMD V/D
ZONA SUR	128	16	529	673
ZONA NORTE	193	24	793	1,010
TOTAL SECTOR	321	40	1,322	1,683

INTENSIDAD PUNTA	IMD	IHP	IH	IHP	IH
ZONA SUR	ENTRADA	TARDE	TARDE	MAÑANA	MAÑANA
ACTIVIDAD	128	10%	13	15%	19
EMPLEO	16	5%	1	30%	5
RESIDENTES	529	8%	42	10%	53
TOTAL	673	8%	56	11%	77

INTENSIDAD PUNTA	IMD	IHP	IH	IHP	IH
ZONA NORTE	ENTRADA	TARDE	TARDE	MAÑANA	MAÑANA
ACTIVIDAD	193	10%	19	10%	19
EMPLEO	24	5%	1	10%	2
RESIDENTES	793	8%	63	10%	79
TOTAL	1,010	8%	84	10%	101

TRAMO	PESO	IHP	IHP VIARIO	Porcentaje
NORTE	60%	101	3,200	3%
SUR	40%	77	3,200	2%

CAPçCADES	RE1.2
NUMERO VIVIENDAS	204
M2T TERCIARIO	1,078

TRAFICO ATRAIDO				estandar	personas	porcentaje	viajes en	ocupacion	IMD
				personas	atraidas dia	viajes en	veh. Priv	vehiculo	atraida
		M2 T	M2 SBA	100 m2 SBA	atraidas	veh. Priv	un sentido	per/veh	v/d/sentido
ACTIV TERCIARIO SUR		431	367	25	92	40%	37	2.5	15
ACTIV TERCIARIO NORTE		647	550	25	137	40%	55	2.5	22
		M2 T	M2 SBA	100 m2 SBA	empleos	estandar	porcentaje	ocupacion	IMD
		M2 T	M2 SBA	100 m2 SBA	empleos	viajes atraidos	veh. Priv	vehiculo per/veh	atraida v/d/sentido
EMPLEOS TERCIARIO SUR		431	367	1.5	5	2.5	40%	1.5	2
EMPLEOS TERCIARIO NORTE		647	550	1.5	8	2.5	40%	1.5	3

TRAFICO GENERADO				estandar	habitantes	estandar	porcentaje	viajes en	ocupacion	IMD
				ocupacion	simultaneos	viajes gener	viajes en	veh. Priv	vehiculo	atraida
		viviendas	simultanea	hab/viv	simultaneos	viajes/hab/d	veh. Priv	un sentido	per/veh	v/d/sentido
ZONA SUR		82	0.70	2.50	143	3.00	40%	86	1.50	57
ZONA NORTE		122	0.70	2.50	214	3.00	40%	129	1.50	86

TRAFICO GENERADO Y ATRAIDO	ACTIVIDAD	EMPLEO	RESIDENTES	TOTAL SENTIDO
	IMD V/D	IMD V/D	IMD V/D	IMD V/D
ZONA SUR	15	2	57	74
ZONA NORTE	22	3	86	110
TOTAL SECTOR	37	5	143	184

INTENSIDAD PUNTA	IMD	IHP	IH	IHP	IH
ZONA SUR	ENTRADA	TARDE	TARDE	MAÑANA	MAÑANA
ACTIVIDAD	15	10%	1	15%	2
EMPLEO	2	5%	0	30%	1
RESIDENTES	57	8%	5	10%	6
TOTAL	74	8%	6	11%	8

INTENSIDAD PUNTA	IMD	IHP	IH	IHP	IH
ZONA NORTE	ENTRADA	TARDE	TARDE	MAÑANA	MAÑANA
ACTIVIDAD	22	10%	2	10%	2
EMPLEO	3	5%	0	10%	0
RESIDENTES	86	8%	7	10%	9
TOTAL	110	8%	9	10%	11

CONEXIÓN	PESO	IHP	IHP VIARIO	Porcentaje
CALLE DIANA	40%	20	1,600	1%
CARRTERA ROTES	20%	4	500	1%
CAMI POU MUNTANYA	40%	8	1,600	0%

PINARET	RE1.3												
NUMERO VIVIENDAS	86												
M2T Terciario	538												
TRAFICO ATRAIDO				estandar									
				personas		porcentaje	viajes en	ocupacion	IMD				
				atraidas dia	personas	viajes en	veh. Priv	vehiculo	atraida				
		M2 T	M2 SBA	100 m2 SBA	atraidas	veh. Priv	un sentido	per/veh	v/d/sentido				
ACTIV Terciario	538		457	25	114	40%	46	2.5	18				
				estandar									
				empleos	numero	viajes	viajes en	vehiculo	atraida				
		M2 T	M2 SBA	100 m2 SBA	empleos	atraidos	veh. Priv	per/veh	v/d/sentido				
EMPLEOS Terciario	538		457	1.5	5	2.5	40%	1.5	2				
TRAFICO GENERADO				estandar									
			ocupacion	ocupacion	habitantes	estandar	viajes gener	porcentaje	viajes en	ocupacion	IMD		
		viviendas	simultanea	hab/viv	simultaneos	viajes/hab/d	viajes gener	veh. Priv	un sentido	vehiculo	atraida		
										per/veh	v/d/sentido		
ZONA NORTE	86		0.70	2.50	151	3.00	452	40%	90	1.50	60		
TRAFICO GENERADO Y ATRAIDO	ACTIVIDAD	EMPLEO	RESIDENTES	TOTAL SENTIDO									
	IMD V/D	IMD V/D	IMD V/D	IMD V/D									
TOTAL SECTOR	18	2	60	80									
INTENSIDAD PUNTA	IMD	IHP	IH	IHP	IH								
ZONA SUR	ENTRADA	TARDE	TARDE	MAÑANA	MAÑANA								
ACTIVIDAD	18	10%	2	15%	3								
EMPLEO	2	5%	0	30%	1								
RESIDENTES	60	8%	5	10%	6								
TOTAL	80	8%	7	12%	9								
CONEXIÓN	PESO	IHP	IHP VIARIO	Porcentaje									
NORTE	50%	5	400	1%									
SUR	50%	5	400	1%									

RIU RAU	RE1.4											
NUMERO VIVIENDAS	66											
M2T TERCIARIO	321											
TRAFICO ATRAIDO				estandar								
				personas		porcentaje	viajes en	ocupacion	IMD			
				atraidas dia	personas	viajes en	veh. Priv	vehiculo	atraida			
		M2 T	M2 SBA	100 m2 SBA	atraidas	veh. Priv	un sentido	per/veh	v/d/sentido			
ACTIV TERCIARIO	321		273	30	82	40%	33	2.5	13			
				estandar								
				empleos	numero	viajes	viajes en	vehiculo	atraida			
		M2 T	M2 SBA	100 m2 SBA	empleos	atraidos	veh. Priv	per/veh	v/d/sentido			
EMPLEOS TERCIARIO	321		273	1.5	5	2.5	40%	1.5	2			
TRAFICO GENERADO				estandar		estandar		porcentaje	viajes en	ocupacion	IMD	
			ocupacion	ocupacion	habitantes	viajes gener		viajes en	veh. Priv	vehiculo	atraida	
		viviendas	simultanea	hab/viv	simultaneos	viajes/hab/d	viajes gener	veh. Priv	un sentido	per/veh	v/d/sentido	
ZONA NORTE	66		0.70	2.50	116	3.00	347	40%	69	1.50	46	
TRAFICO GENERADO Y ATRAIDO	ACTIVIDAD	EMPLEO	RESIDENTES	TOTAL SENTIDO								
	IMD V/D	IMD V/D	IMD V/D	IMD V/D								
TOTAL SECTOR	13	2	46	61								
INTENSIDAD PUNTA	IMD	IHP	IH	IHP	IH							
ZONA SUR	ENTRADA	TARDE	TARDE	MAÑANA	MAÑANA							
ACTIVIDAD	13	10%	1	15%	2							
EMPLEO	2	5%	0	30%	1							
RESIDENTES	46	8%	4	10%	5							
TOTAL	61	8%	5	12%	7							
CONEXIÓN	PESO	IHP	IHP VIARIO	Porcentaje								
NORTE	50%	4	200	2%								
SUR	50%	4	200	2%								

MARQUESA	RE0-1
NUMERO VIVIENDAS	91
M2T TERCARIO	0

TRAFICO ATRAIDO			estandar personas atraidas dia	personas atraidas	porcentaje viajes en veh. Priv	viajes en veh. Priv un sentido	ocupacion vehiculo per/veh	IMD atraida v/d/sentido
	M2 T	M2 SBA	100 m2 SBA					
ACTIV TERCARIO	0	0	30	0	40%	0	2.5	0
EMPLEOS TERCARIO			estandar empleos	numero empleos	estandar viajes atraidos	porcentaje viajes en veh. Priv	ocupacion vehiculo per/veh	IMD atraida v/d/sentido
	M2 T	M2 SBA	100 m2 SBA					
EMPLEOS TERCARIO	0	0	1.5	5	2.5	40%	1.5	2

TRAFICO GENERADO	ocupacion viviendas simultanea		estandar ocupacion hab/viv	habitantes simultaneos	estandar viajes gener viajes/hab/d	viajes gener	porcentaje viajes en veh. Priv	viajes en veh. Priv un sentido	ocupacion vehiculo per/veh	IMD atraida v/d/sentido
ZONA NORTE	91	0.70	2.50	159	3.00	478	40%	96	1.50	64

TRAFICO GENERADO Y ATRAIDO	ACTIVIDAD IMD V/D	EMPLEO IMD V/D	RESIDENTES IMD V/D	TOTAL SENTIDO IMD V/D
TOTAL SECTOR	0	2	64	65

INTENSIDAD PUNTA	IMD	IHP	IH	IHP	IH
ZONA SUR	ENTRADA	TARDE	TARDE	MAÑANA	MAÑANA
ACTIVIDAD	0	10%	0	15%	0
EMPLEO	2	5%	0	30%	1
RESIDENTES	64	8%	5	10%	6
TOTAL	65	8%	5	11%	7

CONEXIÓN	PESO	IHP	IHP VIARIO	Porcentaje
NORTE	50%	3	200	2%
SUR	50%	3	200	2%

DEVESES UE 2	REO.2
NUMERO VIVIENDAS	81
M2T TERCARIO	0

TRAFICO ATRAIDO			estandar personas atraidas dia 100 m2 SBA	personas atraidas	porcentaje viajes en veh. Priv	viajes en veh. Priv un sentido	ocupacion vehiculo per/veh	IMD atraida v/d/sentido
ACTIV TERCARIO	M2 T	M2 SBA	30	0	40%	0	2.5	0
EMPLEOS TERCARIO	M2 T	M2 SBA	1.5	5	2.5	40%	1.5	2

TRAFICO GENERADO	ocupacion viviendas simultanea	estandar ocupacion hab/viv	habitantes simultaneos	estandar viajes gener viajes/hab/d	porcentaje viajes en veh. Priv	viajes en veh. Priv un sentido	ocupacion vehiculo per/veh	IMD atraida v/d/sentido		
ZONA NORTE	81	0.70	2.50	142	3.00	425	40%	85	1.50	57

TRAFICO GENERADO Y ATRAIDO	ACTIVIDAD IMD V/D	EMPLEO IMD V/D	RESIDENTES IMD V/D	TOTAL SENTIDO IMD V/D
TOTAL SECTOR	0	2	57	58

INTENSIDAD PUNTA	IMD	IHP	IH	IHP	IH
ZONA SUR	ENTRADA	TARDE	TARDE	MAÑANA	MAÑANA
ACTIVIDAD	0	10%	0	15%	0
EMPLEO	2	5%	0	30%	1
RESIDENTES	57	8%	5	10%	6
TOTAL	58	8%	5	11%	6

CONEXIÓN	PESO	IHP	IHP VIARIO	Porcentaje
NORTE	100%	6	200	3%

ÍNDICE

1. FICHAS DE ORDENACIÓN DE LOS SECTORES TERCIARIOS
 - Sector Tres Torres. Ordenación
 - Sector Mistelera. Ordenación
 - Sector San Pedro. Ordenación

2. CUADROS

ANEJO Nº 7: DEMANDAS MOVILIDAD SECTORES TERCIARIOS

1. FICHAS DE ORDENACIÓN DE LOS SECTORES TERCIARIOS

ZONA DE NUEVO DESARROLLO FICHA DE CONDICIONES DE ORDENACIÓN (0)		suelo clase: URBANIZABLE ZND-TR-1.1 denominación: sector TRES TORRES (s.TT)
CODIGO SUPERFICIE USO DOMINANTE USOS COMPATIBLES USOS INCOMPATIBLES ÍNDICE DE EDIFICABILIDAD BRUTA	ZND-TR-1.1 211.531 m2 (1) TERCIARIO INDUSTRIALES RESIDENCIALES (2) 0,73 m2t/m2s (s/ sup. total sector)	PROTECCIONES C 03-020-BRL (EE) Catalogo de Protecciones. C 02-013 BL(E)
		AFECCIONES Carretera CV725 Vias pecuarias Inundabilidad Cauces
		PROGRAMAS DE INTERVENCION No
		CONDICIONES PARA LOS USOS PERMITIDOS A determinar por el Plan Parcial
		ORDENANZAS GENERALES Y PARTICULARES
		CONDICIONES DE ORDENACIÓN
		1 EDIFICABILIDAD Terciario ≥ 120.000 m2t Industrial ≤ 35.000 " Total ≤ 155.000 m2t
		2 DOTACIONES ESTRUCTURALES (3) Varios CV 725 Cº del Cementerio (1arcen exterior+7calzada+4acera: 12m) Conexión entre ambas
		Zonas Verdes: Zonas de protección de la actual CV725 (50 m). No computables como tales. Zona verde pasante entre la anterior y el cº. Viejo de Ondara.
		3 ORDENACIÓN a) El objetivo básico de la nueva pieza urbana que se propone es: - Crear una ampliación ordenada del actual "Polígono" - Completar el tramo Dénia del bulevar Dénia-Ondara indicado por ETCV. b) Criterios de la ordenación El acceso se confía a: Rotonda del estanco de la actual CV725 Rotonda sobre el Cº del Cementerio Viaro: Vía entre ambas rotondas de acceso, al este del actual camino (que se mantendría exterior al sector para dar servicio a los terrenos rurales al oeste del sector) Vía este-oeste intermedia, prolongación Camino de La Plana Vía de servicio en el margen del cº Cementerio. cº Viejo de Ondara Ordenación: La ordenación urbanística y de la edificación permitirá la visión completa de la edificación principal de la finca Tres Torre desde el 60% de la CV725 interior al sector El C3-020-BRL (EE) debe quedar incorporado a zona verde del sector.
<p>PLANO</p> <p>LEYENDA CAPAS BASE red comunicaciones Orografia líneas Orografia curvas Hidrologia lineal Construcciones poligonales Construcciones lineales Protección Carreteras Eje Viario/Calzadas Viario ZND-TR-1.1</p> <p>100 0 100 200 300 m</p>		OTRAS La aprobación del PP exige: Informe favorable de la administración titular de la CV725 Informe favorable del servicio de Vías Pecuarias Informe favorable de PATRICOVA y CHJ (Inundabilidad y cauces) El PP puede eliminar la parte del sector que s -a la fecha- es inundable, según la cartografía de PATRICOVA, salvo que el Estudio de Inundabilidad le niegue tal carácter. El PP integrará Estudio Acústico. Ver 2.2.4 NN.UU.
<p>Observaciones</p> <p>0) Ver Ficha de Gestión correspondiente a este mismo sector</p> <p>1)</p> <p>2) Solo vivienda/residencia comunitaria para personal de guardería</p> <p>3) Solo se indican aquellos elementos a los que se le asigna carácter estructural</p>		

ZND-TR-1.1/o

ZONA DE NUEVO DESARROLLO FICHA DE CONDICIONES DE ORDENACIÓN (0)		suelo clase: URBANIZABLE denominación: sector MISTELERA	ZND-TR-1.2 (s.MI)
CODIGO: ZND-TR-1.2 SUPERFICIE: 52.947 m ² (1) USO DOMINANTE: TERCIARIO USOS COMPATIBLES: INDUSTRIALES USOS INCOMPATIBLES: RESIDENCIALES (2) ÍNDICE DE EDIFICABILIDAD BRUTA: 0,76 m ² /m ² s (s/sup. total sector)	PROTECCIONES AFECCIONES: Carreteras CV 724 PROGRAMAS DE INTERVENCIÓN: No CONDICIONES PARA LOS USOS PERMITIDOS: A determinar por el Plan Parcial ORDENANZAS GENERALES Y PARTICULARES		
PLANO LEYENDA CAPAS BASE red de comunicaciones Orografía líneas Orografía curvas Construcciones poligonales Construcciones lineales Eje Vial/Calzada Primaria Verde ZND-TR-1.2	CONDICIONES DE ORDENACIÓN 1 EDIFICABILIDAD Terciario ≥ 31500 m ² Industrial ≤ 8.750 m ² Total ≤ 40.250 m ² 2 DOTACIONES ESTRUCTURALES (3) Varios Duplicación calzada CV7222 Zonas Verdes: Zona de protección de la actual CV724 (25 m). No computable como tal. 3 ORDENACIÓN a) Los objetivos básicos de la nueva pieza urbana que se propone es: - Crear una pequeña pieza terciaria, y complementariamente industrial (talleres, pequeño almacenaje) que aproveche la cercanía de La Xara y del Hospital y la buena posición comarcal. - Ayudar a configurar el bulevar Dénia-Ondara previsto por ETCV. b) Criterios de la ordenación Edificaciones "escaparate" recayentes a la CV7221. Zona verde sobre el c. Fondo, preferentemente en la parte oriental, separando las actividades del sector del núcleo urbano de La Xara. Vial peatonal desde la parte enfrentada al acceso peatonal del Hospital hasta la CV724.		
Observaciones 0) Ver Ficha de Gestión correspondiente a este mismo sector 1) Sup. Computable: 52.947-4.672(ZV prot.CV724) = 48.275 m ² 2) Solo vivienda/residencia comunitaria para personal de guardería 3) Solo se indican aquellos elementos a los que se le asigna carácter estructural	OTRAS La aprobación del PP exige: Informe favorable de la administración titular de la CV 724 Informe favorable del Servicio de Ordenación del territorio s/ Inundabilidad (PATRICOVA) y de CHJ. El PP integrará Estudio Acústico. Ver 2.2.4 NN.UU.		

ZND-TR-1.2/o

ZONA DE NUEVO DESARROLLO		suelo clase:	URBANIZABLE	ZND-TR-1.3
FICHA DE CONDICIONES DE ORDENACIÓN	(0)	denominación:	sector SAN PEDRO	(s.SP) Marínes

CODIGO	ZND-TR-1.3
SUPERFICIE COMPUTABLE	56.298 m ²
USO DOMINANTE	TERCIARIO HOTELERO
USOS COMPATIBLES	
USOS INCOMPATIBLES	LOS RESTANTES (1)
DENSIDAD	
ÍNDICE DE EDIFICABILIDAD	0,34 m ² /m ² s
POBLACIÓN MÁXIMA	

PROTECCIONES

AFECCIONES Costas

Vías pecuarias (colada San Pedro)
 Inundabilidad

PROGRAMAS DE INTERVENCIÓN No

CONDICIONES PARA LOS USOS PERMITIDOS A determinar por el Plan Parcial

ORDENANZAS GENERALES Y PARTICULARES

CONDICIONES DE ORDENACIÓN

1 EDIFICABILIDAD

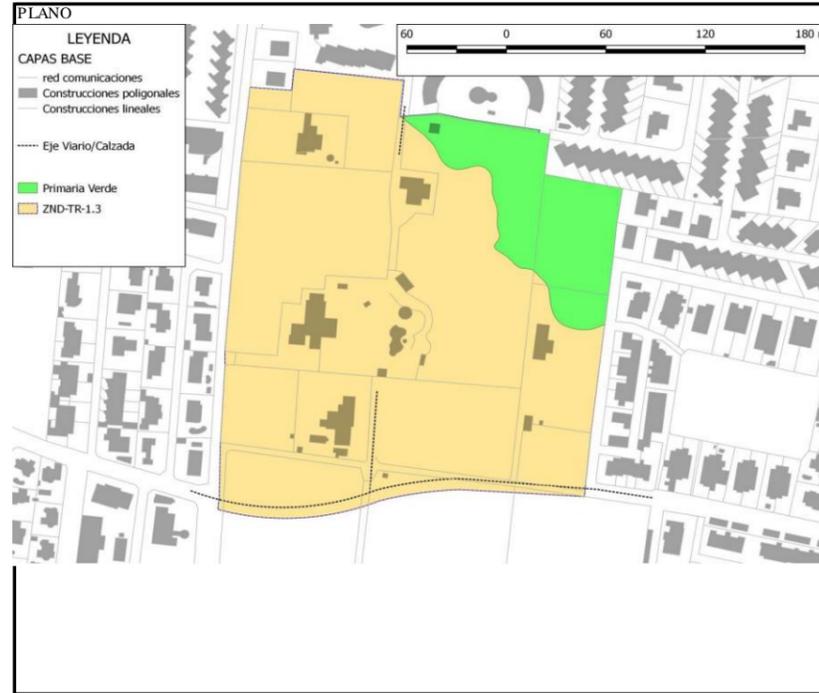
Tr. Hotelero:	≤	20.049 m ² t
Otros usos:	≥	835 "
Total	≤	20.885 m ² t

2 DOTACIONES

Zona Verde: En el extremo noreste, abarcando al menos la mancha de inundabilidad s/cartografía I.Map.
 Sup. min: 8.000 m²

3 ORDENACIÓN

- a) Los objetivos básicos de la nueva pieza urbana que se propone es:
 - 1) Completar el trasdós de les Marínes en ese emplazamiento.
 - 2) Mejorar la oferta hotelera de Dénia.
- b) Criterios de ordenación
 Vial que enlace las urbanizaciones al este y oeste (cc/Garçeta Blanca y Xoriguer)
 Vial como prolongación c/Falcia hasta el anterior.
- c) En la zona de influencia de costas la construcciones habrá de adaptarse a lo establecido en la legislación urbanística, debiéndose evitar la formación de pantallas arquitectónicas o acumulación de volúmenes, de tal manera que la disposición y altura de las edificaciones propuestas se realice de forma armónica con el entorno, sin limitar el campo visual ni desfigurar la perspectiva del borde litoral.



Observaciones

- 1) Ver también Ficha de Gestión correspondiente a este mismo sector
- 2) Sin perjuicio de los complementarios.

OTRAS

La aprobación del PP exige:

- Informe favorable del Servicio Vías Pecuarias
- Informe de Costas (Estado)

El PP integrará Estudio Acústico. Ver 2.2.4 NN.UU.

CUADROS

TRES TORRES	TR1.1
M2T TERCIARIO	120,000
M2T INDUSTRIAL	35,000

TRAFICO ATRAIDO				estandar		porcentaje	viajes en	ocupacion	IMD
				personas		viajes en	veh. Priv	vehiculo	atraida
		M2 T	M2 SBA	atraidas dia	personas	veh. Priv	un sentido	per/veh	v/d/sentido
ACTIV TERCIARIO		120,000	78,000	100 m2 SBA 25	19500	40%	7,800	2.5	3,120
		M2 T	M2 SBA	estandar	numero	estandar	porcentaje	ocupacion	IMD
		M2 T	M2 SBA	empleos	empleos	atraidos	viajes en	vehiculo	atraida
		M2 T	M2 SBA	100 m2 SBA	empleos	atraidos	veh. Priv	per/veh	v/d/sentido
ACTIV TERCIARIO		120,000	78,000	1.5	1170	2.5	40%	1.5	390
ACTIV INDUSTRIAL		35,000	22,750	5	1138	2.5	40%	1.5	379

INTENSIDAD PUNTA	IMD	IHP	IH	IHP	IH
	ENTRADA	TARDE	TARDE	MAÑANA	MAÑANA
ACTIV TERCIARIO	3,510	10%	351	10%	351
ACTIV INDUSTRIAL	379	5%	19	30%	114
TOTAL	3,889		370		465

ACCESO	PESO	IHP	IHP VIARIO	Porcentaje
ROTONDA CV 725	80%	372	4,000	9%
ROTONDA CAM CEMENTERIO	20%	93	800	12%

MISTELERA	TR1.2
M2T TERCIARIO	31,500
M2T INDUSTRIAL	8,750

TRAFICO ATRAIDO				estandar personas atraidas dia	personas atraidas	porcentaje viajes en veh. Priv	viajes en veh. Priv un sentido	ocupacion vehiculo per/veh	IMD atraida v/d/sentido
	M2 T	M2 SBA	100 m2 SBA						
ACTIV TERCIARIO	31,500	20,475	25	5119	40%	2,048	2.5	819	
ACTIV INDUSTRIAL	8,750	5,688	5	284	40%	114	2.5	46	
				estandar empleos	numero empleos	estandar viajes atraidos	porcentaje viajes en veh. Priv	ocupacion vehiculo per/veh	IMD atraida v/d/sentido
	M2 T	M2 SBA	100 m2 SBA						
ACTIV TERCIARIO	31,500	20,475	1.5	307	2.5	40%	1.5	102	
ACTIV INDUSTRIAL	8,750	5,688	1.5	85	2.5	40%	1.5	28	

INTENSIDAD PUNTA	IMD ENTRADA	IHP TARDE	IH TARDE	IHP MAÑANA	IH MAÑANA
ACTIV TERCIARIO	921	10%	92	10%	92
ACTIV INDUSTRIAL	74	5%	4	30%	22
TOTAL	995		96		114

ACCESO	PESO	IHP	IHP VIARIO	Porcentaje
ROTONDA CV 7221 OESTE	40%	46	600	8%
ROTONDA CV 7221 ESTE	60%	69	600	11%

SAN PEDRO	TR1.3
M2T TERCIARIO	20,049
M2T INDUSTRIAL	0

TRAFICO ATRAIDO			estandar personas atraidas dia 100 m2 SBA	personas atraidas	porcentaje viajes en veh. Priv	viajes en veh. Priv un sentido	ocupacion vehiculo per/veh	IMD atraida v/d/sentido
	M2 T	M2 SBA						
ACTIV TERCIARIO	20,049	13,032	5	652	20%	130	2	65
ACTIV INDUSTRIAL	0	0	5	0	40%	0	2.5	0

			estandar empleos 100 m2 SBA	numero empleos	estandar viajes atraidos	porcentaje viajes en veh. Priv	ocupacion vehiculo per/veh	IMD atraida v/d/sentido
	M2 T	M2 SBA						
ACTIV TERCIARIO	20,049	13,032	1.5	195	2.5	40%	1.5	65
ACTIV INDUSTRIAL	0	0	1.5	0	2.5	40%	1.5	0

INTENSIDAD PUNTA	IMD ENTRADA	IHP TARDE	IH TARDE	IHP MAÑANA	IH MAÑANA
ACTIV TERCIARIO	130	10%	13	10%	13
ACTIV INDUSTRIAL	0	5%	0	30%	0
TOTAL	130		13		13

ACCESO	PESO	IHP	IHP VIARIO	Porcentaje
CARRETERA DE LES MARINES	80%	10	600	2%
C/. DE LAS GARCELAS	20%	3	600	0%

ANEJO Nº 8: CÁLCULO DEMANDA TRÁFICO EN LA RONDA URBANA

ÍNDICE

1. TABLA RESUMEN – CARGA DE TRÁFICO
2. ESCENARIO NOVIEMBRE 2016
 1. TRÁFICO EN TRÁNSITO
 2. TRÁFICO ORIGEN – DESTINO
 3. CARGAS DE TRÁFICO
3. ESCENARIO ABRIL 2017
 1. TRÁFICO EN TRÁNSITO
 2. TRÁFICO ORIGEN – DESTINO
 3. CARGAS DE TRÁFICO
4. ESCENARIO AGOSTO 2017
 1. TRÁFICO EN TRÁNSITO
 2. TRÁFICO ORIGEN – DESTINO
 3. CARGAS DE TRÁFICO
5. PLANOS

ANEJO Nº 8: CÁLCULO DEMANDA TRÁFICO EN LA RONDA URBANA

1. TABLA RESUMEN – CARGA DE TRÁFICO

VEHICULO QUE CORTAN EL CORDON DE AFOROS

ACCESO	nov-16	abr-17	ago-17	(1)
ID	ID	ID	ID	
1	5.776	8.751	10.501	
2	10.442	10.647	12.776	
3	4.747	4.780	5.736	
4	3.332	2.998	3.598	
CV 725	21.882	24.313	29.176	
5	6.781	7.942	9.530	
CV 730	4.572	7.042	8.450	
	57.532	66.473	79.768	

Increm abril 17-nov 2016 16%
 Increm agosto17-abril 17 20%
 Increm agosto17-nov 2016 39%

VEHICULO QUE ENTRAN AL CASCO URBANO DE DENIA

ACCESO	nov-16	abr-17	ago-17	(1)
ID	ID	ID	ID	
1	2.310	3.500	3.938	
2	4.177	4.259	4.791	
3	1.899	1.912	2.151	
4	1.333	1.199	1.349	
CV 725	8.753	9.725	10.941	
5	2.712	3.177	3.574	
CV 730	1.829	2.817	3.169	
	23.013	26.589	29.913	

Increm abril 17-nov 2016 16%
 Increm agosto17-abril 17 23%
 Increm agosto17-nov 2016 30%

TABLA RESUMEN - CARGAS DE TRÁFICO

	nov-16	abr-17	ago-17	(1)
1 - 2	3.883	5.209	6.718	
2 - 3	7.088	8.255	11.788	
3 - 4	7.619	8.682	13.230	
4 - CV725	8.762	9.960	14.571	
CV725 - 5	6.575	8.002	13.830	
5 - CV730	3.265	4.449	10.434	

(1) Estimado



2. ESCENARIO NOVIEMBRE 2016.

2.1 TRÁFICO EN TRÁNSITO

ESCENARIO NOVIEMBRE 2016 - TRÁFICO EN TRÁNSITO

ACCESO	CV 730		
IMD	4.572		
Entradas	2.286		
Transito	20%		457
	Destino	Peso	Vehículos
1	5.776	10,9%	50
2	10.442	19,7%	90
3	4.747	9,0%	41
4	3.332	6,3%	29
CV 725	21.882	41,3%	189
5	6.781	12,8%	59
CV 730	0	0,0%	0
TOTAL	52.960	100%	457

ACCESO	5		
IMD	6.781		
Entradas	3.391		
Transito	20%		678
	Destino	Peso	Vehículos
1	5.776	11,4%	77
2	10.442	20,6%	140
3	4.747	9,4%	63
4	3.332	6,6%	45
CV 725	21.882	43,1%	292
5	0	0,0%	0
CV 730	4.572	9,0%	61
TOTAL	50.751	100%	678

ACCESO	CV 725		
IMD	21.882		
Entradas	10.941		
Transito	20%		2.188
	Destino	Peso	Vehículos
1	5.776	16,2%	355
2	10.442	29,3%	641
3	4.747	13,3%	291
4	3.332	9,3%	205
CV 725	0	0,0%	0
5	6.781	19,0%	416
CV 730	4.572	12,8%	281
TOTAL	35.650	100%	2.188

ACCESO	4		
IMD	3.332		
Entradas	1.666		
Transito	20%		333
	Destino	Peso	Vehículos
1	5.776	10,7%	36
2	10.442	19,3%	64
3	4.747	8,8%	29
4	0	0,0%	0
CV 725	21.882	40,4%	135
5	6.781	12,5%	42
CV 730	4.572	8,4%	28
TOTAL	54.200	100%	333

ACCESO	3		
IMD	4.747		
Entradas	2.374		
Transito	20%		475
	Destino	Peso	Vehículos
1	5.776	10,9%	52
2	10.442	19,8%	94
3	0	0,0%	0
4	3.332	6,3%	30
CV 725	21.882	41,5%	197
5	6.781	12,8%	61
CV 730	4.572	8,7%	41
TOTAL	52.785	100%	475

ACCESO	2		
IMD	10.442		
Entradas	5.221		
Transito	20%		1.044
	Destino	Peso	Vehículos
1	5.776	12,3%	128
2	0	0,0%	0
3	4.747	10,1%	105
4	3.332	7,1%	74
CV 725	21.882	46,5%	485
5	6.781	14,4%	150
CV 730	4.572	9,7%	101
TOTAL	47.090	100%	1.044

ACCESO	1		
IMD	5.776		
Entradas	2.888		
Transito	20%		578
	Destino	Peso	Vehículos
1	0	0,0%	0
2	10.442	20,2%	117
3	4.747	9,2%	53
4	3.332	6,4%	37
CV 725	21.882	42,3%	244
5	6.781	13,1%	76
CV 730	4.572	8,8%	51
TOTAL	51.756	100%	578

MATRIZ ORIGEN-Destino

O/D	1	2	3	4	CV 725	5	CV 730
1		128	52	36	355	77	50
2	117		94	64	641	140	90
3	53	105		29	291	63	41
4	37	74	30		205	45	29
CV 725	244	485	197	135		292	189
5	76	150	61	42	416		59
CV 730	51	101	41	28	281	61	

CARGAS DE TRAFICO EN LA RED

O/D	1	2	3	4	CV 725	5	CV 730
1 - 2	578	128	52	36	355	77	50
2 - 3	461	916	146	100	995	217	140
3 - 4	408	811	329	129	1287	280	181
4 - CV725	371	737	299	204	1491	325	210
CV725 - 5	127	252	102	70	697	617	399
5 - CV730	51	101	41	28	281	61	457
Σ	1995	2945	969	566	5106	1577	1436

DATOS DE PARTIDA

nov-16 ID	
1	5.776
2	10.442
3	4.747
4	3.332
CV 725	21.882
5	6.781
CV 730	4.572
TOTAL	57.532

% Asignado - Trayecto

Transito	20%
OD	80%

% Asignado - Acceso

Acceso	Principal	50%	x1
	Lateral	15%	x2
	Alejado	5%	x4
Total		100%	

Σ → 1275
 Σ → 2975
 Σ → 3425
 Σ → 3637
 Σ → 2263
 Σ → 1021
 Σ → 14594

2.2 TRÁFICO ORIGEN – DESTINO

ESCENARIO NOVIEMBRE 2016 - TRÁFICO ORIGEN - DESTINO

ACCESO	CV 730		
IMD	4.572		
Entradas	2.286		
OD	80%	1.829	
		Peso	Vehículos
1		5,0%	91
2		5,0%	91
3		5,0%	91
4		5,0%	91
CV 725		15,0%	274
5		15,0%	274
CV 730		50,0%	914
TOTAL	100%		1.829

ACCESO	5		
IMD	6.781		
Entradas	3.391		
OD	80%	2.712	
		Peso	Vehículos
1		5,0%	136
2		5,0%	136
3		5,0%	136
4		5,0%	136
CV 725		15,0%	407
5		50,0%	1356
CV 730		15,0%	407
TOTAL	100%		2.712

ACCESO	CV 725		
IMD	21.882		
Entradas	10.941		
OD	80%	8.753	
		Peso	Vehículos
1		5,0%	438
2		5,0%	438
3		5,0%	438
4		15,0%	1313
CV 725		50,0%	4376
5		15,0%	1313
CV 730		5,0%	438
TOTAL	100%		8.753

ACCESO	4		
IMD	3.332		
Entradas	1.666		
OD	80%	1.333	
		Peso	Vehículos
1		5,0%	67
2		5,0%	67
3		15,0%	200
4		50,0%	666
CV 725		15,0%	200
5		5,0%	67
CV 730		5,0%	67
TOTAL	100%		1.333

ACCESO	3		
IMD	4.747		
Entradas	2.374		
OD	80%	1.899	
		Peso	Vehículos
1		5,0%	95
2		15,0%	285
3		50,0%	949
4		15,0%	285
CV 725		5,0%	95
5		5,0%	95
CV 730		5,0%	95
TOTAL	100%		1.899

ACCESO	2		
IMD	10.442		
Entradas	5.221		
OD	80%	4.177	
		Peso	Vehículos
1		15,0%	627
2		50,0%	2088
3		15,0%	627
4		5,0%	209
CV 725		5,0%	209
5		5,0%	209
CV 730		5,0%	209
TOTAL	100%		4.177

ACCESO	1		
IMD	5.776		
Entradas	2.888		
OD	80%	2.310	
		Peso	Vehículos
1		50,0%	1155
2		15,0%	347
3		15,0%	347
4		5,0%	116
CV 725		5,0%	116
5		5,0%	116
CV 730		5,0%	116
TOTAL	100%		2.310

% Utilizados en los Accesos

Acceso	Principal	50%	x1
	Lateral	15%	x2
	Alejado	5%	x4
	Total	100%	

MATRIZ ORIGEN-DESTINO

O/D	1	2	3	4	CV 725	5	CV 730
1		627	95	67	438	136	91
2	347		285	67	438	136	91
3	347	627		200	438	136	91
4	116	209	285		1313	136	91
CV 725	116	209	95	200		407	274
5	116	209	95	67	1313		274
CV 730	116	209	95	67	438	407	

CARGAS DE TRAFICO EN LA RED

O/D	1	2	3	4	CV 725	5	CV 730	
1-2	1155	627	95	67	438	136	91	Σ → 2608
2-3	809	1462	380	133	875	271	183	Σ 4113
3-4	462	835	570	333	1313	407	274	Σ 4194
4-CV725	347	627	285	333	2626	542	366	Σ 5125
CV725-5	231	418	190	133	1751	949	640	Σ 4312
5-CV730	116	209	95	67	438	407	914	Σ 2245
Σ ↓	3119	4177	1614	1066	7440	2712	2469	Σ 22597

2.3 CARGAS DE TRÁFICO

ESCENARIO NOVIEMBRE 2016 - CARGAS DE TRÁFICO

TRANSITO

O/D	1	2	3	4	CV 725	5	CV 730	
1 - 2	578	128	52	36	355	77	50	Σ → 1275
2 - 3	461	916	146	100	995	217	140	Σ → 2975
3 - 4	408	811	329	129	1287	280	181	Σ → 3425
4 - CV725	371	737	299	204	1491	325	210	Σ → 3637
CV725 - 5	127	252	102	70	697	617	399	Σ → 2263
5 - CV730	51	101	41	28	281	61	457	Σ → 1021
Σ ↓	1995	2945	969	566	5106	1577	1436	14594

ORIGEN - DESTINO

O/D	1	2	3	4	CV 725	5	CV 730	
1 - 2	1155	627	95	67	438	136	91	Σ → 2608
2 - 3	809	1462	380	133	875	271	183	Σ → 4113
3 - 4	462	835	570	333	1313	407	274	Σ → 4194
4 - CV725	347	627	285	333	2626	542	366	Σ → 5125
CV725 - 5	231	418	190	133	1751	949	640	Σ → 4312
5 - CV730	116	209	95	67	438	407	914	Σ → 2245
Σ ↓	3119	4177	1614	1066	7440	2712	2469	22597

SUMATORIO DE LAS CARGAS DE TRÁFICO (TRÁNSITO Y ORIGEN-DESTINO)

O/D	1	2	3	4	CV 725	5	CV 730	
1 - 2	1733	755	147	102	792	213	141	Σ → 3883
2 - 3	1270	2378	526	233	1871	488	323	Σ → 7088
3 - 4	870	1646	898	462	2600	687	455	Σ → 7619
4 - CV725	717	1363	584	538	4117	867	576	Σ → 8762
CV725 - 5	358	669	292	203	2447	1566	1039	Σ → 6575
5 - CV730	167	310	136	95	718	468	1372	Σ → 3265
Σ ↓	5114	7122	2583	1633	12545	4289	3905	37192

SUMATORIO DE LAS CARGAS DE TRÁFICO (TRÁNSITO Y ORIGEN-DESTINO) EN %

O/D	1	2	3	4	CV 725	5	CV 730	TOTAL
1 - 2	34%	11%	6%	6%	6%	5%	4%	10%
2 - 3	25%	33%	20%	14%	15%	11%	8%	19%
3 - 4	17%	23%	35%	28%	21%	16%	12%	20%
4 - CV725	14%	19%	23%	33%	33%	20%	15%	24%
CV725 - 5	7%	9%	11%	12%	20%	37%	27%	18%
5 - CV730	3%	4%	5%	6%	6%	11%	35%	9%
TOTAL	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

3. ESCENARIO ABRIL 2017
3.1 TRÁFICO EN TRÁNSITO

ESCENARIO ABRIL 2017 - TRÁFICO EN TRÁNSITO

ACCESO	CV 730	ACCESO	5	ACCESO	CV 725	ACCESO	4				
IMD	7.042	IMD	7.942	IMD	24.313	IMD	2.998				
Entradas	3.521	Entradas	3.971	Entradas	12.157	Entradas	1.499				
Transito	20%	Transito	20%	Transito	20%	Transito	20%				
	704		794		2.431		300				
Destino	Peso	Vehículos	Destino	Peso	Vehículos	Destino	Peso	Vehículos			
1	8.751	14,7%	104	1	8.751	15,0%	119	1	8.751	13,8%	41
2	10.647	17,9%	126	2	10.647	18,2%	144	2	10.647	16,8%	50
3	4.780	8,0%	57	3	4.780	8,2%	65	3	4.780	7,5%	23
4	2.998	5,0%	36	4	2.998	5,1%	41	4	0	0,0%	0
CV 725	24.313	40,9%	288	CV 725	24.313	41,5%	330	CV 725	24.313	38,3%	115
5	7.942	13,4%	94	5	0	0,0%	0	5	7.942	12,5%	38
CV 730	0	0,0%	0	CV 730	7.042	12,0%	96	CV 730	7.042	11,1%	33
TOTAL	59.431	100%	704	TOTAL	58.531	100%	794	TOTAL	42.160	100%	2.431
TOTAL	63.475	100%	300	TOTAL	55.826	100%	1.065	TOTAL	57.722	100%	875

MATRIZ ORIGEN-Destino

O/D	1	2	3	4	CV 725	5	CV 730
1		167	68	41	505	119	104
2	161		82	50	614	144	126
3	72	91		23	276	65	57
4	45	57	23		173	41	36
CV 725	369	464	188	115		330	288
5	120	151	62	38	458		94
CV 730	107	134	55	33	406	96	

CARGAS DE TRAFICO EN LA RED

O/D	1	2	3	4	CV 725	5	CV 730
1 - 2	875	167	68	41	505	119	104
2 - 3	714	898	150	92	1119	263	230
3 - 4	641	807	328	114	1394	328	286
4 - CV725	596	749	304	186	1567	369	322
CV725 - 5	227	286	116	71	864	699	610
5 - CV730	107	134	55	33	406	96	704
Σ ↓	3160	3041	1021	537	5855	1873	2256

DATOS DE PARTIDA

abr-17 ID	
1	8.751
2	10.647
3	4.780
4	2.998
CV 725	24.313
5	7.942
CV 730	7.042
TOTAL	66.473

% Asignado - Trayecto

Transito	20%
OD	80%

% Asignado - Acceso

Acceso	Principal	50%	x1
	Lateral	15%	x2
	Alejado	5%	x4

Total 100%

3.2 TRÁFICO ORIGEN-DESTINO

ESCENARIO ABRIL 2017 - TRÁFICO ORIGEN - DESTINO

ACCESO	CV 730		
IMD	7.042		
Entradas	3.521		
OD	80%	2.817	
	Peso	Vehículos	
1	5,0%	141	
2	5,0%	141	
3	5,0%	141	
4	5,0%	141	
CV 725	15,0%	423	
5	15,0%	423	
CV 730	50,0%	1408	
TOTAL	100%	2.817	

ACCESO	5		
IMD	7.942		
Entradas	3.971		
OD	80%	3.177	
	Peso	Vehículos	
1	5,0%	159	
2	5,0%	159	
3	5,0%	159	
4	5,0%	159	
CV 725	15,0%	477	
5	50,0%	1588	
CV 730	15,0%	477	
TOTAL	100%	3.177	

ACCESO	CV 725		
IMD	24.313		
Entradas	12.157		
OD	80%	9.725	
	Peso	Vehículos	
1	5,0%	486	
2	5,0%	486	
3	5,0%	486	
4	15,0%	1459	
CV 725	50,0%	4863	
5	15,0%	1459	
CV 730	5,0%	486	
TOTAL	100%	9.725	

ACCESO	4		
IMD	2.998		
Entradas	1.499		
OD	80%	1.199	
	Peso	Vehículos	
1	5,0%	60	
2	5,0%	60	
3	15,0%	180	
4	50,0%	600	
CV 725	15,0%	180	
5	5,0%	60	
CV 730	5,0%	60	
TOTAL	100%	1.199	

ACCESO	3		
IMD	4.780		
Entradas	2.390		
OD	80%	1.912	
	Peso	Vehículos	
1	5,0%	96	
2	15,0%	287	
3	50,0%	956	
4	15,0%	287	
CV 725	5,0%	96	
5	5,0%	96	
CV 730	5,0%	96	
TOTAL	100%	1.912	

ACCESO	2		
IMD	10.647		
Entradas	5.324		
OD	80%	4.259	
	Peso	Vehículos	
1	15,0%	639	
2	50,0%	2129	
3	15,0%	639	
4	5,0%	213	
CV 725	5,0%	213	
5	5,0%	213	
CV 730	5,0%	213	
TOTAL	100%	4.259	

ACCESO	1		
IMD	8.751		
Entradas	4.376		
OD	80%	3.500	
	Peso	Vehículos	
1	50,0%	1750	
2	15,0%	525	
3	15,0%	525	
4	5,0%	175	
CV 725	5,0%	175	
5	5,0%	175	
CV 730	5,0%	175	
TOTAL	100%	3.500	

% Utilizados en los Accesos

Acceso	Principal	50%	x1
	Lateral	15%	x2
	Alejado	5%	x4
	Total	100%	

MATRIZ ORIGEN-DESTINO

O/D	1	2	3	4	CV 725	5	CV 730
1		639	96	60	486	159	141
2	525		287	60	486	159	141
3	525	639		180	486	159	141
4	175	213	287		1459	159	141
CV 725	175	213	96	180		477	423
5	175	213	96	60	1459		423
CV 730	175	213	96	60	486	477	

CARGAS DE TRAFICO EN LA RED

O/D	1	2	3	4	CV 725	5	CV 730	Σ
1 - 2	1750	639	96	60	486	159	141	3331
2 - 3	1225	1491	382	120	973	318	282	4790
3 - 4	700	852	574	300	1459	477	423	4783
4 - CV725	525	639	287	300	2918	635	563	5867
CV725 - 5	350	426	191	120	1945	1112	986	5130
5 - CV730	175	213	96	60	486	477	1408	2915
Σ	4726	4259	1625	959	8266	3177	3803	26815

3.3 CARGAS DE TRÁFICO

ESCENARIO ABRIL 2017 - CARGAS DE TRÁFICO

TRANSITO

O/D	1	2	3	4	CV 725	5	CV 730	
1 - 2	875	167	68	41	505	119	104	Σ → 1878
2 - 3	714	898	150	92	1119	263	230	Σ → 3465
3 - 4	641	807	328	114	1394	328	286	Σ → 3899
4 - CV725	596	749	304	186	1567	369	322	Σ → 4093
CV725 - 5	227	286	116	71	864	699	610	Σ → 2873
5 - CV730	107	134	55	33	406	96	704	Σ → 1535
Σ ↓	3160	3041	1021	537	5855	1873	2256	17743

ORIGEN - DESTINO

O/D	1	2	3	4	CV 725	5	CV 730	
1 - 2	1750	639	96	60	486	159	141	Σ → 3331
2 - 3	1225	1491	382	120	973	318	282	Σ → 4790
3 - 4	700	852	574	300	1459	477	423	Σ → 4783
4 - CV725	525	639	287	300	2918	635	563	Σ → 5867
CV725 - 5	350	426	191	120	1945	1112	986	Σ → 5130
5 - CV730	175	213	96	60	486	477	1408	Σ → 2915
Σ ↓	4726	4259	1625	959	8266	3177	3803	26815

SUMATORIO DE LAS CARGAS DE TRÁFICO (TRÁNSITO Y ORIGEN-DESTINO)

O/D	1	2	3	4	CV 725	5	CV 730	
1 - 2	2625	806	163	101	991	278	245	Σ → 5209
2 - 3	1939	2388	533	212	2091	581	512	Σ → 8255
3 - 4	1341	1658	901	414	2853	805	709	Σ → 8682
4 - CV725	1121	1388	591	485	4485	1004	885	Σ → 9960
CV725 - 5	577	712	307	191	2809	1811	1596	Σ → 8002
5 - CV730	282	347	150	93	892	572	2113	Σ → 4449
Σ ↓	7885	7300	2646	1496	14121	5050	6059	44557

SUMATORIO DE LAS CARGAS DE TRÁFICO (TRÁNSITO Y ORIGEN-DESTINO) EN %

O/D	1	2	3	4	CV 725	5	CV 730	TOTAL
1 - 2	33%	11%	6%	7%	7%	5%	4%	12%
2 - 3	25%	33%	20%	14%	15%	12%	8%	19%
3 - 4	17%	23%	34%	28%	20%	16%	12%	19%
4 - CV725	14%	19%	22%	32%	32%	20%	15%	22%
CV725 - 5	7%	10%	12%	13%	20%	36%	26%	18%
5 - CV730	4%	5%	6%	6%	6%	11%	35%	10%
TOTAL	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

4. ESCENARIO AGOSTO 2017
4.1 TRÁFICO EN TRÁNSITO

ESCENARIO AGOSTO 2017 - TRÁFICO EN TRÁNSITO

ACCESO	CV 730		
IMD	8.450		
Entradas	4.225		
Transito	25%	1.056	
	Destino	Peso	Vehículos
1	10.501	14,7%	156
2	12.776	17,9%	189
3	5.736	8,0%	85
4	3.598	5,0%	53
CV 725	29.176	40,9%	432
5	9.530	13,4%	141
CV 730	0	0,0%	0
TOTAL	71.317	100%	1.056

ACCESO	5		
IMD	9.530		
Entradas	4.765		
Transito	25%	1.191	
	Destino	Peso	Vehículos
1	10.501	15,0%	178
2	12.776	18,2%	217
3	5.736	8,2%	97
4	3.598	5,1%	61
CV 725	29.176	41,5%	495
5	0	0,0%	0
CV 730	8.450	12,0%	143
TOTAL	70.237	100%	1.191

ACCESO	CV 725		
IMD	29.176		
Entradas	14.588		
Transito	25%	3.647	
	Destino	Peso	Vehículos
1	10.501	20,8%	757
2	12.776	25,3%	921
3	5.736	11,3%	413
4	3.598	7,1%	259
CV 725	0	0,0%	0
5	9.530	18,8%	687
CV 730	8.450	16,7%	609
TOTAL	50.592	100%	3.647

ACCESO	4		
IMD	3.598		
Entradas	1.799		
Transito	25%	450	
	Destino	Peso	Vehículos
1	10.501	13,8%	62
2	12.776	16,8%	75
3	5.736	7,5%	34
4	0	0,0%	0
CV 725	29.176	38,3%	172
5	9.530	12,5%	56
CV 730	8.450	11,1%	50
TOTAL	76.170	100%	450

ACCESO	3		
IMD	5.736		
Entradas	2.868		
Transito	25%	717	
	Destino	Peso	Vehículos
1	10.501	14,2%	102
2	12.776	17,3%	124
3	0	0,0%	0
4	3.598	4,9%	35
CV 725	29.176	39,4%	283
5	9.530	12,9%	92
CV 730	8.450	11,4%	82
TOTAL	74.032	100%	717

ACCESO	2		
IMD	12.776		
Entradas	6.388		
Transito	25%	1.597	
	Destino	Peso	Vehículos
1	10.501	15,7%	250
2	0	0,0%	0
3	5.736	8,6%	137
4	3.598	5,4%	86
CV 725	29.176	43,6%	696
5	9.530	14,2%	227
CV 730	8.450	12,6%	201
TOTAL	66.991	100%	1.597

ACCESO	1		
IMD	10.501		
Entradas	5.251		
Transito	25%	1.313	
	Destino	Peso	Vehículos
1	0	0,0%	0
2	12.776	18,4%	242
3	5.736	8,3%	109
4	3.598	5,2%	68
CV 725	29.176	42,1%	553
5	9.530	13,8%	181
CV 730	8.450	12,2%	160
TOTAL	69.266	100%	1.313

MATRIZ ORIGEN-Destino

O/D	1	2	3	4	CV 725	5	CV 730
1		250	102	62	757	178	156
2	242		124	75	921	217	189
3	109	137		34	413	97	85
4	68	86	35		259	61	53
CV 725	553	696	283	172		495	432
5	181	227	92	56	687		141
CV 730	160	201	82	50	609	143	

CARGAS DE TRAFICO EN LA RED

O/D	1	2	3	4	CV 725	5	CV 730
1 - 2	1313	250	102	62	757	178	156
2 - 3	1071	1347	225	137	1678	395	345
3 - 4	962	1210	492	171	2091	492	430
4 - CV725	894	1124	457	278	2351	553	483
CV725 - 5	341	429	174	106	1296	1048	915
5 - CV730	160	201	82	50	609	143	1056
Σ ↓	4740	4561	1531	805	8783	2809	3384

Σ → 2817
Σ 5198
Σ 5848
Σ 6140
Σ 4309
Σ 2302
Σ 26614

DATOS DE PARTIDA

ago-17 ID	
1	10.501
2	12.776
3	5.736
4	3.598
CV 725	29.176
5	9.530
CV 730	8.450
TOTAL	79.768

% Asignado - Trayecto

Transito	25%
OD	75%

% Asignado - Acceso

Acceso	Principal	40%	x1
	Lateral	10%	x2
	Alejado	5%	x3
Total		75%	x1

(1) Al puerto se le asigna un 25% adicional

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

4.2 TRÁFICO ORIGEN-DESTINO

ESCENARIO AGOSTO 2017 - TRÁFICO ORIGEN - DESTINO

ACCESO	CV 730		
IMD	8.450		
Entradas	4.225		
OD	75%	3.169	
		Peso	Vehiculos
1		5,0%	158
2		5,0%	158
3		5,0%	158
4		5,0%	158
CV 725		10,0%	317
5		10,0%	317
CV 730		60,0%	1901
TOTAL	100%		3.169

ACCESO	5		
IMD	9.530		
Entradas	4.765		
OD	75%	3.574	
		Peso	Vehiculos
1		5,0%	179
2		5,0%	179
3		5,0%	179
4		5,0%	179
CV 725		10,0%	357
5		40,0%	1430
CV 730		30,0%	1072
TOTAL	100%		3.574

ACCESO	CV 725		
IMD	29.176		
Entradas	14.588		
OD	75%	10.941	
		Peso	Vehiculos
1		5,0%	547
2		5,0%	547
3		5,0%	547
4		10,0%	1094
CV 725		40,0%	4376
5		10,0%	1094
CV 730		25,0%	2735
TOTAL	100%		10.941

ACCESO	4		
IMD	3.598		
Entradas	1.799		
OD	75%	1.349	
		Peso	Vehiculos
1		5,0%	67
2		5,0%	67
3		10,0%	135
4		40,0%	540
CV 725		10,0%	135
5		5,0%	67
CV 730		25,0%	337
TOTAL	100%		1.349

ACCESO	3		
IMD	5.736		
Entradas	2.868		
OD	75%	2.151	
		Peso	Vehiculos
1		5,0%	108
2		10,0%	215
3		40,0%	860
4		10,0%	215
CV 725		5,0%	108
5		5,0%	108
CV 730		25,0%	538
TOTAL	100%		2.151

ACCESO	2		
IMD	12.776		
Entradas	6.388		
OD	75%	4.791	
		Peso	Vehiculos
1		10,0%	479
2		40,0%	1916
3		10,0%	479
4		5,0%	240
CV 725		5,0%	240
5		5,0%	240
CV 730		25,0%	1198
TOTAL	100%		4.791

ACCESO	1		
IMD	10.501		
Entradas	5.251		
OD	75%	3.938	
		Peso	Vehiculos
1		40,0%	1575
2		10,0%	394
3		10,0%	394
4		5,0%	197
CV 725		5,0%	197
5		5,0%	197
CV 730		25,0%	984
TOTAL	100%		3.938

% Utilizados en los Accesos

Acceso	Principal	40%	x1
	Lateral	10%	x2
	Alejado	5%	x3
	Total	75%	x1

(1) Al puerto se le asigna un 25% adicional

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

MATRIZ ORIGEN-DESTINO

O/D	1	2	3	4	CV 725	5	CV 730
1		479	108	67	547	179	158
2	394		215	67	547	179	158
3	394	479		135	547	179	158
4	197	240	215		1094	179	158
CV 725	197	240	108	135		357	317
5	197	240	108	67	1094		317
CV 730	984	1198	538	337	2735	1072	

CARGAS DE TRAFICO EN LA RED

O/D	1	2	3	4	CV 725	5	CV 730
1 - 2	2363	479	108	67	547	179	158
2 - 3	1969	2396	323	135	1094	357	317
3 - 4	1575	1916	968	270	1641	536	475
4 - CV725	1378	1677	753	540	2735	715	634
CV725 - 5	1181	1437	645	405	3829	1072	951
5 - CV730	984	1198	538	337	2735	1072	1268
Σ ↓	9451	9103	3334	1754	12582	3931	3803

→ Σ 3901
Σ 6590
Σ 7382
Σ 8431
Σ 9521
Σ 8132
Σ 43958

4.3 CARGAS DE TRÁFICO

ESCENARIO AGOSTO 2017 - CARGAS DE TRÁFICO

TRANSITO

O/D	1	2	3	4	CV 725	5	CV 730	
1 - 2	1313	250	102	62	757	178	156	Σ → 2817
2 - 3	1071	1347	225	137	1678	395	345	Σ → 5198
3 - 4	962	1210	492	171	2091	492	430	Σ → 5848
4 - CV725	894	1124	457	278	2351	553	483	Σ → 6140
CV725 - 5	341	429	174	106	1296	1048	915	Σ → 4309
5 - CV730	160	201	82	50	609	143	1056	Σ → 2302
Σ ↓	4740	4561	1531	805	8783	2809	3384	26614

ORIGEN - DESTINO

O/D	1	2	3	4	CV 725	5	CV 730	
1 - 2	2363	479	108	67	547	179	158	Σ → 3901
2 - 3	1969	2396	323	135	1094	357	317	Σ → 6590
3 - 4	1575	1916	968	270	1641	536	475	Σ → 7382
4 - CV725	1378	1677	753	540	2735	715	634	Σ → 8431
CV725 - 5	1181	1437	645	405	3829	1072	951	Σ → 9521
5 - CV730	984	1198	538	337	2735	1072	1268	Σ → 8132
Σ ↓	9451	9103	3334	1754	12582	3931	3803	43958

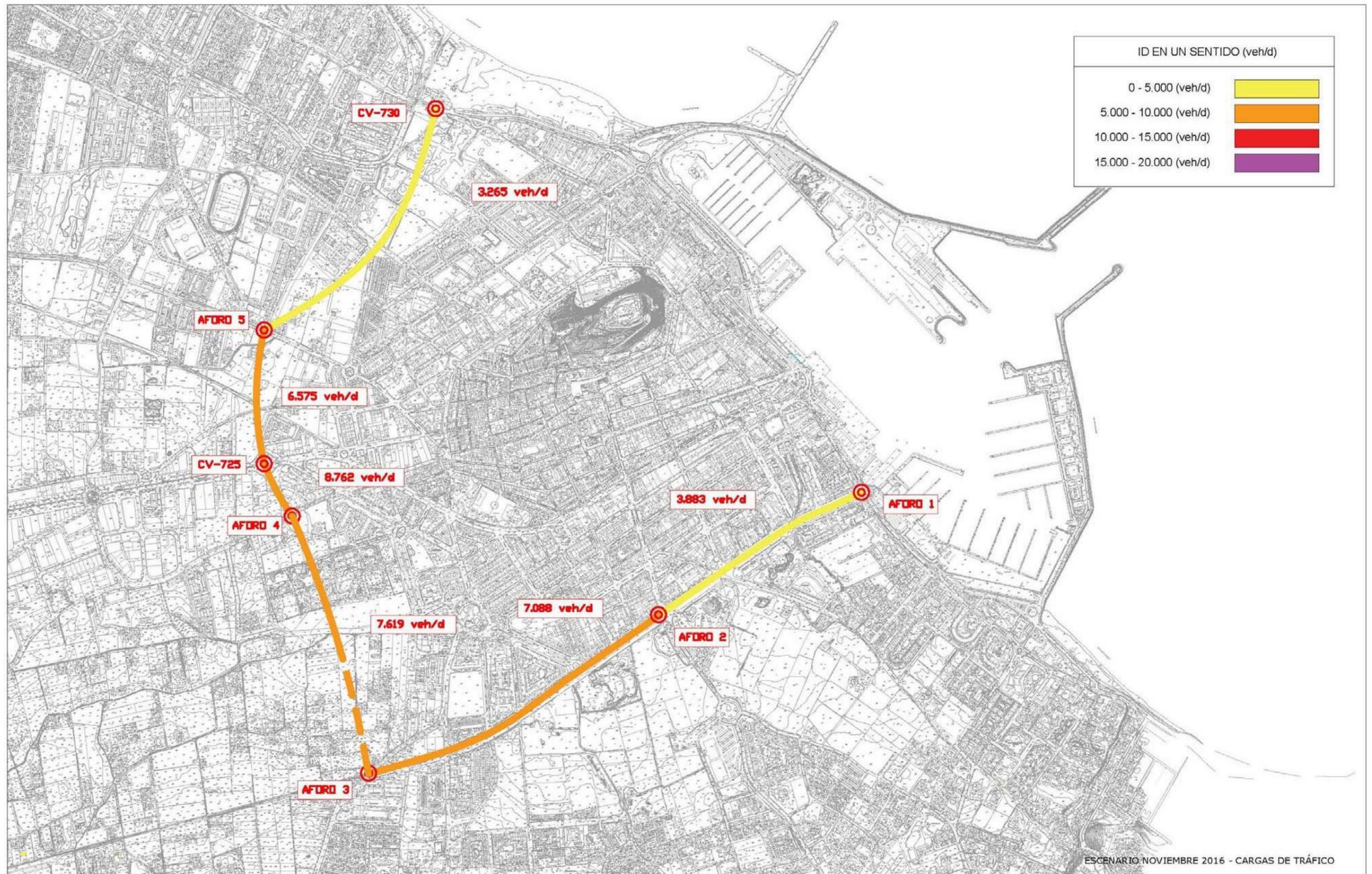
SUMATORIO DE LAS CARGAS DE TRÁFICO (TRÁNSITO Y ORIGEN-DESTINO)

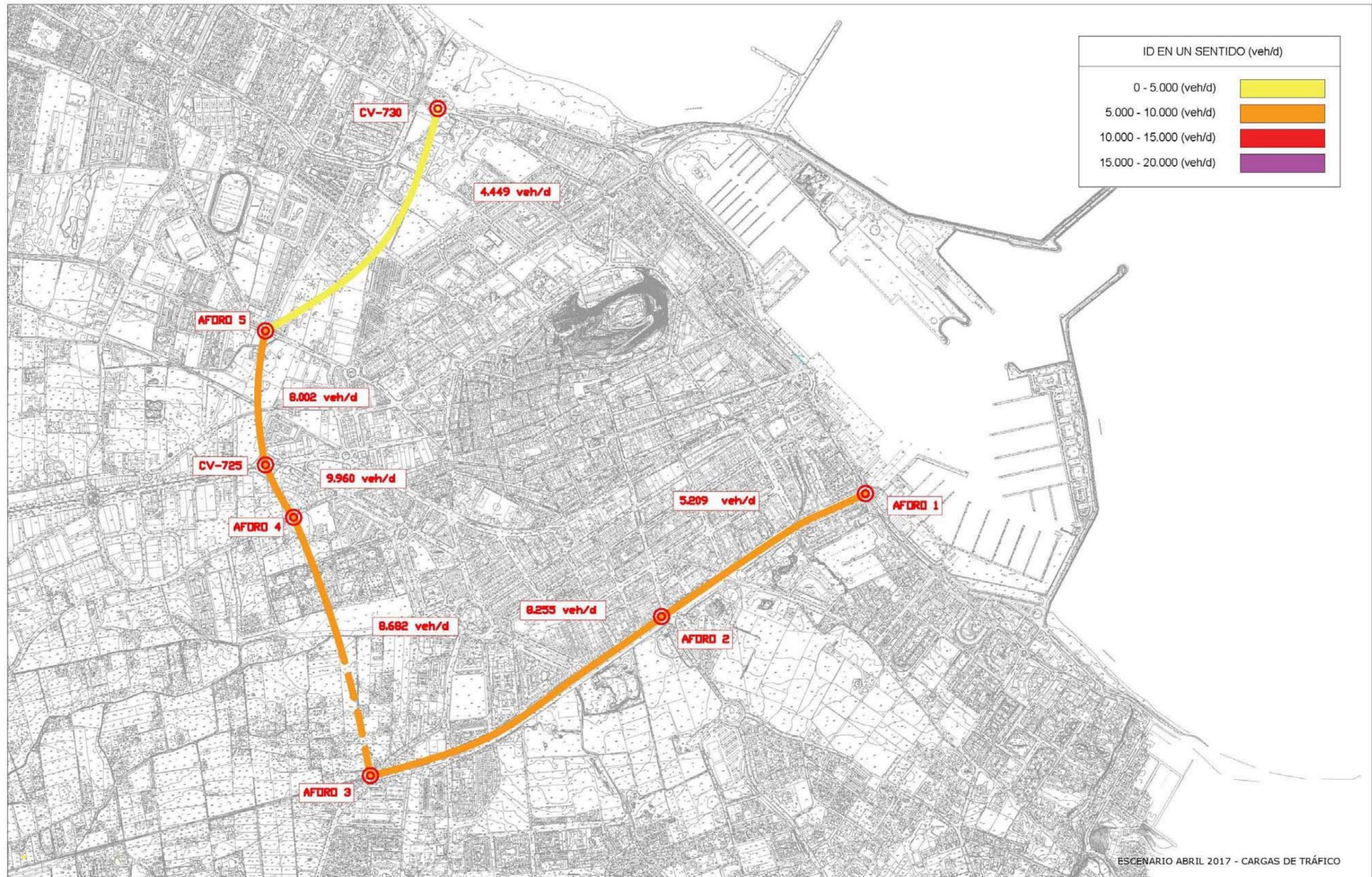
O/D	1	2	3	4	CV 725	5	CV 730	
1 - 2	3675	729	209	129	1304	357	314	Σ → 6718
2 - 3	3040	3742	548	272	2772	752	662	Σ → 11788
3 - 4	2537	3126	1460	441	3733	1028	905	Σ → 13230
4 - CV725	2272	2801	1210	818	5086	1268	1117	Σ → 14571
CV725 - 5	1522	1866	819	511	5125	2120	1866	Σ → 13830
5 - CV730	1145	1399	620	387	3344	1215	2324	Σ → 10434
Σ ↓	14191	13665	4865	2559	21365	6741	7187	70572

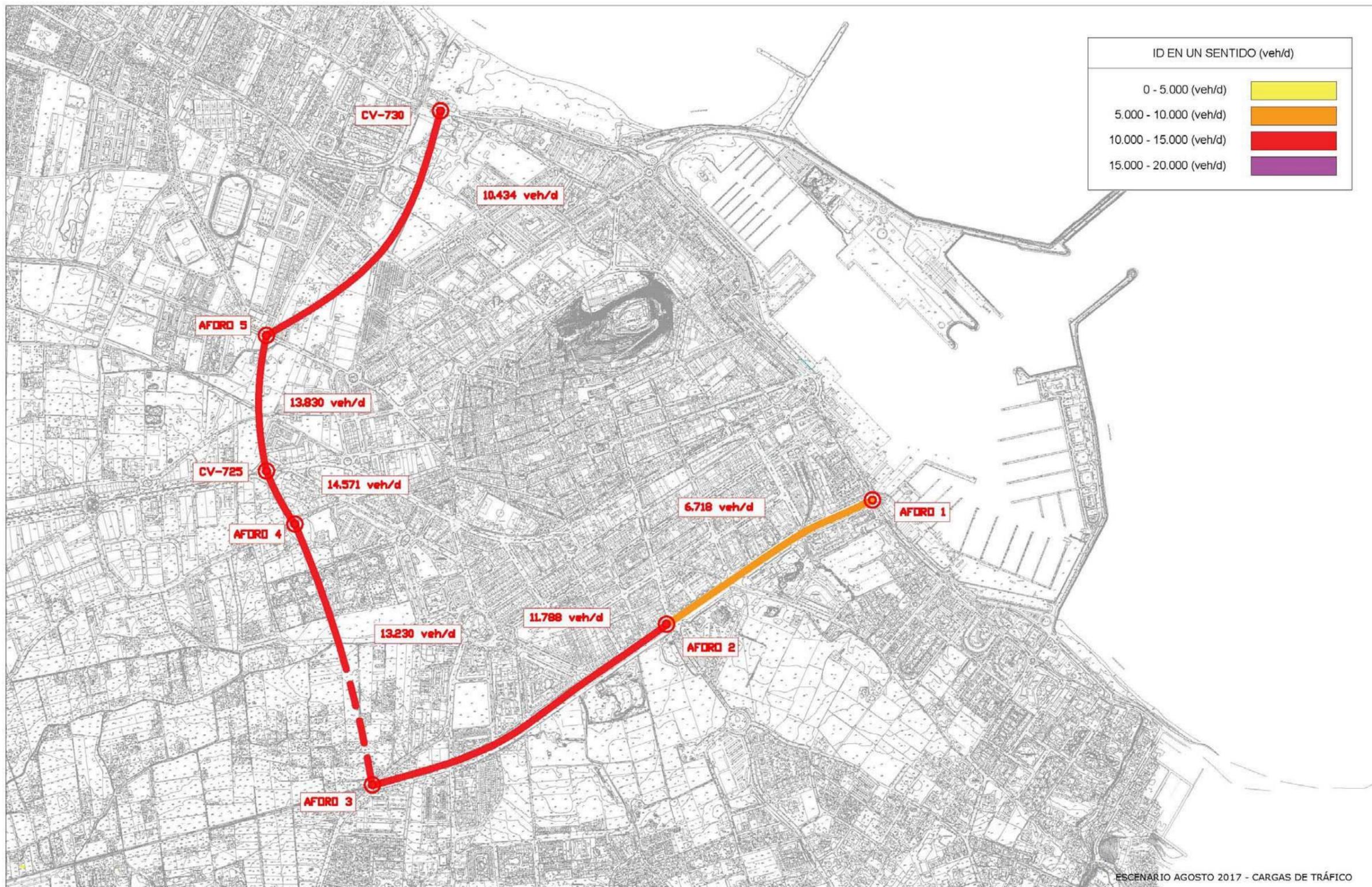
SUMATORIO DE LAS CARGAS DE TRÁFICO (TRÁNSITO Y ORIGEN-DESTINO) EN %

O/D	1	2	3	4	CV 725	5	CV 730	TOTAL
1 - 2	26%	5%	4%	5%	6%	5%	4%	10%
2 - 3	21%	27%	11%	11%	13%	11%	9%	17%
3 - 4	18%	23%	30%	17%	17%	15%	13%	19%
4 - CV725	16%	20%	25%	32%	24%	19%	16%	21%
CV725 - 5	11%	14%	17%	20%	24%	31%	26%	20%
5 - CV730	8%	10%	13%	15%	16%	18%	32%	15%
TOTAL	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

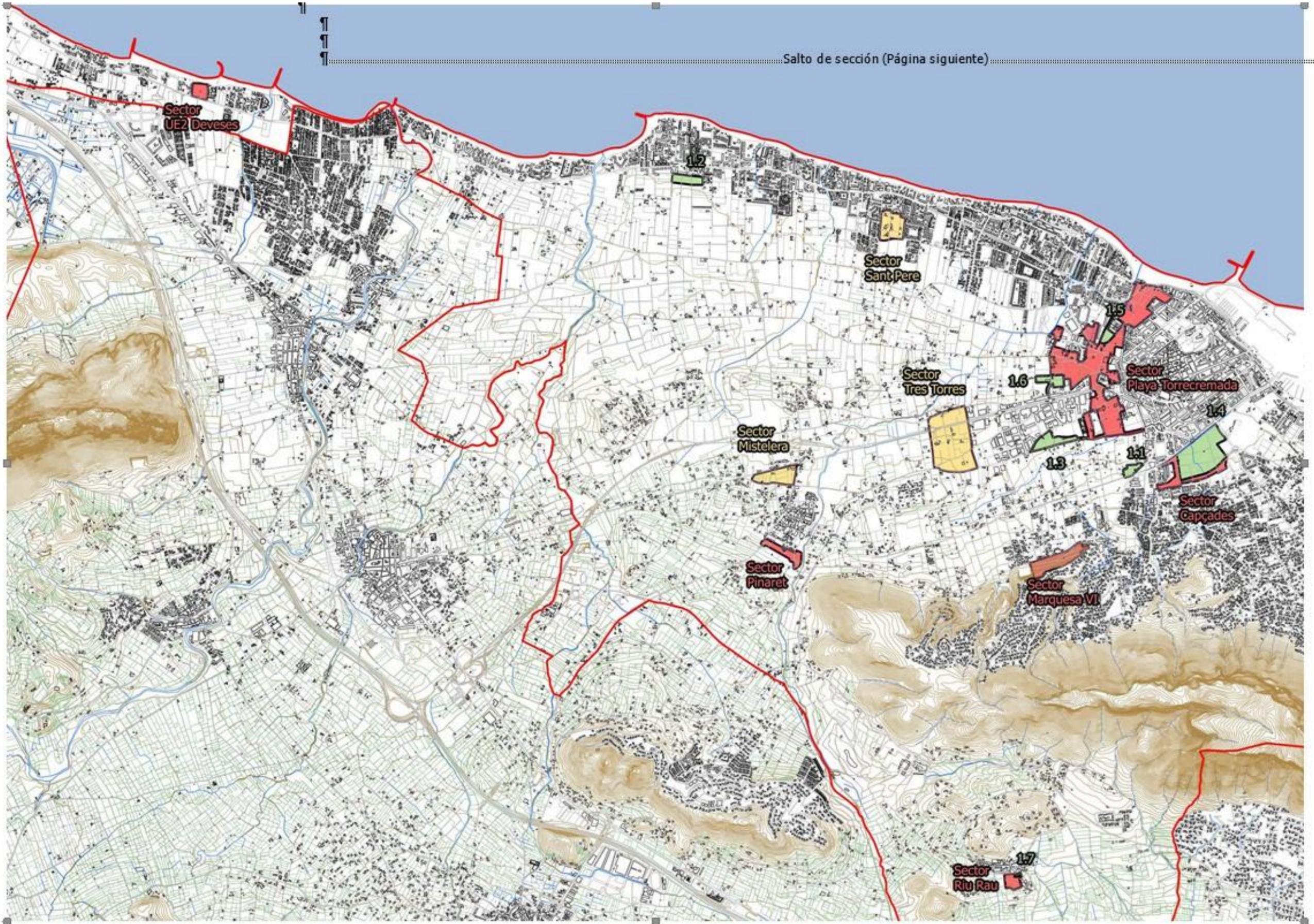
- 5. PLANOS
 - ESCENARIO NOVIEMBRE 2016
 - ESCENARIO ABRIL 2017
 - ESCENARIO AGOSTO 2017

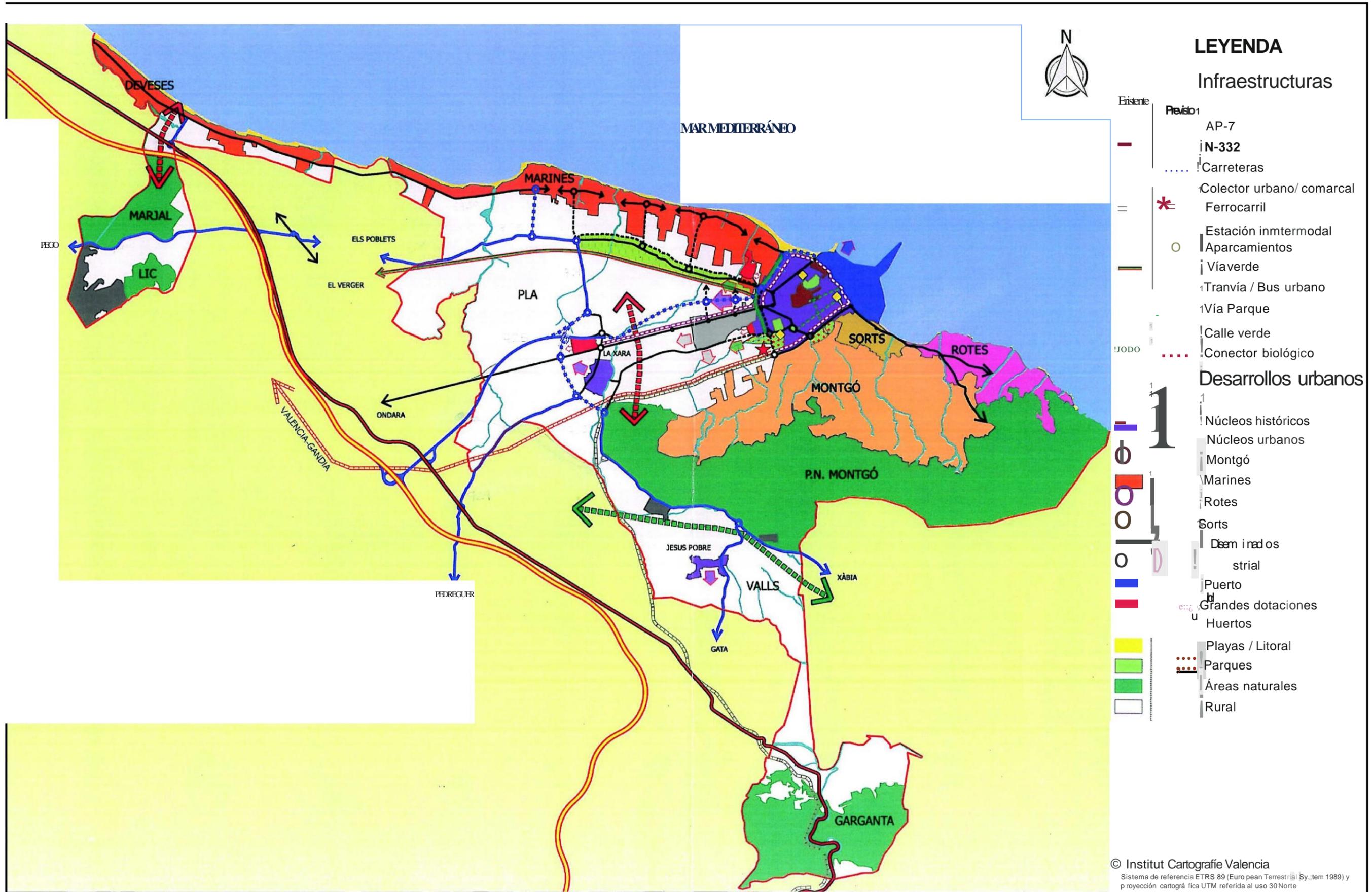






ANEJO Nº 9: PLANOS





LEYENDA

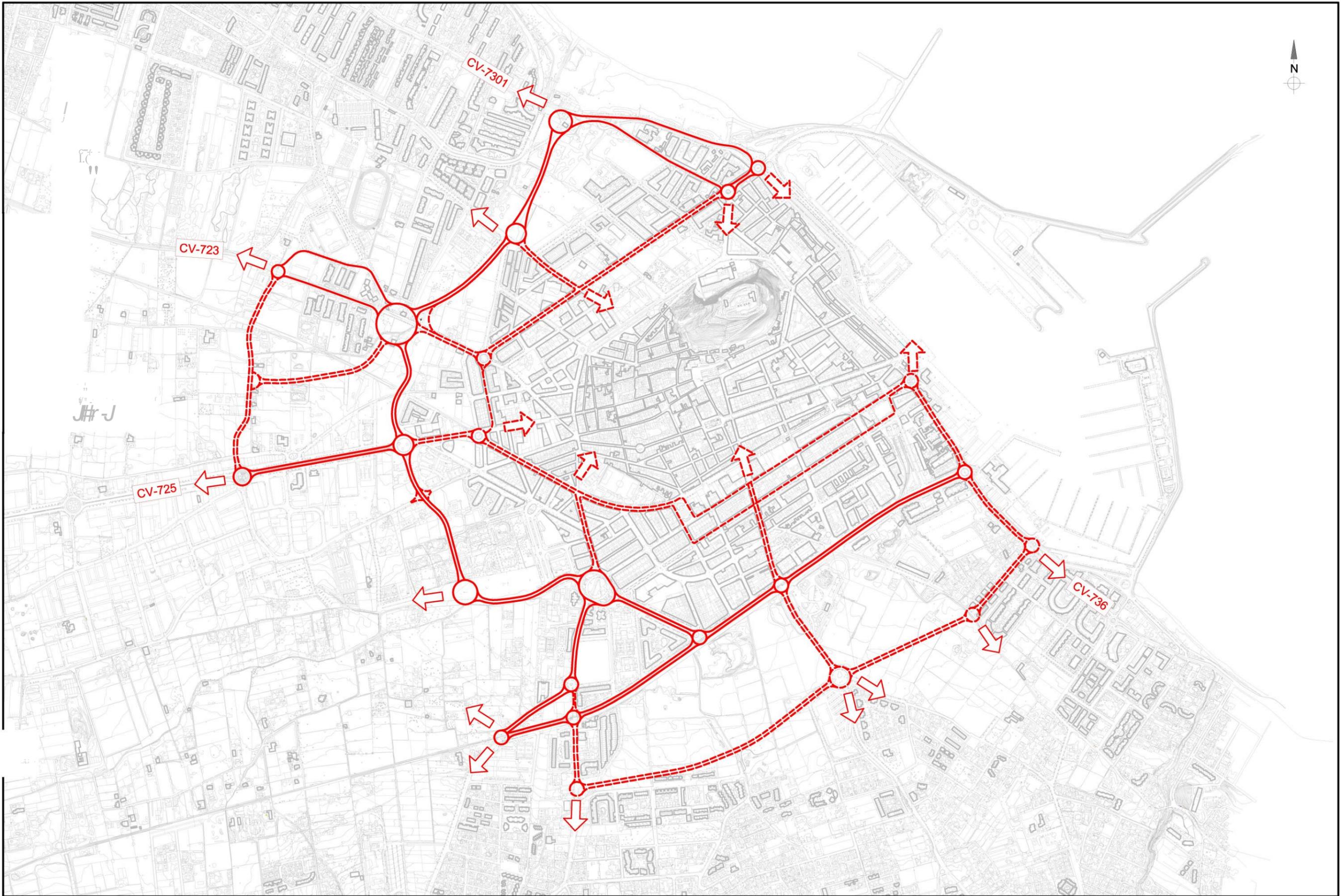
Infraestructuras

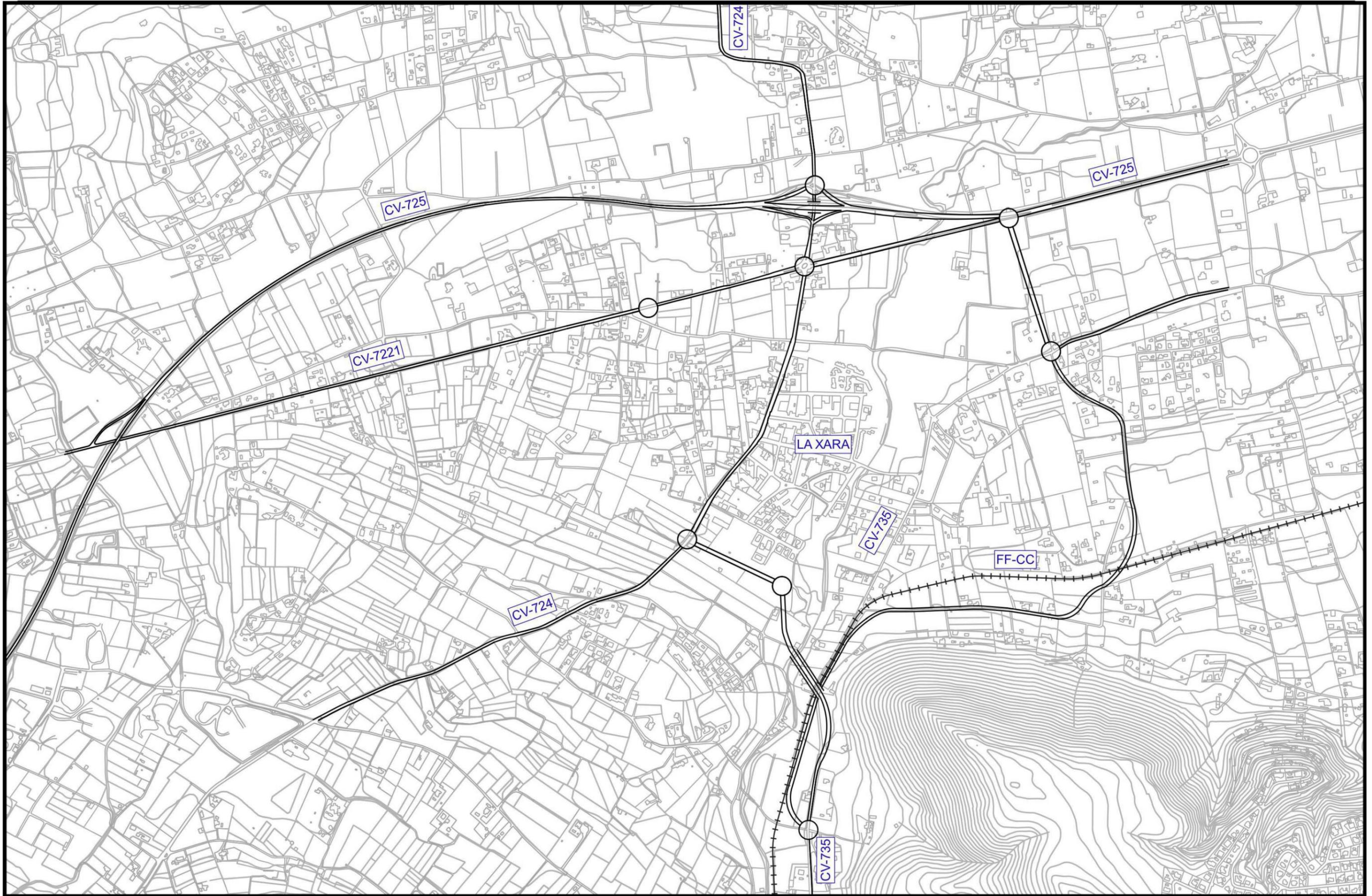
- | | |
|-----------|--------------------------|
| Existente | Previsión |
| — | AP-7 |
| — | N-332 |
| — | Carreteras |
| — | Colector urbano/comarcal |
| — | Ferrocarril |
| — | Estación inintermodal |
| — | Aparcamientos |
| — | Vía verde |
| — | Tranvía / Bus urbano |
| — | Vía Parque |
| — | Calle verde |
| — | Conector biológico |

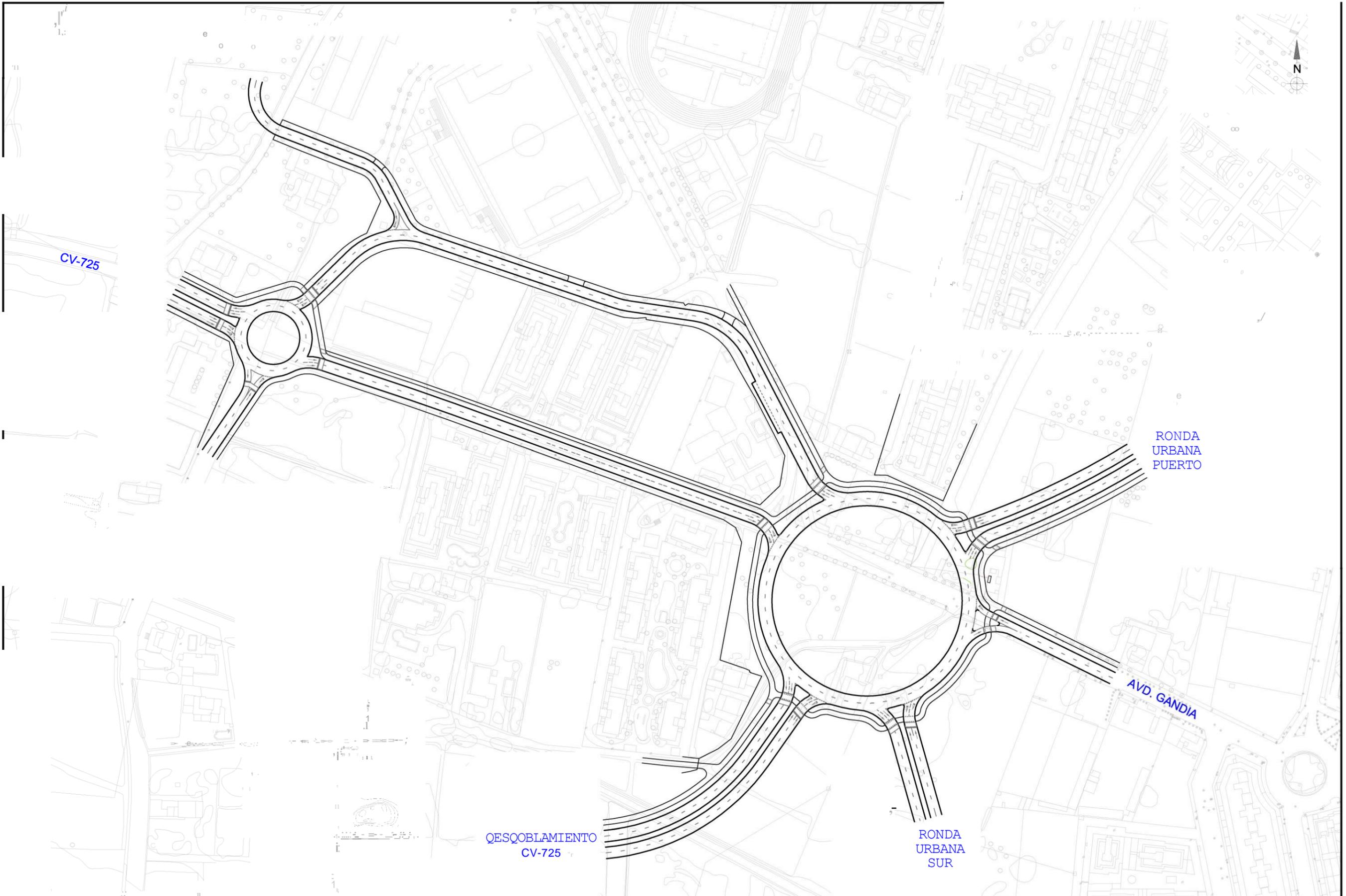
Desarrollos urbanos

- | | |
|---|--------------------|
| — | Núcleos históricos |
| — | Núcleos urbanos |
| — | Montgó |
| — | Marines |
| — | Rotes |
| — | Sorts |
| — | Desarrollados |
| — | Industrial |
| — | Puerto |
| — | Grandes dotaciones |
| — | Huertos |
| — | Playas / Litoral |
| — | Parques |
| — | Áreas naturales |
| — | Rural |

© Institut Cartogràfic de València
 Sistema de referencia ETRS 89 (European Terrestrial System 1989) y
 proyección cartográfica UTM referida al uso 30Norte







ANEJO Nº 10: PROGRAMA DE ACTUACIONES Y EVALUACIÓN DE LAS MISMAS
(ACTUALIZACIÓN DEL PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE DENIA.
DICIEMBRE DE 2008. REDACTADO POR ETT)

ÍNDICE

3. PROGRAMAS DE ACTUACIÓN
4. EVALUACIÓN DE LOS PROGRAMAS
5. FICHAS DE LAS PROPUESTAS PLANTEADAS

(ACTUALIZACIÓN DEL PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE DENIA.
DICIEMBRE 2008. REDACTADO POR ETT)

3 PROGRAMAS DEACTUACIÓN

Las metas y objetivos del PMUS dan lugar a Líneas de Actuación y a Programas que tienen como objeto poner en marcha las propuestas en el Plan de Movilidad Sostenible. En el presente capítulo se proponen los planes y programas ligados a las políticas de movilidad sostenible, en sintonía con los objetivos y claves planteadas en el apartado anterior. A través de los programas, el ayuntamiento podrá establecer sus actuaciones y propondrá la realización de intervenciones para favorecer y mejorar la movilidad de sus ciudadanos, consiguiendo con ello también una mejora de la calidad de vida y el medioambiente de la ciudad.

Las actuaciones suelen compartir entre sí los objetivos generales del proyecto, pero además obedecen cada una de ellas a unos objetivos específicos. Cada uno de los programas propuestos cuenta con una descripción que incluye la justificación de la propuesta de dicho programa, los objetivos específicos que se pretenden conseguir y una descripción de las acciones a poner a llevar a cabo para la consecución de los objetivos.

1. *Movilidad peatonal*

La incentivación de los desplazamientos a pie es una de las claves de las políticas de movilidad sostenible en las ciudades. Desde el planeamiento general deben ponerse los medios para incentivar la mezcla de usos residenciales, de actividades económicas y dotacionales, su adecuada localización e intensidad, así como la conectividad de los futuros desarrollos con el centro de la ciudad y con los principales sectores de actividad y equipamiento. En esta línea se propone la recuperación del espacio urbano para el peatón asociada a la movilidad no motorizada en general, favoreciendo sus desplazamientos con la "recualificación del paisaje urbano y la clarificación de los itinerarios". Los objetivos generales que se persiguen son los siguientes:

1. Aumentar el número de viajes realizados andando
2. Mejorar la calidad de los itinerarios peatonales
3. Establecer nuevas áreas estanciales con prioridad peatonal

El Ayuntamiento de Dénia ha realizado ya actuaciones que muestran una política favorable a la mejora del espacio público ciudadano. Hasta el momento, estas actuaciones se han centrado en el casco histórico del municipio y más concretamente en el entorno de la Plaza de la Constitución –con la peatonalización de las calles del entorno– y las calles situadas frente al puerto en el barrio Baix La Mar.

Sin embargo, se han detectado algunas deficiencias en las infraestructuras en el conjunto del municipio, especialmente respecto a la sección de las aceras, la mala ubicación y falta de rebaje en los pasos peatonales, existencia de obstáculos en las aceras –arbolado, mobiliario urbano mal situado–, etc. Todo ello tiene como consecuencia la carencia de unos itinerarios peatonales que permitan un desplazamiento cómodo y seguro de los peatones por los núcleos.

Los programas propuestos en este Plan están orientados a conseguir una globalidad que supere la puntualidad de las medidas. Por ello se propone áreas de prioridad peatonal y una red de itinerarios peatonales y ciclistas de primer orden que sirvan de base para la movilidad de los modos no motorizados, así como la continuación de los programas que han permitido que el centro sea recuperado para el tránsito de los ciudadanos.

3.1.1 Áreas 30 y de prioridad peatonal.

3.1.1.1 *Justificación*

En los barrios históricos de la ciudad de Dénia se han desarrollado en los últimos años actuaciones encaminadas a proporcionar la accesibilidad de los vehículos privados a la práctica totalidad de ámbito, sin ningún tipo de limitación que no sea la impuesta por las propias dimensiones del viario. Estos usos en cambio han desfavorecido la calidad ambiental y el tránsito peatonal, al constituir un obstáculo importante los vehículos en circulación o estacionados y las propias fronteras que marcan los ya de por sí insuficientes espacios peatonales.

Para recuperar la calidad ambiental de los residentes y de los visitantes a las actividades económicas se impone la necesidad de establecer medidas de limitación al uso de vehículos de motor.

Aunque en la actualidad los ámbitos afectados gozan de cierto grado de peatonalización con calles de tránsito motorizado prohibido, en el resto del viario el protagonismo continúa adjudicado al acceso de los vehículos a motor. Y a pesar de las medidas de disuasión tomadas en algunas calles tales como las políticas tarifarias de estacionamiento limitado, el uso peatonal continúa segregado en unos límites no exentos de falta de seguridad y con notorias insuficiencias de espacios.

3.1.1.2 Objetivos

Se hace necesario el establecimiento de áreas de “calmado del tráfico” y prioridad peatonal en viarios de los barrios y el centro donde las condiciones de funcionamiento de los tráficos motorizados hacen insegura la movilidad de peatones y ciclistas, y/o causan impactos ambientales a los residentes y usuarios de las vías y espacios urbanos.

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

Los objetivos de las medidas a desarrollar en esta área se concretan en:

- ✓ Lograr una zona de preferencia peatonal.
- ✓ Conseguir un entorno más agradable y seguro para el peatón, y fomentar de esta manera los desplazamientos a pie dentro de la ciudad.
- ✓ Favorecer las frecuencias y tiempos de recorrido del transporte público por la zona, incentivando así su utilización por los residentes en Dénia para el acceso a las áreas centrales del municipio.
- ✓ Desarrollar políticas de aparcamiento que disuadan al visitante de la utilización del vehículo privado.
- ✓ Crear un entorno favorable para el comercio de la zona, basado en espacios atractivos, seguros y accesibles para los clientes.

3.1.1.3 Descripción

El establecimiento de medidas en esta línea hace necesario la realización de planes locales de movilidad sostenible y de recuperación de espacios peatonales y “libres de coches”, y los tratamientos varían desde las áreas de coexistencia con plataforma continua de pavimentación y prioridad peatonal, hasta la ordenación de Zonas 30 con el apoyo de medidas puntuales que garanticen la seguridad de los “no motorizados” limitando de forma efectiva la velocidad de circulación de los vehículos.

Actuación 0: Áreas de prioridad peatonal

Área de prioridad residencial -zona 20- en núcleos históricos.

Se propone la creación de **áreas de prioridad peatonal** formada por viarios de convivencia, en los núcleos históricos de Les Roques y Baix La Mar, que se refieren fundamentalmente a las calles actualmente no peatonalizadas.

Desde el punto de vista normativo, el Reglamento General de Circulación establece una tipología de “calles residenciales” que se puede asociar al concepto de coexistencia de tráficos. Estas “calles residenciales” se rigen por la señal S-28 (artículo 159 del Reglamento General de Circulación), que limita la velocidad a 20 km/h y que da prioridad de paso a los peatones, los cuales pueden utilizar toda la zona de circulación. Para que los comportamientos de los conductores sigan dichas reglas es imprescindible que el diseño de las calles esté dirigido a dicho fin, utilizándose para ello:

- ✓ las técnicas y dispositivos al uso de la pacificación, amortiguación o templado de la velocidad de los vehículos
- ✓ la señalización de las plazas en superficie en donde está permitido el estacionamiento.

Ámbito

Las zonas involucradas en la creación de estas áreas de prioridad peatonal son, esencialmente:

Barrio Les Roques
Barrio Baix la Mar

En concreto, las vías limítrofes de las áreas consideradas son:

Barrio Les Roques (límites área 20)
Carrer Fora Mur (no incluida)
Rondadela Murallas (no incluida)
Carrer Pare Pere (no incluida)
Carrer Diana (no incluida)
Carrer de la Mar (no incluida)
Barrio Baix la Mar (límites área 20)
Les Marines i Valencia
Marqués de Campo extremo este (no incluido)
Temple de Sant Telm (no incluida)
Carrer de la Mar (no incluida)
Fora Mur (no incluida)
Ronda de las Murallas (no incluida)

Es decir, la creación de estas áreas de prioridad residencial se centra en los barrios históricos, en torno al Castillo y en torno al puerto respectivamente. Las vías que requerirán actuaciones serán las que en la actualidad no son peatonales.

Las características del viario, especialmente en el barrio de Les Roques, con sus secciones de anchura escasa y destinadas en su mayoría a usos segregados tanto peatonales como motorizados –circulación e incluso estacionamiento de coches– aparecen dotadas de espacios insuficientes, que en la situación actual provocan que el peatón se vea afectado por la presencia de barreras arquitectónicas y problemas de transitabilidad.

Es por tanto necesario implementar estas medidas de área 20 para priorizar el espacio hacia el uso de los modos no motorizados, y limitar la circulación y el estacionamiento de vehículos a motor.

El área comprendida ente Dr. Fleming, Sanchis Guarnier y Ronda de Las Murallas, aunque no pertenece al núcleo histórico de Baix la Mar y corresponde a otra tipología, se incluye en el área 20, con objeto de dar continuidad hacia el itinerario peatonal de la Ronda de las Murallas. Los usos, en un horizonte futuro, pueden estar encaminados, además de los residenciales existentes, hacia restauración y establecimientos de ocio y souvenirs para turismo, análogos a los que existen en Baix al Mar, para lo cual se propone una ampliación y consolidación de los espacios peatonales.

Zona 30. Área del Centro-Mercado

Al sur de estos barrios más antiguos de Dénia, en los que se han definido áreas de prioridad residencial, se propone la creación de un área de Zonas 30, las cuales se rigen por la señal S-30 del artículo 159 del Reglamento General de Circulación. El objetivo en estas zonas es limitar la velocidad de los vehículos a 30 km/h y mejorar la transitabilidad peatonal y ciclista mediante medidas de diseño destinadas al calmado del tráfico.



Tal como se recoge en el Reglamento de Circulación 2003, es "una zona de circulación especialmente acondicionada que está destinada en primer lugar a los peatones". Las zonas 30 están limitadas por los principales viarios para motorizados donde se mantiene la limitación actual de velocidad de circulación. El objetivo es que sean estas vías las que canalicen los tráficos de paso, dejando los viarios internos a las zonas 30 para acceso a estas áreas residenciales.

Otra de las consecuencias de la implantación de áreas 30, es la posibilidad de establecer itinerarios de tránsito ciclista seguro en calzada compartida. La adecuación de la velocidad de no motorizados, y las dimensiones de los carriles de circulación de forma que no sea posible la maniobra de adelantamiento a ciclos, son los elementos que confieren seguridad al uso ciclista en estas vías.

Ilustración 1: Anchos recomendados para vías bidireccionales compartidas entre ciclistas y vehículos a motor en "áreas 30".

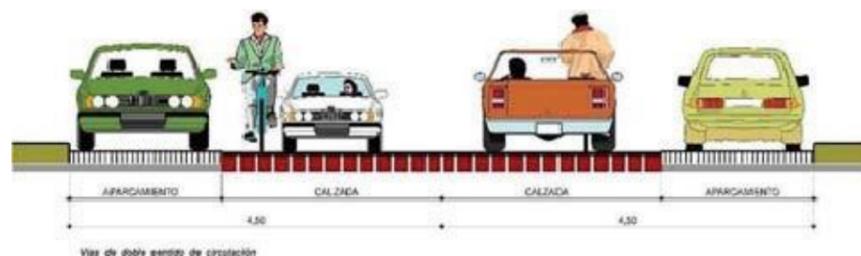
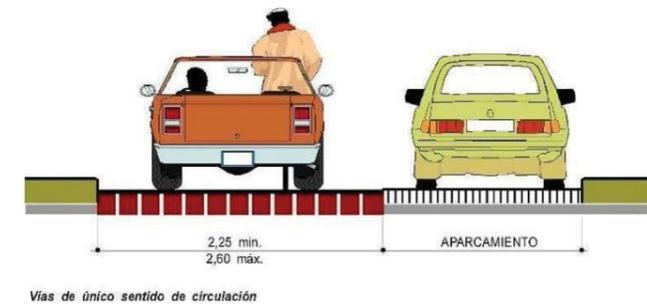


Ilustración 2 Ancho recomendado para vías unidireccionales compartidas entre ciclistas y vehículos a motor en "áreas 30"



Ámbito

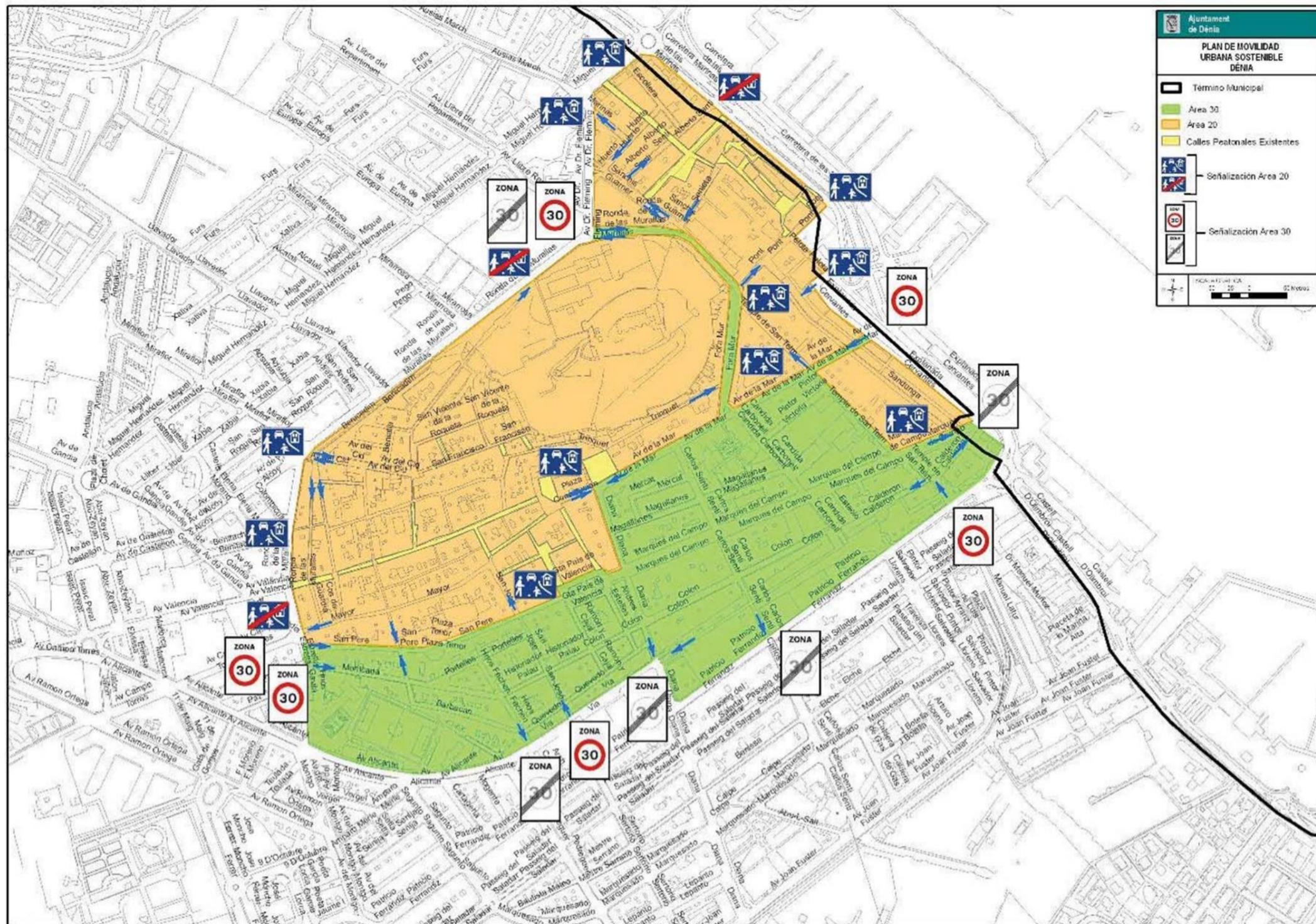
El área donde se propone la implantación de una Zona 30 es la limitada por las siguientes vías,

Montcada (incluida)	Ronda Murallas Este (incluida)
Barbacan (incluida)	Carrer de la Mar (incluida)
Quevedo (incluida)	Diana (hasta Carrer de la Vía) (incluida)
Patricio Ferrándiz (no incluida)	Gta. del Pais Valenciá (incluida)
Calderón (incluida)	Pare Pere (incluida)
Temple de Sant Telm (Incluida)	PI Tenor Cortis (incluida)
Fora Mur (incluida)	Estrella Ferrer (no incluida)

Hay que destacar que las zonas en las que se propone la implantación de "área de prioridad residencial", Les Roques y Baix la Mar, aparecen separadas por un eje vial que ha sido incluido en esta área 30, constituido por el tramo este de la Ronda de las Murallas y Fora Mur.

El siguiente plano representa las áreas 20 propuestas en los núcleos históricos de Les Roques y Baix La Mar, y el área 30 en torno a la zona comercial del centro. Se representan también las vías peatonalizadas en la actualidad, y las entradas y salidas, respectivamente, a calles residenciales y calles 30.

Plano 1 Áreas de prioridad peatonal en el Centro urbano de Dénia



Medidas genéricas de aplicación en zonas 20 y 30.

La siguiente tabla resume las condiciones de uso aplicadas a los usuarios de la vía en los dos tipos de zona de prioridad peatonal definidos

Tabla 1 Normativa general en calles de prioridad peatonal según tipo

zonas de circulación especialmente acondicionadas y destinadas en primer lugar a los peatones (Art.159)	
CALLE RESIDENCIAL	ZONA A 30
<p>la velocidad máxima de los vehículos está fijada en 20 kilómetros por hora y los conductores deben conceder prioridad a los peatones</p> <p>Los vehículos no pueden estacionarse más que en los lugares designados por señales o por marcas.</p> <p>Los peatones pueden utilizar toda la zona de circulación. Los juegos y los deportes están autorizados en ella. Los peatones no deben estorbar inútilmente a los conductores de vehículos</p>	<p>La velocidad máxima de los vehículos está fijada en 30 kilómetros por hora</p> <p>Los peatones tienen prioridad</p>

Las medidas concretas que definen las Áreas 20 y 30 son las siguientes:

- Introducción de señalización correspondiente (S-28 o S-30) en los puntos de entrada y salida.

Ilustración 3: Señalización de entrada y salida en áreas de prioridad residencial (Área 20)



S-28. Señalización de Entrada



S-29. Señalización de Salida

Ilustración 4: Señalización de entrada y salida en áreas 30.



S-30. Entrada Zona 30



S-31. Salida Zona 30

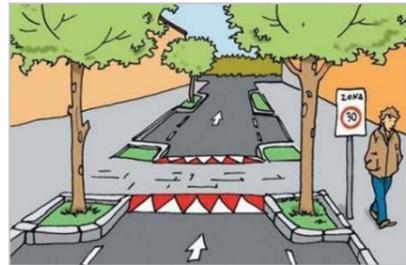
- Advertencia de entrada en zonas 20 y 30 mediante cambios en el pavimento en todos los puntos de entrada y salida.

Ilustración 5: Cambio de pavimento en entradas en áreas 30.



- Introducción de elementos de diseño y urbanización de "calmado de tráfico":
 - ✓ Creación de orejas en entradas a calles y cruce peatonales que amortigüen la velocidad de los vehículos
 - ✓ Puntos de pasos de cebra alomados
 - ✓ Barreras o fondos de saco que impidan el paso en puntos conflictivos
 - ✓ Estrechamientos y desviaciones puntuales en tramos especialmente conflictivos
 - ✓ Utilización de los espacios de aparcamiento como elementos de pacificación
 - ✓ Medidas de calmado de tráfico amables con el transporte público: cojines berlineses

Ilustración 6 Medidas de calmado del tráfico en áreas 30. Pasos alomados y aparcamiento para residentes.

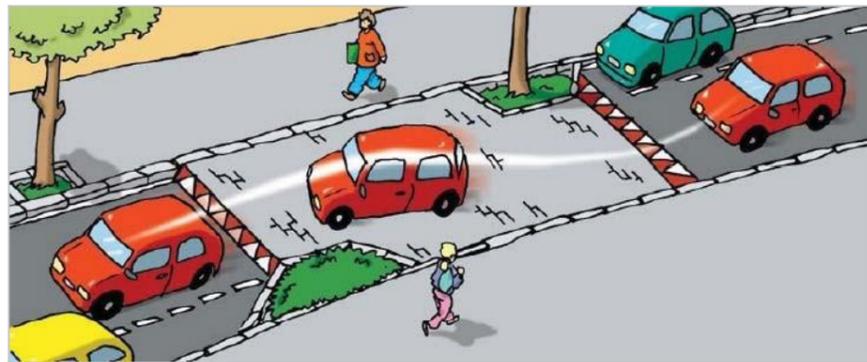


Pasos alomados



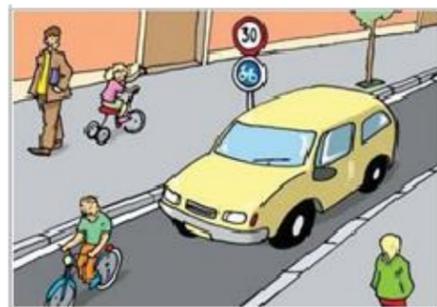
'Cojines berlineses'

Ilustración 7 Medidas de calmado del tráfico en áreas 30. Chicanes de desviación de trayectoria mediante aparcamiento para residentes



- Ampliación de aceras ajustando la sección de la calzada en función de los carriles de circulación y líneas de aparcamiento.

Ilustración 8 Mobiliario urbano y transporte público en zonas 30.



Ampliación de espacios peatonales



Coexistencia de modos no motorizados

- Eliminación de elementos de discontinuidad en las zonas peatonales, especialmente en lo que se refiere a la colocación del mobiliario urbano.

Ilustración 9 Mobiliario urbano y aparcamiento en zonas 30.



Mobiliario urbano



Aparcamientos para residentes

- Regulación y reducción drástica de plazas de estacionamiento en superficie, exceptuando los espacios de carga/descarga y las plazas para las personas con movilidad reducida de residentes y visitantes.
- Regulación horaria de la carga y descarga
- Creación de espacios estanciales para peatones.
- Introducción de arbolado en aquellas calles y plazas donde sea posible
- Existencia de un único nivel de tránsito para peatones y vehículos diferenciándose el espacio de circulación de cada uno de ellos por el color del pavimento y bolardos.

Las zonas 30 regularán el aparcamiento en superficie con plazas destinadas a los residentes y apoyadas en aparcamientos subterráneos para reducir al máximo la oferta de plazas en superficie.

En una primera fase, la Zona 20 iría acompañada de medidas de control de tráfico, como bolardos abatibles y otros sistemas de restricción, que permitirían el paso únicamente a los siguientes tráfico:

- Bicicletas
- Residentes en el área
- Servicios de transporte público, tanto urbano como interurbano
- Servicios especiales (Correos, Policía, etc.)
- Tráfico de carga y descarga, con la regulación correspondiente
- Servicios de emergencia (bomberos, servicios sanitarios, etc.)

Ilustración 10 Medidas de control de acceso a Áreas 20


Bolardo Móvil



Esquema general de acceso

Ilustración 11 Ejemplos de aplicación de puntos de acceso a Áreas 20


Acceso Área Peatonal Segovia



Acceso Área Peatonal Ámsterdam

En un horizonte de medio plazo el viario de **la ciudad deberá funcionar con dos tipologías de regulación**, el viario principal urbano, que canaliza los tráficos de largo-medio recorrido, con limitación a 50 km/hora, y el resto de las calles, tanto las distribuidoras de los barrios y del centro como las calles locales, que quedarían incluidas en una regulación de 30 km/hora. Cada una de las áreas homogéneas, como proponía Buchanan para las "áreas ambientales" hace ya tres décadas¹, en que quedaría dividida la ciudad entre los viarios principales y barreras que las delimitarían, sería un ámbito de ordenación referente a la movilidad y al espacio público y se regularía como "Área 30" mediante esquemas de tráfico calmado, espacios y ejes de prioridad peatonal.

¹ Buthanan, Colin D. *Traf it in Towns*.1963

Actuaciones
Actuaciones
Fase I – Les Roques

Involucra a las medidas que deben ser adoptadas junto al programa de Área de Rehabilitación Integral del Barrio de Les Roques, referentes a la reurbanización del viario.

Las medidas principales son:

- ✓ *Definición de calles con plataformas separadas, peatonal y tránsito de vehículos a motor*, construidas a un mismo nivel para que los peatones puedan hacer uso de toda la calle sin más barreras que los posibles dispositivos anti-estacionamiento que sea oportuno instalar en algunos tramos. Se implantarán en ellas dos pavimentos diferenciados (según usos exclusivamente peatonal y de tránsito) Las calles involucradas suelen ser la que proporcionan principalmente accesibilidad: Avenida del Cid, C. Major. Santísima Trinidad, Hospital, Trinquet, San Francisco.
- ✓ *Definición de calles de coexistencia*, con un único pavimento a nivel para todo tipo de usuarios. Estas calles son las travesías de corta longitud: San Pascual, San Antonio, San Narciso.
- ✓ *Definición plazas de estacionamiento*: Delimitar y señalizar los lugares donde está permitido el estacionamiento, condicionado por la suficiencia de espacios y respetando un ancho libre peatonal de al menos 1,20 m. En este punto se debe poner especial atención en Benicadim y Pl. Benisadevi, junto a la muralla norte.
- ✓ *Los cruces con las calles peatonales*, tal y como sucede en C. Loreto, deben incorporar medidas especiales de reducción de velocidad y de preaviso mediante señalización.

Fase II – Baix la Mar.

Como complemento a las actuaciones relativas a la ordenación del frente marítimo se debe establecer unas medidas sobre las calles no peatonalizadas del núcleo Histórico Baix la Mar, todas de la misma tipología de uso mixto con prioridad peatonal, consistentes en.

- ✓ Reurbanización de toda la calle al mismo nivel con pavimentos diferenciados (según usos exclusivamente peatonal y de tránsito)
- ✓ Delimitación de plazas de estacionamiento y señalización de las mismas. Se instalarán dispositivos anti-estacionamiento en tramos de calle con prohibición.

Fase III – Centro Mercado.

Las medidas encaminadas al establecimiento de área 30 en la zona del Mercado incluirán medidas referentes a:

- ✓ Templado de tráfico
- ✓ Eliminación de barreras arquitectónicas y de mobiliario urbano

- ✓ Señalizaciones informativas y de precaución relativas a los itinerarios ciclistas que se establezcan como recomendados

3.1.2 Potenciación red de itinerarios peatonales

3.1.2.1 Justificación

En el municipio de Dénia el 53% del total de los viajes diarios realizados son desplazamientos peatonales. Observando por tanto el elevado uso peatonal de sus calles, principalmente en la realización de desplazamientos internos en el casco urbano del municipio alcanzando un 77% de viajes realizados a pie entre las distintas zonas que componen el casco urbano de Dénia. Los principales motivos que generan los viajes peatonales internos en el municipio son las compras, el acceso a los estudios, a centros deportivos y de salud y el ocio.

Sin embargo los desplazamientos en vehículo privado han ido ganando peso durante los últimos años, pasando a significar el 45% de desplazamientos realizados en coche. Por ello, para invertir esta tendencia, y para solucionar el problema de barreras y pérdida de participación peatonal, ya que las distancias y la topografía son favorables, se propone la creación de una red de itinerarios peatonales de primer orden.

El itinerario peatonal es un conjunto de vías y sistemas de cruce que permite enlazar un destino y origen de un modo funcional, seguro, rápido, cómodo y atractivo para la marcha a pie. El itinerario peatonal puede incluir desde aceras de sección amplia en calles con tráfico motorizado, hasta calles peatonales e itinerarios por parques o zonas verdes.

El peatón no solo debe encontrar seguridad y comodidad en las aceras y calles peatonales, sino que tiene el derecho a recorrer en buenas condiciones la totalidad de la ciudad y acceder a los distintos barrios y espacios urbanos.

Las áreas de prioridad peatonal definidas anteriormente se articulan y conectan a través de una red de itinerarios peatonales que interconecten así mismo todos los barrios de la ciudad. Por otro lado, la definición de dicha red peatonal, proporciona una base coherente de coexistencia entre los modos no motorizados y los motorizados permitiendo la interconexión peatonal de los barrios de la ciudad así como incrementando la accesibilidad a los distintos centros atractores existentes en la misma.

3.1.2.2 Objetivos

El objetivo principal es incrementar el número de desplazamientos a pie en los viajes internos del municipio, tanto en el interior de cada núcleo como en la relación que existe entre ellos.

El itinerario peatonal es un conjunto de vías y sistemas de cruce que permite enlazar un destino y origen de un modo funcional, seguro, rápido, cómodo y atractivo para la marcha a pie. El objetivo de la red principal de itinerarios es conectar los principales equipamientos y servicios con las áreas residenciales.

- ✓ Extender los itinerarios actuales, resolviendo los puntos de conflicto con los modos motorizados, poniendo en relación las redes de espacios libres y de centros escolares educativos y deportivos
- ✓ Conseguir un entorno más agradable y seguro para el peatón para aumentar los desplazamientos a pie dentro de la ciudad.

3.1.2.3 Descripción

La red peatonal quedaría configurada con itinerarios que cumplen funciones diversas, de movilidad comunicando zonas residenciales y de actividad, de ocio-deporte relacionadas con las actividades del tiempo libre localizadas en sectores centrales y de naturaleza. Se diferencian por ello las siguientes tipologías de acondicionamiento:

- Itinerarios de primer orden y áreas principales de la ciudad, que resuelven la conectividad entre los barrios, el centro urbano y los grandes enclaves. En parte de sus trazados coinciden con vías importantes para la movilidad motorizada, por lo que el tratamiento del espacio peatonal no puede ser en muchos casos todo lo homogéneo que se recomienda para estos "grandes colectores peatonales", pero siempre tiene que garantizarse unos estándares de diseño mínimos física y funcionalmente, de forma que faciliten los desplazamientos a pie para medias distancias. El objetivo es conseguir aumentar el "radio de acción peatonal" desde la residencia de forma "amable" y que las personas usuarias sientan que transitan por espacios de calidad ambiental.

Así, se han identificado 14 itinerarios peatonales básicos de primer orden en la fase de diagnóstico que comunican de forma integral la totalidad de los barrios del municipio, tanto de forma radial (exteriores con barrios centrales) como de forma perimetral (entre los propios barrios), conectando así de forma óptima los principales focos generadores (áreas residenciales) y atractores (centros educativos, deportivos, escolares, culturales, etc.) del municipio, tanto desde la propia residencia como desde las paradas de transporte colectivo:

Dichos itinerarios proporcionan conectividad entre núcleos de viviendas y centros atractores de viajes y a su vez, proporcionan accesibilidad de itinerario a paradas de autobús y nodos de transporte urbano o interurbano, ya que la mayoría de ellas se encuentran enclavadas en algunos de estos ejes viarios.

Además, para completar el estudio de movilidad peatonal según la oferta viaria se han definido 9 áreas en la misma fase de diagnóstico con arreglo a criterios de topología y problemáticas de accesibilidad, incluidos en los distintos núcleos urbanos, destacando por su importancia los desarrollos consolidados en el núcleo principal de Dénia. Dichas áreas se identifican según cobertura, accesibilidad y problemática común en el viario que contienen.

Para establecer los códigos de "Id" de cada itinerario o área de estudio, se han empleado los prefijos siguientes:

I: itinerarios inmersos en el núcleo principal

E: Itinerarios externos al núcleo principal

A: áreas de estudio pertenecientes a conglomerados urbanísticos.

La red de itinerarios peatonales de primer orden y áreas de estudio son:

Tabla 2 Principales itinerarios peatonales en Dénia

id	Itinerario
Núcleo Principal de Dénia	
I01	Carrer Marqués de Campo
I02	Pl. del Raset-Explanada Cervantes
I03	Puerto-Rafael Yagüe Buill
I04	Castell D'Olimbroi
I05	Passeig el Saladar
I06	Carrer de La Vía
I07	Carrer Loreto
I08	Av. Alicante
I09	Ronda Murallas
I10	Av. Miguel Hernández
Fuera del Núcleo Principal de Dénia	
E01	Consolat del Mar Paseo Marítimo
E02	Carretera Les Marines
E03	Carretera de Les Rotes
E04	Playa Marineta Casiana paseo Marítimo
E05	Assagador de la Marjal

Tabla 3 Ejes principales áreas de análisis en núcleo principal de Dénia

id	Área
Núcleo Principal de Dénia	
A01	Furs- Murallas
A02	Centro Histórico Les Roques
A03	Centro-Mercado
A04	Baix La Mar
A05	Franja Sur - Patricio Ferrándiz - Joan Fuster
A06	Franja Oeste
Fuera del Núcleo Principal de Dénia	
A07	Franja Litoral Les Marines
A08	Franja Litoral Les Rotes
A09	Colonias Residenciales Montgó

Actuaciones

Sobre este conjunto de itinerarios se han definido unos programas de actuación, encaminados, según cada caso, a lograr los siguientes objetivos:

- o la mejora de las condiciones de los mismos
- o la corrección de discontinuidades de gran escala

- o y, en algunos casos, a la creación de otros itinerarios nuevos mediante implantación de medidas particularizadas o mediante la creación de nuevas plataformas.

A continuación se mencionan las citadas actuaciones sobre las infraestructuras peatonales:

- ✓ **Actuación 0.**- Núcleos históricos y zona comercial del centro: creación de áreas de prioridad peatonal (áreas 20 y 30).
- ✓ **Actuación 1.**- Reordenación del frente marítimo, que incluye el cierre del puerto, creando
 - o una franja de prioridad peatonal, entre Baix la Mar y la costa, que afecta al espacio comprendido entre El Raset y la Explanada del Cervantes
 - o un itinerario continuo y suficiente en la franja costera del núcleo principal
- ✓ **Actuación 2.**- Carretera de Les Marines. Mejora mediante la consolidación del espacio peatonal y ciclista para arcén e intersecciones.
- ✓ **Actuación 3.**- Les Rotes: Creación de itinerario peatonal, en paseo marítimo que se extiende entre la playa Marineta Casiana y el límite del término municipal, mediante acondicionamiento de la plataforma existente.
- ✓ **Actuación 4.**- Carretera de Ondara al Polígono Industrial - Hospital: Creación de itinerario peatonal.
- ✓ **Actuación 5.**- Plaza San Jaume- Antiguo Hospital de Marina Alta: Creación de Itinerario peatonal.
- ✓ **Actuación 6.**- Miguel Hernández. Mejora en base a la corrección de discontinuidades por defectos en la pavimentación.
- ✓ **Actuación 7.**- Bulevar de Passeig de El Saladar. Mejora del mismo solucionando su falta de continuidad en intersecciones.
- ✓ **Actuación 8.**- Av. Joan Fuster. Creación de plataforma con túnel de comunicación entre ambos tramos de Av. Joan Fuster, separados por la línea ferroviaria de TRAM.
- ✓ **Actuación 9.**- Carrer de la Vía Oeste. Mejora solucionando problemas de insuficiencia.
- ✓ **Actuación 10:** La Xara - Estación de FGV La Xara: Creación de itinerario peatonal.

El posterior apartado detalla las características de cada una de las referidas actuaciones sobre itinerarios de primer orden.

- **Itinerarios y centros de barrio**, que forman el espacio de movilidad "no motorizada" para los viajes interiores hacia los equipamientos y servicios desde la residencia y desde las paradas del transporte colectivo. Las actividades de proximidad quedan integradas en la red peatonal y de espacios "libres de coches", garantizando la seguridad vial y un nivel de autonomía conveniente para peatones especiales, niños, personas mayores y con requerimientos específicos de accesibilidad. La movilidad del barrio se convierte en un factor de cultura y la reducción en el uso del automóvil empieza desde los viajes más cercanos para ir extendiéndose a los de mayor distancia cuando la red cumple los criterios de continuidad, amabilidad, accesibilidad e intermodalidad.

- El programa se complementa con el **equipamiento para la continuidad y “amabilidad” de las redes “no motorizadas”**,
 - ✓ Sistemas señalización que favorezcan la movilidad peatonal: mobiliario urbano que facilite información sobre el itinerario peatonal, fases semafóricas favorables a los peatones, etc.

Ilustración 12 Señalización de itinerarios peatonales.



Señalización Itinerarios Peatonales.



Señalización Itinerarios Peatonales y de Tráfico

- ✓ Equipamiento ambiental, iluminación, etc. que hagan posible y agradable el desplazamiento para la generalidad de los usuarios y en todos los períodos del día y estacionales.
- ✓ Aumento del sistema de vigilancia policial que corrija las infracciones por parte de los usuarios de los modos motorizados y que dificultan y disminuyen la seguridad de la movilidad de peatones y ciclistas.

3.1.2.1 Programa de actuaciones sobre itinerarios de primer orden

Las actuaciones descritas en el apartado anterior se encaminan a la consolidación de itinerarios de primer orden.

La siguiente tabla clasifica las actuaciones según tipología y área urbana afectada

Tabla 4 Actuaciones relacionadas con itinerarios peatonales de primer orden

Área	Área de prioridad peatonal	Tipo Actuación(MOV LIDAAD PEATONAL)		
		Cobertura discontinuidades	Creación itinerarios o reordenación viario	Mejoras en itinerarios existentes
Les Roques	Actuación 1 – Área calles residenciales			
Baix La Mar	Actuación 1 – Área calles residenciales			
Centro Mercado	Actuación 1 – Área 30			
Fachada marítima del Centro Urbano	Actuación 0 – Reordenación del frente costero con peatonalizaciones y creación de itinerarios		Actuación 0 – Reordenación del frente costero con peatonalizaciones y creación de itinerarios	
Dénia núcleo central		Actuación 8 – Av. Joan Fuster. Construcción de túnel tráfico –peatonal		Actuación 6 – Miguel Hernández. Corrección defectos en la Pavimentación
				Actuación 7 – Passeig El Saladar. Continuidad intersecciones en el Bulevar.
Les Marines				Actuación 9 – Carrer Vía Oeste: corrección insuficiencia Actuación 2 – Ctra. Les Marines. Consolidación de espacio peatonal y ciclista
Les Rotes			Actuación 3 – Les Rotes. Creación de itinerario peatonal.	
Polígono Industrial			Actuación 4 – Carretera de Ondara. Creación de itinerario peatonal	
La Pedrera – Montgó			Actuación 5 – Antiguo Hospital. Creación de itinerario peatonal	
La Xara			Actuación 3 – Estación de FGV La Xara. Creación itinerario peatonal	

Actuación 1.- Reordenación del frente costero en el núcleo principal
Justificación

En el conjunto de actuaciones relacionadas con la reconversión prevista de usos del frente costero próximo al núcleo urbano principal, se contemplan las siguientes particularidades que afectan a la movilidad peatonal:

- ✓ Peatonalización de la sección, en la franja comprendida entre la Plaza de Benidorm, y la Plaza del Oculista Buigues: No sólo consolida los itinerarios peatonales existentes en la configuración actual en torno a la Plaza del Raset, el Pasaje Rafael Yagüe Buill y la Explanada de Cervantes, sino que se ven ampliados y libres de tráfico motorizado. Debido al desarrollo de nuevos centros atractores y a la ubicación de la estación de autobuses interurbanos, el ámbito se verá reforzado en cuanto a demanda de desplazamientos a pie.
- ✓ Creación de una banda de tránsito peatonal suficiente en el resto del ámbito, entre Consolat del Mar y la Calle Mar de la Sort junto a la Playa Marineta Casiana.

Junto con la implantación de una vía ciclista en todo ese ámbito, estas medidas harán que la posibilidad de que los desplazamientos no motorizados adquieran protagonismo en el entorno de las zonas de mayor atracción del centro urbano de Dénia se vea reforzada.

Actuación

Las particularidades de la reconversión según tramos se detallan a continuación:

Tabla 5 Reordenación por tramos del frente marítimo en torno al centro de Dénia según usos

Tramo	Tráfico Motorizado general	Tráfico o residentes/servicios	Estacionamiento	Peatones	Ciclistas
Consolat del Mar	Pasa a ser 2 carriles por sentido libres	-	Prohibido	Oeste: se mantiene Este: Pasa a zona de playa detrás del muro	Pasa a espacio de actual paseo marítimo
Raset- Explanada Cervantes	Desaparece	Banda de 6 metros	Parking Subterráneos	Peatonalización sección	Banda de 3 metros
Castell d'Olimbroi.	1 carril por sentido libre	-	Prohibido	banda 7 metros	Banda 3 metros
Mar de la Sort en Club náutico	Desaparece	prohibido	Mantiene parking Club Náutico Elimina Batería en mar de la Sort	Peatonalización Mar de la Sort	Banda 3 metros
Mar de la Sort en Marineta Casiana	Desaparece	Banda de 6 metros	Prohibido	Peatonalización Mar de la Sort	Banda 3 metros

A efectos de movilidad, con esta medida, que involucra la peatonalización de una gran parte de la fachada marítima y de un itinerario peatonal continuo de ámbito costero más allá de los límites del núcleo principal, se alcanzan los siguientes logros:

- ✓ Junto con la definición de áreas de prioridad peatonal relacionadas con núcleos históricos –Les Roques, Baix la Mar–, y con la zona comercial del centro (Centro–Mercado), se establece una gran área continua con gran accesibilidad entre ámbitos, para los desplazamientos a pie.
- ✓ Se soluciona el déficit de permeabilidad entre núcleos históricos y zona portuaria, impulsando el crecimiento de desplazamientos a pie.
- ✓ Se solucionan problemas de continuidad en el frente costero, en particular, los actuales accesos deficitarios entre el centro urbano y el área de acceso al dique sureste (Club Náutico) y la Playa de la Marineta Casiana.
- ✓ Mejora en la calidad ambiental al desaparecer un viario (Les Marines i Valencia) que alberga en la actualidad altas intensidades de paso de vehículos a motor y limita de forma considerable los espacios peatonales.

Actuación 3. -Les Rotes. Creación de itinerario peatonal en la Franja costera
Justificación

A continuación del extremo este del Paseo Marítimo de la Playa Marineta Casiana, se desarrolla un itinerario peatonal costero con mayor elevación sobre el nivel del mar, que discurre en trayectoria sinuosa hasta prácticamente el final del término municipal.

Una parte del mismo está configurado por losetas de sillería, y el resto, por pistas asfaltadas o itinerarios no consolidados.

Actuaciones

En algunos puntos de estos itinerarios, por la presencia de accidentes geológicos de pequeña escala no se dispone de continuidad.

La actuación consiste en el acondicionamiento de todo el paseo en su longitud eliminando puntos de discontinuidad.

Actuación 4. Creación de un itinerario peatonal en Carretera de Ondara.Justificación

La finalidad de la implantación del citado itinerario corresponde a facilitar la accesibilidad al polígono Industrial y a las instalaciones del nuevo Hospital.

Actuación

- ✓ Estudio de la reestructuración de los espacios entre los carriles de circulación de la Carretera de Ondara CV 725 y las naves industriales. El margen considerado para la implantación de la vía ciclista será el margen sur de dicha carretera, dado que la mayor parte de las naves del polígono se encuentran en esa área al sur de la CV 725, y la mediana de la que está dotada supondría, caso de implantarse en el margen norte, una barrera de accesibilidad.
- ✓ Implantación de acera bici, segregada de la circulación (de intensidad alta)

Actuación 6. Miguel Hernández.Justificación

Las bandas peatonales a ambos márgenes de la calzada de Miguel Hernández presentan numerosos puntos de discontinuidad debido a la falta de pavimentación. En algunos de los casos la transitabilidad del pavimento es insuficiente aún existiendo una capa de cemento.

Actuación

Es necesario corregir el deterioro en este aspecto de la calidad del itinerario en uno de los ejes principales Este-Oeste que proporcionan accesibilidad al área portuaria y la Playa Punta del Raset desde los núcleos residenciales del interior del centro urbano de Dénia.

Ilustración 13 Carretera de Ondara y Av. Miguel Hernández

Carretera de Ondara (Madrigueres) y polígono Industrial



Av. Poeta Miguel Hernández

Actuación 7. Bulevar del Passeig de El Saladar.Justificación

En casi la totalidad de las intersecciones del Passeig del Saladar en las que el bulevar se ve truncado por la presencia de una calzada, no existe cruce peatonal, de tal forma que la trayectoria que el peatón se ve obligado a realizar consiste en el cruce de tres pasos de peatones por las vías complementarias.

El efecto de esta discontinuidad es la alteración de la trayectoria rectilínea, de modo que el itinerario peatonal pierde atractivo y efectividad, en desplazamientos que involucren gran parte del paseo.

Actuación

- ✓ Creación de los rebajes desde el nivel de acera hacia la calzada
- ✓ Implantación de cruces peatonales, pasos con señalización horizontal (cebreado) y vertical

Actuación 8. Avenida de Joan Fuster. (Modificada)Justificación

La presencia de la línea ferroviaria en casi la totalidad de la actual franja límite sur del al sur del núcleo urbano principal de Dénia constituía una barrera de permeabilidad para todos los usuarios, motorizados y no motorizados, a excepción de los 4 puntos con paso a nivel existentes.

La tranviarización de la línea actual facilita la permeabilidad y conexión peatonal.

Actuación

La tranviarización de la línea facilita que queden favorablemente aproximados los itinerarios del sur, en concreto la Avenida de Joan Fuster, con los itinerarios de nueva implantación en el frente marítimo.

Actuación 9. Carrer de la Vía Oeste. Corrección de la insuficiencia para el tránsito peatonal.Justificación

El extremo oeste, de Carrer de la Vía en su confluencia con la Pl. del Archiduque Carlos, presenta un estrechamiento por la existencia de fincas que limitan el ancho de sección total de modo que, en base a establecer una suficiencia para el tránsito de vehículos a motor, el ancho destinado a espacio peatonal es insuficiente y presenta un desnivel que agrava aún más la falta de transitabilidad.

Este tipo de inconvenientes también se presentan en el tramo medio de Carrer de la Vía, comprendido entre este tramo y Carrer Diana: en su margen sur el espacio peatonal es inexistente o insuficiente, siempre anulado por la presencia del estacionamiento en una calzada sobredimensionada.

Actuación

- ✓ Estudio del redimensionamiento de los espacios destinados a distintos usos en Carrer de la Vía Tramo Medio (Entre Diana y Sant Josep), con una mayor participación del espacio peatonal.
- ✓ Nivelar todo el espacio disponible en el tramo Oeste junto a la confluencia con la Plaza del Archiduque Carlos. Eliminando la barrera que existe para el peatón con la propia elevación actual de la misma. Es adecuada la implantación de un pavimento modular con adoquines resistentes para implantar la nueva calzada.
- ✓ Visualización del espacio peatonal con pavimento diferenciado, señalización de peligro y limitación de velocidad.

Ilustración 14 Passeig El Saladar y Carrer de la Via Oeste

Passeig El Saladar



Carrer de la Via Oeste

Actuación 10.- La Xara – Estación de FGV La XaraJustificación

Creación de itinerario peatonal en el camino sur que une el núcleo principal con el apeadero del TRAM "La Xara". La distancia es de 700 m.

Actuación

- ✓ acondicionamiento del trayecto y compactación de firme
- ✓ señalización de destino

Actuación 11.- Ronda Urbana (nueva actuación PE 2.017)Justificación

La sección de la nueva ronda urbana debe incluir todos los modos de transporte y por lo tanto se configura como un itinerario peatonal de primer orden.

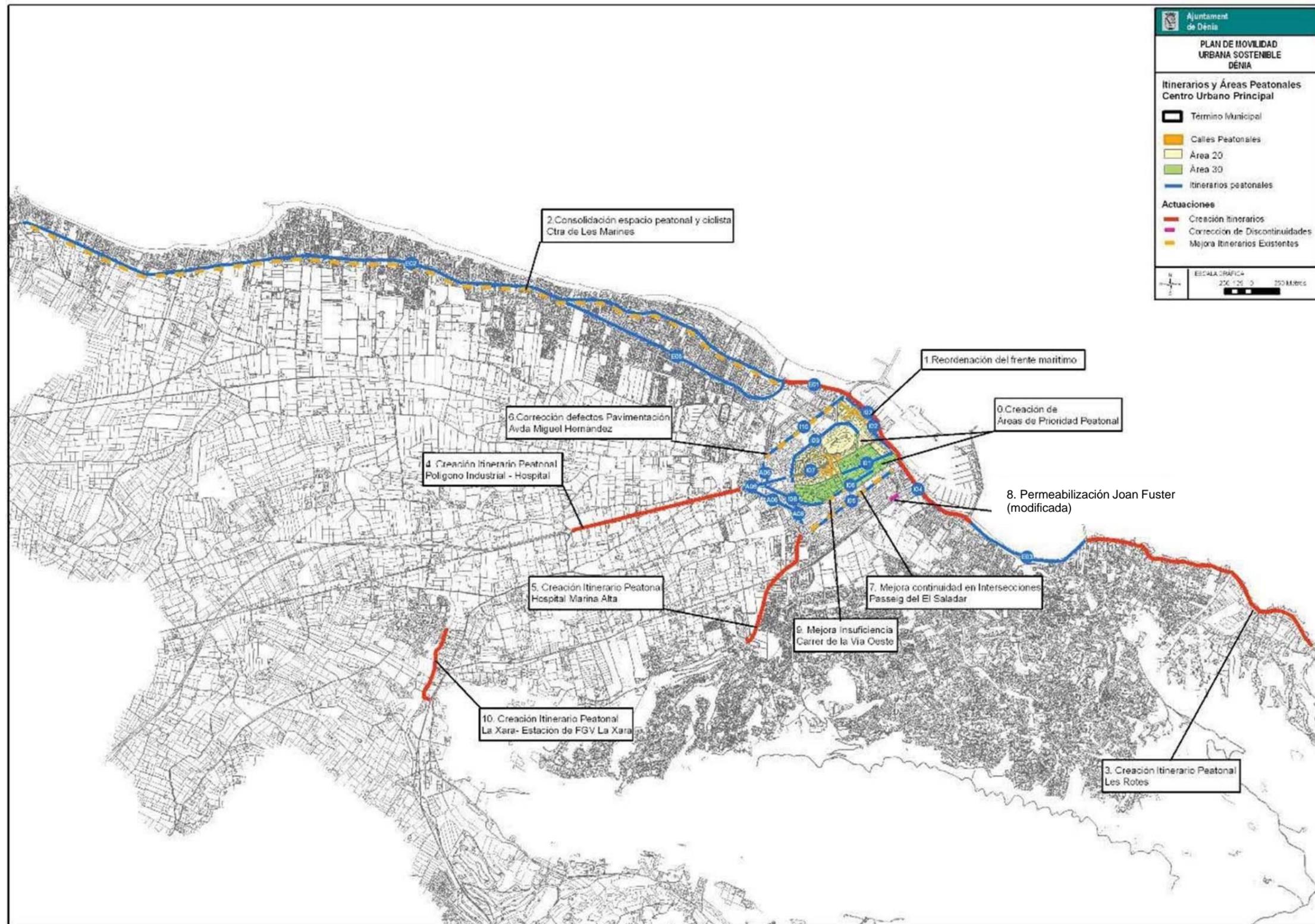
Actuación

Generación de un eje peatonal continuo de 3 m de ancho mínimo de acera o senda segregada.

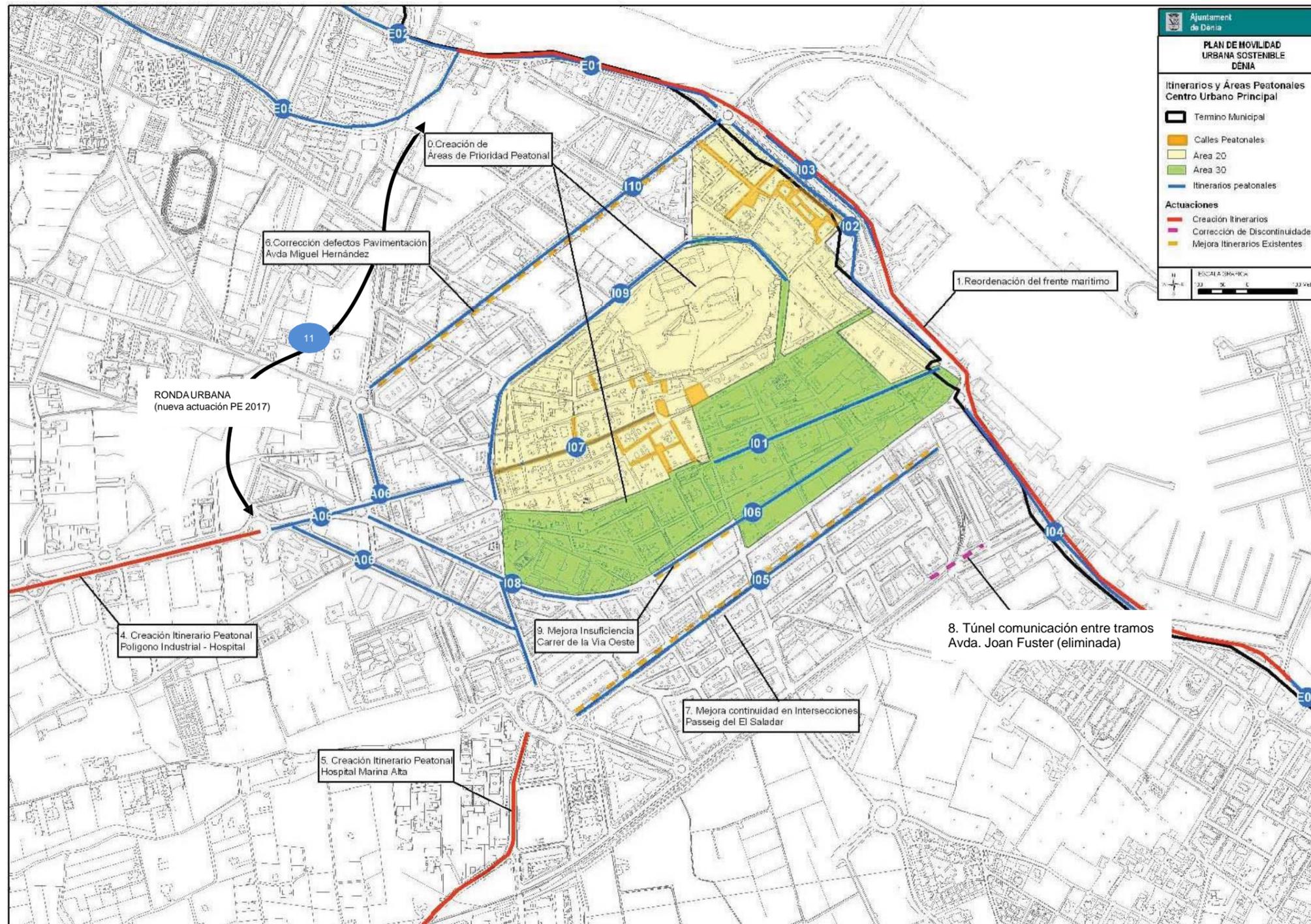
Ejecución

A cargo de los sectores responsable de la urbanización de la ronda urbana.

Plano 2 Propuestas de actuación sobre itinerarios peatonales de primer orden en Dénia Término Municipal



Plano 3 Propuestas de actuación sobre itinerarios peatonales de primer orden en Dénia Centro urbano y alrededores



3.1.3 Eliminación de barreras para personas con movilidad reducida

3.1.3.1 Justificación

Las personas con discapacidades físicas y sensoriales tienen una tarea difícil a la hora de enfrentarse con el espacio público de Dénia: aceras impracticables, estrechamientos, desniveles, falta de señalización para lograr la accesibilidad universal, obstáculos continuos con farolas, mobiliario urbano diverso, etc. En general, las actuaciones favorables a la mejora de la accesibilidad son de carácter aislado y los elementos específicos favorables a romper las barreras como la instalación de pavimento táctil se ubica de forma arbitraria con lo que pierde la utilidad con la que fue pensada.

En Dénia se detecta una falta de acondicionamiento para personas con movilidad reducida, ya que las secciones son muy limitadas y sin rebajes en las aceras en la mayor parte de los casos, junto a una falta de tratamiento en el entorno de equipamientos sensibles como centros educativos, administrativos o centros de salud.

2. Objetivos

Ordenar todos los aspectos de la acción municipal en lo relativo a los requerimientos de accesibilidad que deben tener los espacios y medios donde se desarrollan las actividades ciudadanas para garantizar un acceso universal a las mismas independiente de las condiciones físicas, sensoriales y psíquicas de las personas.

Cualquier actuación relacionada con la movilidad y la accesibilidad, el desplazamiento peatonal, el acceso a los transportes públicos y al estacionamiento deberá cumplir la normativa vigente de accesibilidad Ley 1/1998, de 5 de mayo, de Accesibilidad y supresión de barreras arquitectónicas, urbanísticas y de comunicación, de la Generalitat Valenciana.

3. Descripción

En este sentido el Plan de Movilidad Urbana Sostenible integra estos requisitos específicamente en una serie de programas.

Aunque el Plan de Movilidad Urbana Sostenible recoge todos los requisitos en las actuaciones que desarrollan los distintos aspectos de la movilidad para la consecución de una accesibilidad total en el municipio se considera necesaria la redacción en un **Plan de Accesibilidad Municipal** que integre además todos aquellos aspectos no directamente relacionados con la movilidad física. Este Plan estará dirigido a identificar y programar actuaciones dirigidas a conseguir una accesibilidad universal independiente de las condiciones físicas, sensoriales y psíquicas de los ciudadanos, y deberá ser consensuado con todos los agentes implicados.

El programa de apoyo a los anteriores persigue la eliminación de barreras para las personas con movilidad reducida. Las actuaciones se centran, entre otros, en:

- ✓ Continuidad de los itinerarios y eliminación de obstáculos en las aceras.

- ✓ Rebajes y mejoras en los pasos de peatones.
- ✓ Instalación de franjas-guía táctiles para invidentes, detectables al hacer uso del bastón, en itinerarios de primer orden con espacios de más de 7 m de anchura de sección.
- ✓ Fases semafóricas en cruces de peatones dotadas de dispositivos acústicos.

En particular, las actuaciones sobre la reordenación frente marítimo y la conversión de núcleos históricos (Les Roques y Baix La Mar) y Centro-Mercado en áreas de prioridad peatonal, han de contemplar especialmente esta planificación de accesibilidad.

3.2 Movilidad ciclista

Los objetivos de la red coinciden en lo básico con los que se plantean habitualmente cuando se llevan a cabo estrategias y actuaciones de movilidad urbana sostenible. De hecho la movilidad ciclista tiene que llevarse a cabo con seguridad y amabilidad en la inmensa mayoría del viario urbano, y en la mayor parte mediante tratamientos de coexistencia con la movilidad motorizada. De ahí que la viabilidad de las nuevas infraestructuras y “facilidades” ciclistas, y su mayor efectividad en el futuro para conseguir un reparto más favorable en la movilidad urbana, será una realidad si se ponen en práctica el resto de las políticas y actuaciones de movilidad sostenible. Los objetivos generales son:

1. Aumento del número y longitud de los viajes en bicicleta
2. Aumento de la seguridad ciclista
3. Potenciar entre los ciudadanos el conocimiento del uso de la bicicleta

3.2.1 Red de itinerarios ciclistas

3.2.1.1 Justificación

La búsqueda de modos de transporte más sostenibles es uno de los objetivos del PMUS y de ahí que se haga énfasis sobre la importancia de la movilidad ciclista. La bicicleta es un medio de transporte con muchas ventajas frente a otros medios; es rápido, saludable, barato, no contamina y da autonomía al usuario. Pero estas ventajas sólo pueden verificarse si existe una infraestructura adecuada en cuanto a comodidad y seguridad para el ciclista.

El primer elemento necesario para utilizar la bicicleta de una manera cotidiana es la existencia de una infraestructura apropiada. En general, el usuario potencial percibe un riesgo elevado en circular compartiendo viario con los coches, especialmente en las vías de circulación rápida.

Por ello, si se quiere introducir este modo de transporte como alternativa en los viajes cotidianos, es necesario crear una red básica con infraestructura segregada en las vías donde se permite la circulación de vehículos a más de 30 kilómetros por hora. En las calles con calmado de tráfico y velocidad inferior a 30 km/h, el ciclista puede compartir el viario con los coches o circular en zonas reservadas sólo mediante señalización horizontal.

En la actualidad el municipio de Dénia cuenta con una red de itinerarios ciclistas insuficientes para la creciente demanda de infraestructuras y espacios específicos de circulación de bicicletas, que exigen unos estándares de calidad, seguridad y accesibilidad que permitan considerar la bicicleta como un medio de transporte urbano posible.

3.2.1.2 Antecedentes

Red de itinerarios ciclistas existentes en Dénia

El término municipal adolece de una escasa presencia de itinerarios ciclistas en la actualidad, limitados prácticamente a la franja costera (Consolat del Mar–Pasaje Rafael Yagüe Buill) y a la Avenida de Gandía y con un muy escaso grado de conectividad entre centros de interés y núcleos poblados.

Circulación ciclista en vías interurbanas en el término municipal de Dénia

En las vías interurbanas que unen los cascos principales de Dénia con otros núcleos y localidades cercanos, se analiza la posibilidad del tránsito ciclista en base a las siguientes agrupaciones.

- Grupo I1.– Vías de tráfico motorizado de un carril por sentido sin arcén transitable o con arcén insuficiente. La circulación ciclista entorpece el tráfico motorizado que se ve obligado a realizar adelantamientos. Además por las distancias es sólo apto para ciclistas de carretera.
- Grupo I2.– Vías de tráfico motorizado con arcén transitable. Normalmente el usuario ciclista escoge el arcén para circular para mayor seguridad evitando compartir espacio en los carriles de circulación. En este caso no existe límite y el grado de seguridad por distancia lateral lo determina el ancho de sección del arcén, óptimo si es mayor, favorable 1,50 metros.
- Grupo I3.– Vías de dos carriles por sentido. Aún en el caso de que el ciclista escoja la circulación por el primer carril existe posibilidad de adelantamiento con bajo índice de riesgo por parte de los vehículos motorizados.

Las principales vías interurbanas implicadas en la conexión de los núcleos del término municipal de Dénia y localidades limítrofes son

Ctra. Dénia Xabia CV-736
Camí Veinal de Dénia a la Vessana i Silla CV-723
Carretera de La Xarayés i Jesús el Pobre CV-735
Madrigueras Carretera de Ondara CV-725
Itinerarios ciclistas de ocio catalogados.

Ctra. Dénia Xabia CV-736

Se trata de vía de doble sentido y un carril por sentido de circulación. No dispone de arcén suficiente, con lo cual la catalogación de esta vía corresponde al grupo I1. Presenta además el inconveniente de la falta de iluminación y sus desniveles para salvar el macizo del Montgó entre ambas localidades.

Camí Veinal de Dénia a la Vessana i Silla CV-723 (Antigua Carretera de Gandía)

Está dotada de un carril por sentido y no posee arcén suficiente en los márgenes. Catalogación en el grupo I1. Posee además puntos con escasa visibilidad por presencia de lindes.

Carretera de La Xara y Jesús el Pobre CV-735

Está dotada de un carril por sentido y no posee arcén suficiente en los márgenes. Catalogación en el grupo I1.

Calle Madrigueres Carretera de Ondara CV-725

Sirve de enlace con las vías litorales de gran ámbito N332 y AP7, y por ello registra importantes intensidades de tráfico. Dispone de dos carriles por sentido con mediana e iluminación a lo largo de 2.500 metros y el arcén de ambos márgenes es transitable y suficiente aunque presenta discontinuidades. No se dispone de datos de tráfico pesado. El problema es que más allá de la intersección con la carretera de Alcalalí a la Playa no existe más que un carril por sentido y ausencia de iluminación. Por la distancia, además, desde Dénia a Ondara, de 7 Km, su catalogación es I1.

Itinerarios ciclistas de ocio catalogados.

De los senderos importantes que se encuentran en el término municipal, orientados a turismo medioambiental, destaca la Vía verde del ferrocarril Dénia Carcaixent, cuyo trazado, abandonado desde la desaparición del ferrocarril en 1974, actualmente se encuentra en fase de adecuación en base a la Agenda 21 Local.

Circulación ciclista en vías del interior de núcleos urbanos en Dénia

Los factores que impone el tráfico rodado y que influyen en la transitabilidad de usuarios ciclistas en dichas vías de la vía son:

Intensidades de vehículos que circulan

Estacionamiento

Intensidades de vehículos que circulan

Condicionan la probabilidad de que existan maniobras de adelantamiento y esperas frente a otras vías con prioridad (ceda del paso en gloriets, etc.). A mayor intensidad de tráfico rodado, mayor es la probabilidad de que el tráfico ciclista interfiera.

En relación a este aspecto, y la posibilidad de circulación en paralelo, destacan tres tipologías dentro del viario:

- Grupo N1. Calzadas de doble sentido y con al menos dos carriles por cada sentido de circulación. En relación a la posibilidad de efectuar maniobras de adelantamiento, este grupo se cataloga como un caso de calzadas con adelantamiento viable a ciclistas.
- Grupo N2. Calzadas de doble sentido, sin marcas viales de delimitación de sentidos o con línea discontinua. Este grupo también se cataloga como un caso de calzadas con adelantamiento viable a ciclistas, aunque tiene existe condicionamiento por la circulación en sentido contrario.
- Grupo N3. Vías con un solo carril y sentido o doble sentido y un carril por sentido con mediana, y con un ancho de sección reducido en la calzada efectiva para la circulación, es decir, el

remanente del espacio utilizado para el estacionamiento. Su incidencia sobre el tráfico motorizado es tal que generalmente la circulación ciclista va a limitar el tránsito en estas vías ya que la bicicleta se considera que circulará a un promedio de 15 km/hora. Dada la configuración de la calzada no se dispone de un ancho de sección suficiente para que el vehículo a motor realice el adelantamiento. Como nota anticipativa se señala que a la para garantizar la seguridad, en el momento de establecer como itinerarios ciclistas una posible opción es la creación de dichas vías de un área 30, con limitación de velocidad para el tráfico motorizado.

- Grupo N4. Vías con arcén transitable y suficiente y con dificultades para el uso de la calzada. En este caso la resolución de la ciclabilidad es el empleo del arcén aunque en muchas ocasiones el ancho de sección es demasiado ajustado y no existe margen de resguardo lateral suficiente (1,5 m en adelantamientos aciclos).

El estacionamiento

Es otro elemento a tener en cuenta en la peligrosidad de la circulación ciclista. La aproximación a los vehículos estacionados aumenta el riesgo de accidentes por apertura de puertas en el caso de estacionamiento en línea, y por obstrucción de la vía en las incorporaciones de los vehículos estacionados en batería por falta de visibilidad del conductor.

Las vías arteriales de los núcleos urbanos no presentan condiciones óptimas para la circulación ciclista en la calzada, como se puede observar en los casos de la Av. de Miguel Hernández y la Av. de Alicante en el interior del núcleo principal, y la Carretera de las Marinas a su paso por los núcleos de la franja costera.

Así en Av. Miguel Hernández y Av. de Alicante existen importantes intensidades de tráfico rodado. Este hecho unido a que sólo disponen de un carril por sentido hace que resulte poco propicia para la seguridad ciclista. También existe en la Av. Alicante el inconveniente del estacionamiento para adelantamientos seguros. En la Av. Miguel Hernández existe resguardo con la línea de estacionamiento.

En la carretera de Les Marines, con una limitación de velocidad de 50 km/h y una importante intensidad de tráfico motorizado en periodo estival, la circulación ciclista en condiciones de cierta seguridad queda desplazada a los arcenes cuando estos existen. Pero hay que considerar además que en muchos de los casos el espacio del arcén se comparte con el tránsito peatonal al no existir plataforma para transeúntes.

Otras vías arteriales de núcleos urbanos como la Carretera de Les Rotes, disponen en algunos tramos de arcén transitable en la calzada, segregado de la banda peatonal, aunque con dimensión ajustada (ancho sección <1 m.) y sin espacio de resguardo de los carriles de circulación.

Las vías cuya circulación de bicicletas resulta menos obstaculizadora al tráfico rodado, independientemente de su topología y conformación, son las locales del barrio de Les Roques, y las inmersas en las áreas urbanas del norte y del sur (a excepción de los viales arteriales como el ya descrito de Av. Miguel Hernández), aunque todas ellas presentan como factor negativo el estacionamiento y además, la visibilidad en muchas de las intersecciones.

Las vías locales periféricas de estos núcleos, tales como Avenida de Joan Fuster y Furs, presentan mejores condiciones para la circulación ciclista, al ser incluidas en el tipo N2.

De las calles del centro comprendidas entre Carrer de la Mar y Patricio Ferrándiz la mayoría de ellas, son vías de media-baja intensidad horaria, a excepción de Patricio Ferrandiz (de sentido único Este) que, constituida como vía distribuidora y próxima a la Pl. Oculista Buigues, registra mayor intensidad en hora punta de mañana que en el entorno.

La mayoría son de un sólo sentido y carril y, por las características del entorno, la velocidad de usuarios ciclistas y tráfico motorizado es similar (en torno a 10 o 15 Km/h).

Pero aunque se trate de ejes de una continuidad suficiente para la comunicación de varios ámbitos en el seno de las zonas de transporte, no están exentas de peligrosidad debido a la presencia de estacionamiento en casi todas ellas.

Ilustración 15 Circulación ciclista en la Calzada de C. Furs, Pl. Oculista Buigues, Les Rotes y Les Marines



3.2.1.3 Objetivos

Creación de un entorno físico seguro, cómodo y con continuidad para los desplazamientos en bicicleta se propone una red de itinerarios ciclistas que permitan la conexión de los núcleos de población entre sí y con los principales centros atractores del municipio de Dénia.

Los itinerarios tienen como objetivo fomentar y normalizar el uso de la bicicleta como modo de transporte cotidiano en el municipio.

1. Completar las redes ciclistas actuales y crear otras de nexo entre ámbitos.
2. Favorecer la convivencia con el automóvil en viario urbano de baja jerarquía.
3. Dotar de seguridad a los itinerarios ciclistas.
4. Mejorar la información de los itinerarios ciclistas.

3.2.1.4 Descripción

1. Elementos a tener en cuenta en el diseño de la red

- La reducción de la movilidad motorizada en general, la jerarquización viaria que aleja los tráficos pesados e intensos de la mayor parte del viario de barrio y del Centro Urbano hace posible la "integración masiva" de la bicicleta en todos los "niveles bajos" de la jerarquía circulatoria, calles de acceso local, de distribución local, ejes de barrio con transporte colectivo, donde la bicicleta puede ocupar su lugar en los espacios de circulación si se extiende a los barrios los tratamientos de prioridad peatonal y Zonas 30.

- La extensión de la red principal de itinerarios a los barrios densos alejados del centro. En cada barrio se puede facilitar la movilidad ciclista implantando "medidas ligeras" que complementan la regulación del viario haciendo viable la "coexistencia" con los vehículos motorizados. Sin embargo la potenciación de la bicicleta como un medio de transporte efectivo y seguro hace obligado facilitar la continuidad física y funcional de los itinerarios que conectan cada barrio con el centro y con los diferentes sectores de actividad de la ciudad.

- La introducción de "nuevas tecnologías" que apoyen la movilidad vertical ayudando a superar fronteras naturales y denominadas con el término técnico "modos hectométricos" por resolver la conectividad peatonal-ciclista en distancias inferiores a los 100 metros, debe realizarse bajo el concepto de formar parte de una red integrada por tramos de vías no motorizadas, rampas, saltos de nivel y de infraestructuras-barreras,...., de forma que sirvan para dar continuidad y comodidad a los modos que más contribuyen a la sostenibilidad urbana.

- Facilitar el uso de la bicicleta para otros motivos no relacionados directamente con el transporte como el deporte, el ocio y las actividades del tiempo libre. El objetivo de estas actuaciones es posibilitar que cualquier ciudadano o visitante, incluyendo los que practican cicloturismo, pueda recorrer el territorio municipal conectando con poblaciones próximas con Vías Verdes.

•Extender las infraestructuras ciclistas a los nuevos desarrollos urbanos, realizándolas al mismo tiempo que la urbanización, lo que permite menores costes en su construcción y disponer de las facilidades ciclistas desde los primeros momentos del funcionamiento del nuevo barrio. Ello servirá sin duda para conseguir conductas de movilidad sostenible en viajes locales a los equipamientos y servicios. La bicicleta debe aparecer como una alternativa efectiva para la movilidad interior y para el acceso a los centros de atracción de la ciudad desde el primer momento en que se van habitando los nuevos barrios.

•Poner en servicio un "mallado" de la red de bicicletas que complemente la red básica de itinerarios principales y sirva para dar servicio a calles y equipamientos de los barrios. Estos itinerarios y tramos de vía ciclista de barrio, junto a las ordenaciones viarias y la extensión de las actuaciones de "calmado del tráfico" deben facilitar "llevar a puerta" la bicicleta para todos los habitantes y usuarios del barrio.

•También deben quedar accesibles en bicicleta todos los parques y espacios verdes de la ciudad, bien conectados por la red de itinerarios principales bien por "medidas ligeras" de la red ciclista de barrio. La posibilidad de ligar el ocio a la bicicleta debe ser extensible a todas las áreas de naturaleza.

•Aprovechar para integrar la bicicleta en todas las actuaciones emblemáticas de la ciudad, proyectos de urbanización de ejes de actividad, itinerarios peatonales, parques, equipamiento ciclista-aparcamiento en centros de atracción de viajes, y en los espacios urbanos favorables al uso de la bicicleta, centros educativos, centro urbano, equipamientos y edificios de servicios, espacios comerciales, etc. La bicicleta tiene que acabar siendo un símbolo de calidad urbana como ocurre en una gran parte de las ciudades norte europeas.

•En el caso particular del viario del núcleo principal de Dénia, resulta complicada la elección de un viario suficiente para la implantación de vías ciclistas segregadas. Además, no existen espacios peatonales suficientes, ni siquiera en las vías arteriales de la jerarquía. La consolidación de las vías arteriales, alternativas al cierre de la fachada marítima, como colectores de tráfico motorizado, las convierten en inadecuadas para compartir tráfico ciclista en la calzada. Se debe por tanto establecer itinerarios en viarios distribuidores o locales de rápida accesibilidad y al ser posible, con un bajo índice de rotación de estacionamiento que pudiese obstaculizar el tránsito ciclista. La creación de las zonas de prioridad peatonal en este sentido favorecerá la circulación ciclista por los mismos y la conexión de los ámbitos relacionados.

2. Descripción de la red ciclista

Los itinerarios deben ser identificados con facilidad por los usuarios en cuanto a la conectividad de elementos geográficos, enclaves, barrios y equipamientos, facilitando con ello el uso como red apoyada por una señalización orientativa que ayuda al ciclista a tomar decisiones sobre su recorrido en las intersecciones y encuentros entre itinerarios.

La red de itinerarios ciclistas que resulta del programa de actuaciones propuesto, es la siguiente:

- ✓ **Itinerario 1.**– *Eje Marítimo Principal*: Desde Consolat del Mar a La Marineta Casiana
- ✓ **Itinerario 2.**– *Itinerario a Les Marines*.
- ✓ **Itinerario 3.**– *Les Rotes*, después de la terminación del paseo marítimo playa Marineta Casiana
- ✓ **Itinerario 4.**– Itinerarios Recomendados en *áreas de prioridad peatonal del Centro*
- ✓ **Itinerario 5.**– *Avenida de Gandia*, proponiendo actuaciones sobre el carril existente que actualmente está endesuso.
- ✓ **Itinerario 6.**– *Camí El Regatxo al Polideportivo Municipal*, continuación itinerario Av. de Gandia y conexión con Assagador de la Marjal
- ✓ **Itinerario 7.**– *a La Xara* por dos tramos: 7A por el sur del polígono Industrial en CV-725, y 7B por Camí del Saladar hasta dicha carretera.
- ✓ **Itinerario 8.**– *Carretera de Ondara CV 725*, junto al Polígono Industrial
- ✓ **Itinerario 9.**– *Assagador de la Marjal*
- ✓ **Itinerario 10.**– de la Pl. de Jaume I, por Avenida de Montgó al *antiguo Hospital de la Marina Alta*
- ✓ **Itinerario 11.**– entre La Xara y la *estación FGV La Xara*.
- ✓ **Itinerario 12.**– *Avenida de Miguel Hernández*.

Con estos itinerarios, la red ciclista del término municipal de Dénia, sin el cómputo de los viarios incluidos en las "áreas 30" declaradas en el centro, alcanza una longitud total de 32.410 metros.

Tabla 6 itinerarios ciclistas resultantes

Id	Ramal	Tramos	Tipo Vía	Tipo	Longitud (m)	Observaciones
1	Eje Marítimo Principal.	Consolat de Mar Raset Cervantes Castell d'Olimbroi Mar de la Sort- Aparcamiento Mar de la Sort- Marineta Casiana Paseo Marineta Casiana	urbana	Acera Bici Bidireccional (AB2)	3.470	Peatonalización de la sección en Pl.Raset-Cervantes y Mar de la Sort.
2	Les Marines	Ctra. Les Marines CV 735	urbana	Arcén Bici-peatonal (AR1)	13.310	Señalización
3	Les Arenetes-Les Rotes	CV 736 y CV 7340	Urbana, con dispersión poblacional en ámbito	Arcén Bici (AR1)	3.540	Señalización
4	Itinerarios Recomendados Centro		urbanas	Vía Compartida Unidireccional (VC1)	-	Inmersos en áreas de prioridad peatonal
5	Av. de Gandia		urbana	Carril Bici Unidireccional (CB1)	580	Medidas correctoras en existente.
6	El Regatxo	Av. Gandia -Assagador de la Marjal	urbana	Acera Bici Bidireccional (AB2)	785	Acceso a Polideportivo
7A	Ramón Ortega - Ctra. a La Xara	CV 725	interurbana	Arcén Bici (AR1)	3.420	Señalización e indicaciones de advertencia a todos los usuarios
7B	Pl Jaume I - Ctra a La Xara		interurbana	Arcén Bici (AR1)	1.195	Señalización e indicaciones de advertencia a todos los usuarios
8	Ctra. Ondara- Polígono - Hospital	Madrigueres - Ctra. Ondara CV725	urbana	Acera Bici Bidireccional (AB2)	960	Estudio complementario en accesos a naves industriales
9	Assagador de la Marjal	Assagador de la Marjal	urbana	Acera Bici Bidireccional (AB2)	2.300	Estudios particularizados de sección según tramos
10	Av. Montgó - Antiguo Hospital Marina Alta	Av. Montgó Sur Metge Manuel Vallalta	Urbana con dispersión	Acera Bici Bidireccional (AB2)	1.220	Se propone paso elevado
11	La Xara - estación FGV La Xara		interurbana	Senda bici peatonal (SB)	740	Adecuación del firme
12	Av. Miguel Hernández	Pz Benidorm-Pl.Cholet	urbana	Acera Bici Unidir. (2 x AB1)	890	Circunvalación norte

Tipos de vía ciclista y nomenclatura utilizados

Los tipos de vía ciclista utilizados en Dénia para el diseño de los carriles propuestos y la remodelación de los existentes se relacionan en la siguiente tabla:

Tabla 7 Tipos de vías ciclistas utilizadas en las propuestas de actuación.

Tipo	Abreviatura	Itinerarios implicados
Acera Bici Bidireccional	AB2	1, 6, 8, 9, 10
Acera Bici Unidireccional	AB1	12
Arcén Bici	AR1	2, 3, 7A, 7B
Vía Compartida Unidireccional	VC1	4
Carril Bici Unidireccional	CB1	5
Senda Bici Bidireccional	SB	11

El sufijo numérico, "1" ó "2" hace referencia a si la vía ciclista incluye los dos sentidos o uno sólo, generalmente el solidario con el sentido de circulación en la calzada, adyacente o compartida, para tráfico motorizado. En carriles -bici (calzada) no protegidos la vía será unidireccional, así como en los arcones y en las vías compartidas con un solo sentido.

Asimismo, se definen características técnicas de la ejecución, sobre todo en lo referente a actuaciones para conseguir el reparto adecuado de usos según el espacio de la sección en el viario.

Los esquemas de las modificaciones en los usos y anchos de sección parciales se concretan, cuando es necesario, por medio de unos croquis en la segunda página de la ficha correspondiente.

Intersecciones

En los itinerarios ciclistas propuestos en el término municipal de Dénia existe un alto grado de interacción y proximidad de los ciclistas con el tráfico motorizado, ya que gran parte se sitúan en la calzada, bien en el arcén o carriles bici adyacentes, o bien integrados en los carriles de tráfico motorizado, a modo de vías compartidas. En ocasiones estos tráficos son de una intensidad considerable y, en caso de algunas vías interurbanas, o incluso urbanas, las velocidades alcanzadas por los vehículos a motor pueden ser del orden de son de 50 km/h.

Es por tanto necesario establecer medidas de prevención para evitar posibles accidentes, diseñando y señalizando adecuadamente los itinerarios y especialmente en los puntos conflictivos, que son las intersecciones.

A lo largo de los itinerarios ciclistas existirán diversos tratamientos para las intersecciones, que tendrán en cuenta las vías involucradas en la intersección:

- ✓ la tipología y las características de la vía en la que está implantado el itinerario ciclista
- ✓ la tipología y las características de la vía que tiene intersección con el itinerario ciclista

- ✓ el tipo de vía ciclista referido en el tramo tratado en el itinerario.

Una descripción genérica de los distintos tratamientos para las intersecciones se incluye en el correspondiente apartado de los anejos.

Itinerarios resultantes del programa de actuaciones para movilidad ciclista.

Itinerario Ciclista 1.- Eje Marítimo Principal

Comprende toda la fachada marítima relativa al núcleo principal del municipio de Dénia, es decir, el tramo comprendido entre Consolat de Mar y el Paseo de la Marineta Casiana, ambos inclusive. Comprende los siguientes tramos de viario:

Consolat de Mar
Raset (actual (Les Marines y Valencia-Rafael Yagüe Buill))
Explanada de Cervantes
Castell d'Olimbroi Mar de la Sort
Paseo Marítimo Playa Marineta Casiana

Justificación

Las actuaciones referidas al establecimiento de nuevos itinerarios peatonales en toda la franja portuaria, deben ser integradas en el programa de ordenación del frente marítimo.

Actuaciones

- ✓ Desarrollo de una acera bici bidireccional segregada del espacio destinado a tráfico motorizado restringido, con un resguardo frente a la misma en los puntos en que sus itinerarios se presenten próximos. Ancho estándar de la acera bici bidireccional en el puerto: 3 m
- ✓ Tramo paseo Marineta Casiana. Marcas viales discontinuas de delimitación de espacio ciclista. Ancho recomendado 2 m junto a línea defachada.
- ✓ Intersecciones en viales restringidos para tráfico se dotarán de prioridad y se señalizará el paso ciclista mediante marca M4.4.
- ✓ Señalización horizontal de vía ciclista en las proximidades de los centros atractores.

Aunque la tipología en todo el eje marítimo corresponde a la de "acera bici bidireccional", se contemplan diferentes tramos según los diferentes usos de la sección, y el nivel de separación en relación con las demás plataformas.

- ✓ *Consolat de Mar.* En este tramo, el vial ciclista ocupa parte del actual paseo marítimo situado junto al muro. El paseo principal peatonal pasa a formar parte del recinto de la Playa Punta del Raset, al verse integrado en la misma, al otro lado del muro.

- ✓ *Raset.* Similar a la implantación del actual vial en Rafael Yagüe Buill, forma parte de la sección mayoritariamente peatonalizada. La plataforma ciclista dispondrá de un ancho de 3 m.
- ✓ *Explanada de Cervantes.* El itinerario transcurre solidariamente a dicho paseo peatonal, en otro tramo de la zona portuaria casi totalmente peatonalizado. En este tramo y en el anterior del Raset, discurre un vial para tráfico motorizado limitado, integrado en un área de prioridad peatonal. La plataforma ciclista dispondrá de un ancho de 3 m.
- ✓ *Castell d'Olimbroi.* Desde Pl. Rafael Yagüe Buil hasta Mar de la Sort, una parte de la sección se conserva para tráfico motorizado, con un carril por sentido. En el resto, correspondiente mayoritariamente al margen adyacente a la costa, se dispondrá de itinerario peatonal de 7 m. y ciclista de 3 m. de ancho respectivamente.
- ✓ *Mar de la Sort junto aparcamiento del Club Náutico.* Se peatonaliza la calzada, dejando intacto el área de aparcamiento junto al acceso sur a las dotaciones portuarias. Se implanta itinerario ciclista y peatonal.
- ✓ *Mar de la Sort junto a playa Marineta Casiana.* El tráfico de vehículos a motor estará limitado y existirá un itinerario peatonal y ciclista.
- ✓ *Paseo Marineta Casiana.* En el acceso desde el final de Mar de la Sort, se iniciará un itinerario ciclista integrado en el itinerario peatonal, delimitado por líneas horizontales en el pavimento. Ancho 2 m.

Itinerario Ciclista 2.- Les Marines

Justificación

Es necesario consolidar los itinerarios peatonal y ciclista en la Carretera de Les Marines CV 730. Pero el único espacio de tránsito posible para peatones y ciclistas en muchos tramos importantes de la Carretera de Les Marines es el arcén (a nivel) de la carretera, comprendido entre los carriles de circulación motorizada y las fachadas lindes de las fincas. Sólo en tramos donde la anchura total de la sección lo ha permitido, o en algunos otros tramos puntuales, se ha desarrollado acera segregada de la calzada mediante bordillos.

La concentración de usos a lo largo de este eje costero constituido por la carretera de Les Marines, tanto residencial como centros atractores de carácter comercial y de restauración, trae como consecuencia inevitable que en dicha vía confluyan todos los tipos de usuarios, tanto de vehículos privados, como transporte de mercancías, transporte público y, además, peatones y ciclistas.

El problema fundamental es la disposición de usos de viario; el prototipo de sección actual es como se describe a continuación

- ✓ Calzada de doble sentido de circulación, un carril por sentido, con un mínimo total de 7 metros para ambos carriles.
- ✓ Arcenes (a nivel) laterales, con una anchura escasa, algo superior a un metro.

No se dispone de posibilidades de ampliar ancho de viario.

Esta situación refleja obviamente un alto índice de conflictividad entre distintos usuarios, viéndose obligados los ciclistas a abandonar el arcén hacia la calzada ante la posible presencia de peatones en su trayectoria. No existe un vial paralelo en la franja lineal de Les Marines que puede ofrecer una alternativa o una distribución de usos hacia un vial u otro: únicamente, Assagador de la Marjal podría ofrecer esta posibilidad a lo largo de los 2.000 metros más próximos al centro urbano.

Entre las posibilidades estudiadas para alterar los usos del viario podría plantearse la distribución de usos peatonal y ciclista entre ambos arcenes con la correspondiente limitación de espacios que ello supone para los peatones, además, no existe espacio suficiente para albergar los dos sentidos en la circulación de de bicicletas en una misma plataforma lateral.

Actuaciones

Se basa esencialmente en mantener la situación actual, con la señalización oportuna.

- ✓ Establecer mediante señalización, sentidos de paso según el esquema con arcenes destinados a la circulación de peatones y ciclistas. Los arcenes serán coloreados. La señalización básica habrá de ser complementada mediante la señalización P 22 (advertencia precaución por circulación de ciclistas)
- ✓ Las intersecciones con otras vías otorgarán prioridad o, en su defecto, fases semafóricas favorables al tránsito en la carretera de Les Marines.

Actuaciones de acondicionamiento en el Itinerario Les Marines

Colorear el arcén

Señalización horizontal de usos peatonal y ciclista Señalización horizontal de prioridades en cruces (doble línea discontinua, con franja coloreada) Priorización tránsito en la carretera de Las Marinas; Fases semafóricas favorables Señalización P22

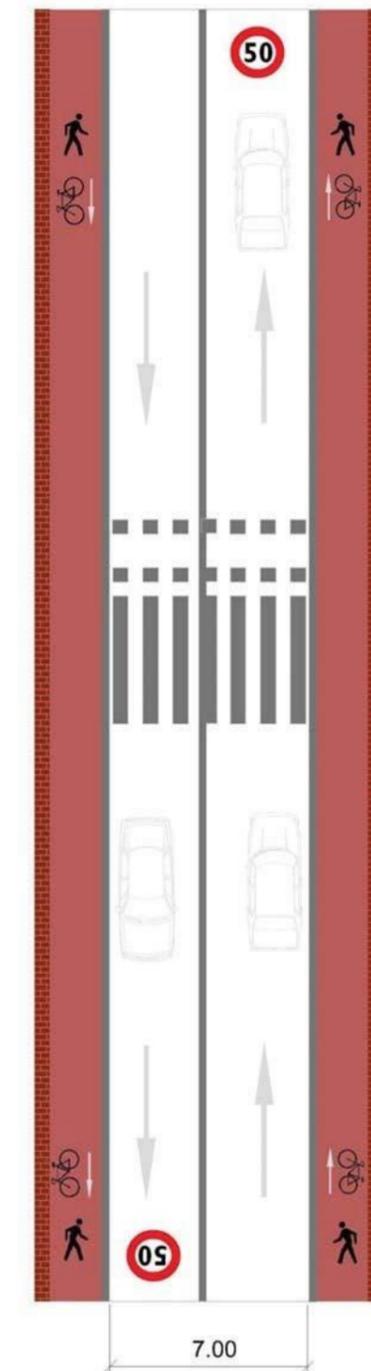
Cruces transversales alomados Calzada restringida a un máximo de 7 metros a excepción de curvas para facilitar paso de autobuses Puntos kilométricos visibles

Indicación de "Cruce Caminando" entramos en que se imposibilite hacer un espacio ciclistas segregado de la acera existente, o grandes estrechamientos

Es especialmente importante no descuidar la señalización de todos los aspectos referidos a la circulación de modos no motorizados por la carretera de Les Marines, en especial si existen centros de actividad próximos, para garantizar un mayor grado de seguridad en el uso de dicho itinerario.

En la ilustración siguiente se refleja el esquema fundamental del uso del arcén de la Carretera de Les Marines.

Ilustración 16 Usos actuales de la Carretera de Les Marines y señalización necesaria en el arcén



Itinerario ciclista 3.- Les Rotes-Les Arenetes.
Justificación

La única vía arterial de acceso a los núcleos costeros del sur del municipio, se compone de

- ✓ El tramo de la Carretera de Xabia CV 736 próximo a la Marineta Casiana (Continuación de Castell d'Olimbroi)
- ✓ La Carretera Barranc del Monyo a Les Arenetes CV 7340, que parte desde la anterior, en el kilómetro 1, hacia las urbanizaciones costera.

Actuación

- ✓ En los lugares en donde exista o pueda quedar implantado arcén transitable, se colorea y se señala.
- ✓ Señalización horizontal de usociclista,
- ✓ Señalización de continuidad en los cruces (doble línea discontinua con franja coloreada)
- ✓ Señal P22 (precaución, presencia ciclista) al inicio del arcén bici y en las incorporaciones.

Itinerario ciclista 4.- Itinerarios recomendados del Centro
Justificación

Se incluyen dentro de áreas en las cuales se ha aplicado la definición de "área 20" o de prioridad residencial y "área 30" en el capítulo de movilidad peatonal del presente programa de actuaciones.

Aunque la catalogación de un conjunto de viales como cómo área 30 y área de prioridad residencial lo convierten en apto para la circulación de bicicletas, es posible además establecer una serie de itinerarios recomendados mediante señalización de destinos y, en algunos casos, señalización horizontal. De modo que se aconseje el uso de dichos itinerarios para el tránsito de bicicletas.

En el caso del Centro de Dénia, en su área comercial, es oportuno establecer itinerarios de comunicación entre el frente marítimo, con el barrio Baix la Mar y el Raset, con las inmediaciones de las plazas principales del Barrio de Les Roques, la Pl. del Consell y la Pl. de la Constitución. La implantación de estos itinerarios consiste en adoptar las siguientes medidas:

Actuaciones

- ✓ Señalización de destinos y centros atractores importantes como el Mercado.
- ✓ Situación de planos de situación con los itinerarios recomendados del centro.
- ✓ Orientación de los trayectos y prioridades frente a otros usuarios en puntos de posible conflicto mediante señalización horizontal. cruces ciclistas. Señal P 22 (precaución por presencia ciclista), etc.

Una red de itinerarios recomendados dentro del área 30 del centro de Dénia estará constituida por:

Vía	Sentido
Carrer de la Mar	Oeste
MarquésdeCampo	Este
Carrer de la Vía	Oeste
Diana	Sur
Quevedo	Oeste
San José	Norte
Mayor	Oeste
Pare Pere	Este
Gta. Pais Valenciá	Este

La elección de las vías que conforman este itinerario obedece al criterio de continuidad en trayectos, es decir, que dado que las vía son de sentido único, puedan complementarse formando una red de circuitos ida-vuelta, tanto en sentidos este-oeste como norte-sur. El plano siguiente representa gráficamente la implementación de tales circuitos.

Los destinos más importantes a señalar en las encrucijadas de los itinerarios recomendados, son:

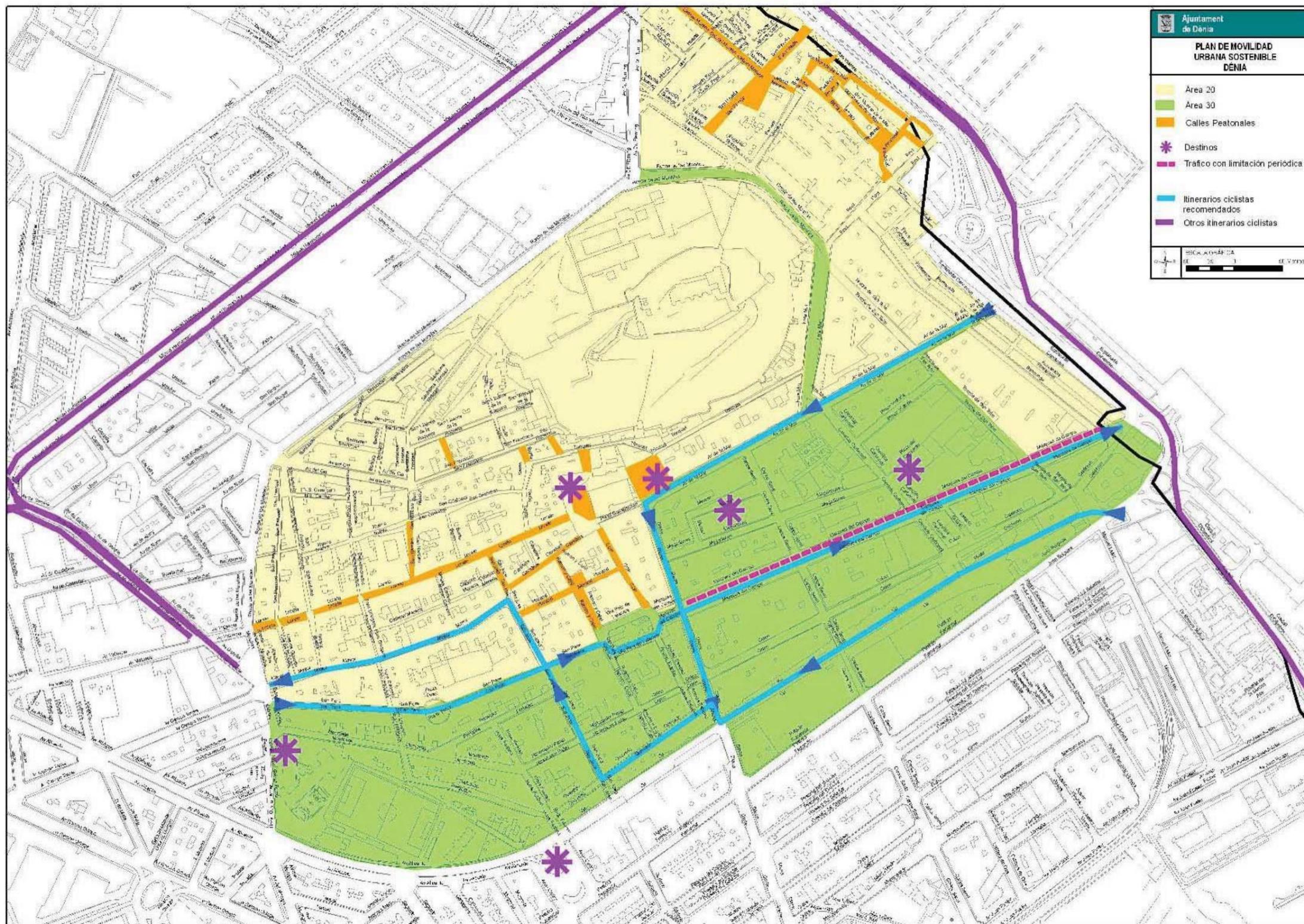
PI, Convent
PI. Consell
PI Constitució Mercado (Carrer Magallanes)
C.P. Cervantes
Pl. Archiduque Carlos

Calles incluidas en el centro histórico, como Carrer Loreto y Carrer Cop, al ser calles peatonales, deben considerarse como casos especiales al ser estrictamente peatonales. De modo que la circulación de bicicletas, según horarios y usos, habrá de ser regulada mediante normativa municipal y señalización correspondiente. Un tratamiento similar deberá regir para Carrer Marqués de Campo en períodos festivos, en que la circulación y estacionamiento para tráfico motorizado están prohibidos y puede existir aglomeración de tránsito peatonal y usos tales como restauración en la vía pública. En momentos en que no sea posible la circulación ciclista el usuario deberá circular a pie junto a la bicicleta.

El itinerario recomendado para Carrer de la Vía Oeste ha de ser tal que constriña el uso de las bicicletas a la plataforma o carril destinado a uso (limitado) de vehículos motorizados, de forma que tenga acceso a Carrer Diana.

Ilustración 17 Detalle de la distribución de usos en la peatonalizada Carrer de la Vía (este) y su intersección con C. Diana


Plano 4 Itinerarios ciclistas recomendados en el área de prioridad modos no motorizado



Itinerario Ciclista 5 .- Avenida de Gandia

Corresponde al tramo definido en el ramal R2, ya existente en la fase de diagnóstico. El tramo de Avenida de Gandia Sur precisa de algunas actuaciones de adecuación para convertirlo en apto para la circulación ciclista.

Justificación

La necesidad de mantener este tramo como itinerario ciclista está justificada por la necesidad de comunicar el vial propuesto en la Carretera de Ondara junto al Polígono Industrial.

Al ser la Avenida de Gandia una vía de difícil coexistencia entre tráfico motorizado y circulación ciclista, lo adecuado es segregar ambos usos, manteniendo como mejor opción la concepción original de carriles-bici unidireccionales sobre la calzada.

Actuaciones

- ✓ Eliminación de banda de estacionamiento en línea Margen Oeste en Av. Gandia, entre la Pl. Cholet y la Av. de Valencia.
- ✓ Recuperación de la banda original en margen este destinada a carril bici.
- ✓ Recuperación de la señalización horizontal deteriorada en el carril bici.
- ✓ Señalización P22 en la incorporación a Av. De Gandia desde Av. de Valencia
- ✓ Señalización P22 en la incorporación a Pl. del Cholet desde Abu-Zeyan, Av. de Andalucía y Av. de MiguelHernández.
- ✓ Cruce Ciclista comunicación con Camí del Regatxo (señalización marca vial M 4.4)

La situación actual presenta los siguientes inconvenientes.

- ✓ La presencia de la línea de estacionamiento deja sin validez el tramo carril bici original del margen oeste en la Avenida de Gandia, desde la plaza del Cholet hacia el Centro Histórico (intersección con Avenida de Valencia).
- ✓ Al haberse establecido una banda de estacionamiento en línea en el margen oeste de la Avenida de Gandia, la calzada total presenta una anchura insuficiente (5,40 m.) para el tránsito de vehículos a motor en doble sentido de modo que, en la práctica, ante un posible cruce de vehículos que circulan en sentido contrario, el que circula en dirección norte invadirá el carril bici situado junto a éste.

Ilustración 18 Sección actual en Avda. de Gandía tramo Sur (R2-T21)


Es especialmente importante mantener el tráfico ciclista separado del tráfico motorizado en la Av. de Gandia, en distintas bandas de rodadura, en sentido hacia el Centro, dada existencia de un cierto desnivel. De otro modo los coches no podrían efectuar adelantamientos a bicicletas que al circular por ese tramo es probable que disminuyan su velocidad.

Por tanto se propone la supresión de la banda de estacionamiento en línea en el margen oeste del tramo de la Avenida de Gandia comprendido entre Pl. Cholet y Av. de Valencia. Esta medida supone la eliminación de 30 plazas.

Con la anchura disponible de 2,30 metros se asigna una porción de 1,30 m. al carril bici dirección sur y la porción restante de 1 metro se agrega a la porción de calzada destinada a los dos carriles de circulación, para así alcanzar un ancho libre total de hasta 6,40 m. Con esta medida se minimiza la interacción entre usuarios.

Itinerario Ciclista 6 .- Camí El Regatxo – Polideportivo
Justificación

El principal propósito es dotar de accesibilidad al Polideportivo Municipal, por medio de una plataforma de uso segregado, desde la vía Assagador de la Marjal por el norte y desde la Avenida de Gandia- Camí Veinal de Vessana y Silla por el Sur. Este enlace constituye el enlace a su vez con el centro histórico de Dénia.

Actuaciones.

- ✓ Estudio de reordenación de usos en la sección de la vía para disponer de espacio exclusivo para circulación ciclista.
- ✓ Implantación acera bicidirreccional

La previsión de la construcción de la ronda de alta capacidad para tráfico motorizado en Av. de Les Corts Valencianes, llevará implícita la creación de una intersección en la que deberá tenerse en cuenta la implantación de los correspondientes pasos ciclistas.

Itinerario Ciclista 7A .- Ramón Ortega Ctra. a La XaraJustificación

El propósito de este itinerario es conseguir una vía de comunicación ciclista entre el núcleo principal de Dénia y La Xara. Para ello se implantará un itinerario ciclista solidario a la Carretera de Dénia a La Xara y Jesús el Pobre, CV735

Asimismo proporciona accesibilidad al área sur del Polígono industrial de la Carretera de Ondara CV 725.

Se trata de una vía interurbana de asfalto, sin arcenes en gran parte de su recorrido, con unas condiciones de pavimento tales que requieren optimización de la infraestructura.

Actuaciones

- ✓ Creación de arcén apto para la circulación ciclista (arcén bici, unidireccional)
- ✓ Señalización de itinerarios y destinos
- ✓ Señalización de prioridades
- ✓ Señalización P 22

La adecuación de la carretera deberá incluir la creación de arcenes a ambos márgenes, suficientes y transitables. El arcén deberá con estas actuaciones ser apto para la circulación de bicicletas de todo tipo.

La carretera deberá contar con señalización de precaución por presencia ciclista (señal P 22, ver anejos). La señal se implantará

- ✓ Al inicio del itinerario
- ✓ En los cruces, para usuarios que accedan a la calzada que ocupa la prolongación del arcén.

Dado que la carretera goza de prioridad en las intersecciones presentes a lo largo de su recorrido, la continuación natural del arcén será señalizada mediante una doble línea discontinua en la calzada (ver anejos) como prolongación al mismo, como elemento indicativo de refuerzo de prioridad. Es asimismo necesario que las vías que tienen su intersección con la Carretera CV 735 Dénia – La Xara y Jesús el Pobre., dado que no gozan de prioridad, sean reguladas mediante una señalización de STOP (señal R2, ver anejos).

En la intersección con regulación semafórica con la Avenida de Ramón Ortega, la bicicleta no goza de ninguna prioridad especial, debiendo acoger los usuarios de las mismas la normativa general relativa a la señalización.

Itinerario Ciclista 7B .- Pl. Jaume I a Ctra. La XaraJustificación

Como alternativa de acceso entre el área sur del núcleo principal y La Xara, se presenta esta carretera, el Camí del Saladar, que tiene su intersección en el kilómetro 1,0 de la Carretera CV 735 Dénia–La Xara– Jesús el Pobre. Asimismo proporciona accesibilidad al área sur del Polígono industrial de la Carretera de Ondara.

El tratamiento de la infraestructura es análogo al de la implantación de la infraestructura e itinerario similar en la Carretera Dénia–La Xara CV 735

Actuaciones

- ✓ Creación de arcén apto para la circulación ciclista (arcén bici, unidireccional)
- ✓ Señalización de itinerarios y destinos
- ✓ Señalización de prioridades
- ✓ Señalización P 22

Itinerario Ciclista 8 .- Ctra Ondara-Polígono Industrial-Hospital (modificado)Actuaciones.

- Estudio detallado de los usos para implantación de itinerario segregado del tráfico motorizada y dotado de continuidad
- Implantación de Acera bici bidireccional en margen sur de la carretera de Ondara hasta el sector Mistelera integrando el sector Tres Torres.

La implantación de un sentido o ambos del itinerario ciclista en la margen norte provocaría ineficacia a la hora de acceder a distintos puntos del polígono debido a la impermeabilidad de la Carretera de Ondara que en ese tramo, está dotada de dos carriles y mediana.

-Ejecución a cargo de los sectores Tres Torres y Mistelera.

Itinerario Ciclista 9.- Assagador de La MarjalJustificación.

Representa una alternativa al itinerario de Les Marines para usuarios ciclistas que

- ✓ accedan a los núcleos residenciales situados al sur de los dos primeros kilómetros de la Carretera de Les Marines CV 730
- ✓ opten por un itinerario con menor nivel de congestión que el tramo de la carretera de Les Marines en ese tramo debido a su confluencia de usos.

Actuaciones

- ✓ Estudio detallado de los usos para implantación de itinerario segregado del tráfico

- ✓ Implantación de acera bici bidireccional en uno de los márgenes de la vía
- ✓ Marcas viales de continuidad M 4.4. en cruces con viales perpendiculares, que no gozan de prioridad
- ✓ Señalización de STOP para usuarios que accedan a la calzada de Assagador de la Marjal desde dichos viales

Itinerario Ciclista 10.- Av. Montgó-Antiguo Hospital de Dénia

Justificación

Creación de un acceso sur en el núcleo principal, relacionado con la vía Metge Manuel Vallalta en su camino hacia la Pedrera y el Antiguo Hospital de la Marina Alta.

Actuaciones

- ✓ Reordenación de la sección en Av. Montgó Tramo Sur (desde Pl. Jaume I) y Metge Manuel Vallalta
- ✓ Ampliación de acera e implantación de acera bici bidireccional.
- ✓ Estudio de paso ciclista en la vía ferroviaria de FGV (Manuel Vallalta)
 - Opción a) *Paso elevado sobre nivel ferroviario*. Se trata de una plataforma peatonal ciclista con rampa no acodada, de 50 m. con un desnivel máximo de 10 %
 - Opción b) *Protección del paso a nivel*. Barreras de control a ambos lados de la vía ferroviaria. Obligando a la reducción de velocidad o incluso a la circulación a pie en la inmediaciones del cruce.

Itinerario Ciclista 11.-La Xara – Estación FGV

Justificación

Presencia de la estación de FGV de La Xara en el exterior del núcleo urbano de La Xara. La existencia de un camino como alternativa más corta entre zona poblada y apeadero, convierte al mismo en una oportunidad para desarrollar un trayecto que favorezca que una etapa del viaje de los usuarios del TRAM sea por medio de un modo no motorizado.

Actuaciones

Creación de itinerario peatonal en el camino sur que une el núcleo principal con el apeadero del TRAM "La Xara". La distancia es de 700 m.

- ✓ Acondicionamiento del trayecto y compactación del terreno con pavimento terrizo o con mezcla de grava y drenaje adecuado. Convertir el piso en apto para circulación de bicicletas evitando la impracticabilidad del terreno frente a precipitaciones meteorológicas.
- ✓ No precisa de segregación entre peatones y ciclistas.
- ✓ Intersecciones. Señalización de precaución en los accesos urbanos al itinerario.
- ✓ Señalización de destino interés para peatones y ciclistas.
- ✓ Aparcabicicletas en la estación de FGV La Xara.

Itinerario Ciclista 12.- Avenida de Miguel Hernández

Justificación

La necesidad de plantear la inclusión de un itinerario en el área norte del centro urbano se basa en los siguientes requerimientos:

- ✓ Cobertura de la red ciclista hacia los núcleos del área norte y oeste.
- ✓ La creación de un itinerario ciclista de circunvalación relativamente próximo a los núcleos del centro, declarados en el presente plan como "áreas de prioridad peatonal" (Actuación 0), y que tenga a su vez en cuenta la conveniencia de establecer una conexión entre los siguientes itinerarios:
 - Avenida de Gandia, tramos norte y sur, y su continuación en Camí del Regatxo.
 - Frente marítimo (Actuación 1).

Teniendo en cuenta las posibilidades existentes en el viario y relacionadas con este propósito, es de destacar que la Ronda de las Murallas, vial apto para la circulación ciclista en calzada convencional, aunque en la situación actual se presenta como posible opción de circunvalación norte del centro-Les Roques, en el escenario futuro que contempla el cierre de la fachada marítima y la priorización peatonal de los ámbitos centrales, puede derivar en los siguientes inconvenientes:

- ✓ que acoja una mayor intensidad de tráfico con respecto a la situación actual
- ✓ que en determinados momentos pueda registrar un alto índice de rotación en el estacionamiento en superficie de vehículos motorizados

El otro vial que se ajusta a los propósitos es la Avenida de Miguel Hernández. Siendo esta vía el soporte para el itinerario escogido, la necesidad de que albergue una importante intensidad de tráfico derivada del conjunto de actuaciones referido, hace necesaria la creación de un vial ciclista segregado del tráfico motorizado, aún en demérito de otros espacios como el ancho libre peatonal; por otro lado, la opción de eliminar una de las bandas de estacionamiento para poder crear la banda ciclista, se presenta como inconveniente al perder numerosas plazas de aparcamiento.

Por tanto, realizando un estudio necesario para reordenación de usos en el ancho de sección, el tipo escogido es el de *acera bici*. Además, para que los usos en ambos márgenes queden compensados y

para minimizar actuaciones sobre la calzada, se considera como mejor opción la acera *bici unidireccional*, es decir con un sentido de circulación ciclista en la acera de cada margen.

Actuaciones

- ✓ La anchura de las bandas de estacionamiento laterales se reduce a 2 metros, los 0,40 metros y 0,60 metros ganados en cada margen se utilizan para la ampliación de las correspondientes aceras, desplazando el bordillo hacia la calzada.
- ✓ Se crea en cada acera un carril bici unidireccional, interponiendo un ancho de resguardo de 1 metro sobre el que se implanta la totalidad del mobiliario urbano, entre dicho carril y calzada. En cada margen queda remanente, hacia las fachadas, un ancho libre de uso exclusivo peatonal de 2,5 metros
- ✓ Cruces transversales en varias localizaciones, generalmente coincidentes con pasos de peatones, y señalizados mediante marca vial M 4.4.
- ✓ Diseño de intersección adecuada en Plaza de Benidorm, que, dado que todos sus ramales son aceras bici, puede constituirse como acera bici en forma de anillo unidireccional y rodeando la intersección en sentido antihorario.

Los peatones pueden usar el espacio de acera reservado a bicicletas con prioridad y siempre y cuando no circulen por él, es decir, para cruzarlo o para sortear el cruce con otros peatones.

Con esta concepción de usos en la Avenida de Miguel Hernández, el itinerario ciclista incluido en la misma aparece algo limitado en funcionalidad por la proximidad de tránsito peatonal a la derecha y la presencia de mobiliario urbano a la izquierda, pero en cambio se goza de mayor seguridad al estar segregado de la circulación y el estacionamiento de vehículos motorizados.

Itinerario Ciclista 13.-Ronda Urbana (nueva actuación PE)

Justificación

La sección de la nueva ronda urbana debe incorporar todos los modos de transporte y por tanto se configura como un itinerario ciclista de primer orden.

Actuación

Generación de un eje ciclista segregado y desdoblado a ambos lados de la calzada viaria.

Ejecución

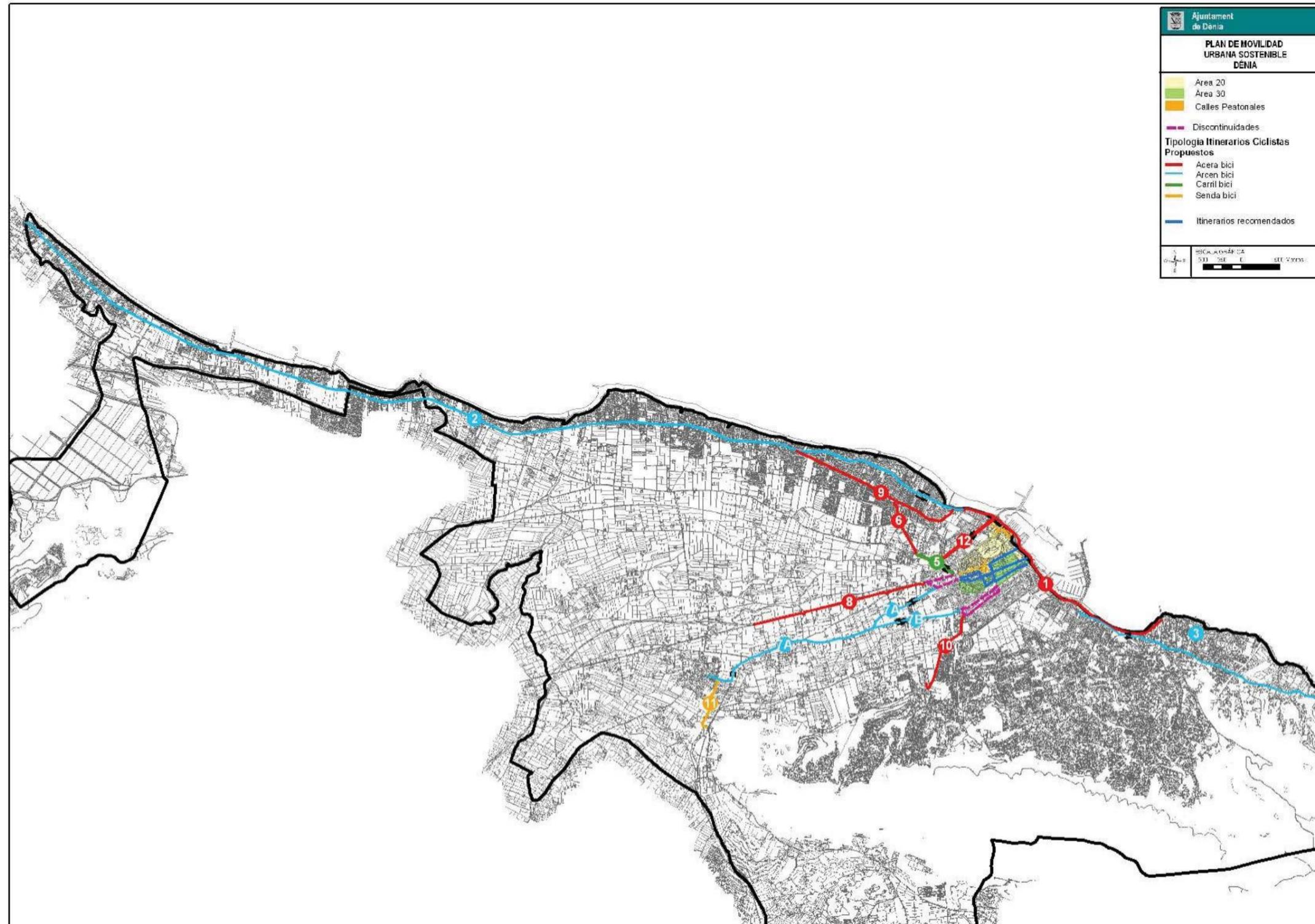
A cargo de los sectores responsables de la urbanización de la Ronda Urbana.

3. Red de Itinerarios Ciclistas resultante

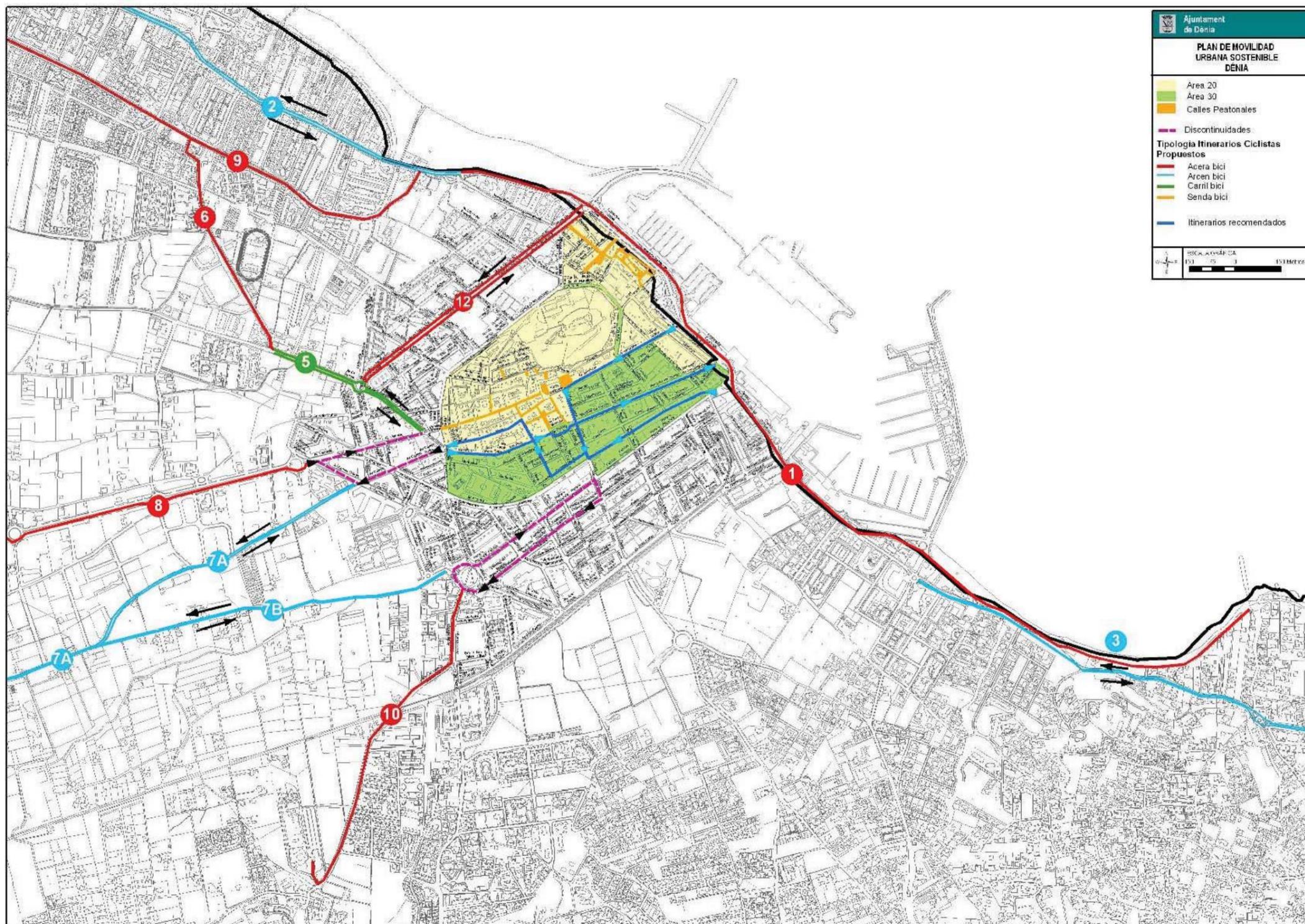
- ✓ Gracias a la conexión entre centro histórico de Dénia, zona comercial y eje de la Costa, se consigue un gran área de atracción comercial en la cual casi la integridad del viario goza de prioridad de modos no motorizados.
- ✓ Las playas, el puerto y el barrio Baix la Mar quedan en una franja costera lineal continua con itinerarios de prioridad ciclista.

- ✓ Otros puntos estratégicos, tales como Pl. de Jaume I y la intersección de la Carretera de Ondara, de los cuales parten itinerarios periféricos (Itinerario 8f polígono, itinerario 7f La Xara, e itinerario 10f Antigua Hospital), no tienen continuidad a través itinerarios ciclistas con el área de preferencia de modos no motorizados del Centro. No obstante, a través del viario convencional y tal y como se refleja en los planos, es posible acceder entre el centro y los itinerarios ciclistas periféricos del oeste utilizando trayectos prácticamente directos en vías unidireccionales y de intensidad media baja. Estos trayectos se representan en línea discontinua. No obstante, esta posibilidad de continuidad presenta los siguientes inconvenientes:
 - el estacionamiento en batería existente en Patricio Ferrandiz puede suponer un obstáculo.
 - sus intersecciones (Av. de Valencia y C. Manuel Campo Torres) frente a Av. de Alicante no gozan de prioridad.
- ✓ Estos trayectos de conexión, aún no constituyendo itinerarios ciclistas, quedan reflejados en los planos de propuestas de nuevos itinerarios ciclistas.
- ✓ Por las características del viario, aún existe un grado importante de interacción y proximidad con los usuarios de tráfico motorizado. Para lograr una coexistencia óptima es necesario regular y señalar adecuadamente las prioridades.

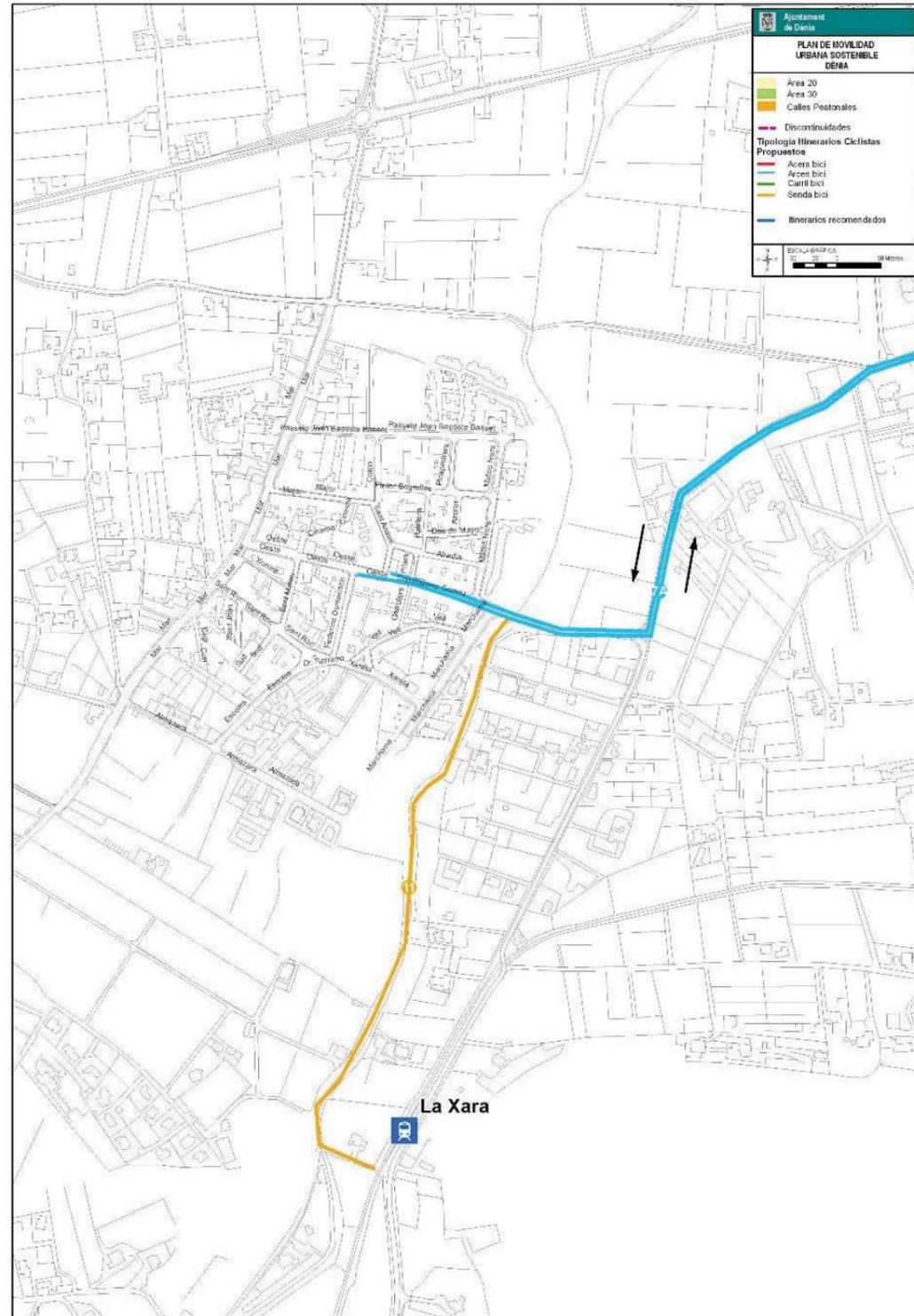
Plano 5 Red de Itinerarios ciclistas propuesta: Término Municipal de Dénia



Plano 6 Red de Itinerarios ciclistas propuesta: Dénia Centro



Plano 7 Red de Itinerarios ciclistas propuestos: La Xara



3.2.2 Mejora de la intermodalidad ciclista con el transporte público

3.2.2.1 Justificación

La alta saturación de los espacios de estacionamiento próximos a los nodos de transporte interurbano, hace necesario el establecimiento de alternativas al vehículo privado para proporcionar el acceso a dichos nodos desde los distintos núcleos poblacionales.

Tabla 8 Porcentaje de ocupación bolsa de aparcamiento estación FGV Dénia

PERIODO	% OCUPACIÓN		
	MAÑANA	TARDE	NOCHE
INVIERNO	100%	100%	100%
VERANO	100%	100%	100%

En el caso análogo, una política que favorezca a los usuarios el transporte de bicicletas propias puede facilitar la dispersión desde dichos modos a centros atractores.

2. Objetivos

1. Dar accesibilidad ciclista a las estaciones ferroviarias y de autobús.
2. Dotar las estaciones de aparcamientos ciclistas o ampliar el número existente.
3. Adaptar la normativa para poder transportar la bicicleta en el transporte público.

3. Descripción

- Medidas específicas de mejora de la accesibilidad y aparcamiento ciclista en las estaciones ferroviarias actuales.
- Adecuación de la normativa actual y equipamiento para bicicletas en los transportes públicos:
 - o La normativa de admisión de bicicletas en la red de tren permite, además de los fines de semana los días laborables aunque con prohibiciones en las horas punta en función del sentido de cada línea.
 - o En los servicios colectivos por carretera (buses interurbanos y urbanos) se prohíbe introducir bicicletas en los vehículos.
- La dotación de unidades de trenes con espacio específico para el amarre de las bicicletas junto al usuario ayudaría a potenciar el acceso de ciclistas comarcales. La misma reflexión sirve para el transporte de bicicletas en los autobuses interurbanos. Esta última medida referida resulta de especial importancia de cara a la atracción de ciclistas hacia senderos interurbanos de creciente consolidación en el término municipal de Dénia.

3.2.3 Ampliación del Sistema Público de Alquiler de Bicicletas

1. Justificación

El abuso de los combustibles fósiles en el transporte está produciendo graves daños ambientales y de salud en nuestras ciudades. Esta realidad exige una reformulación de la movilidad urbana para dar mayor protagonismo al uso de modos de transporte sostenible, como es el caso de la bicicleta. Así, el uso de la bicicleta puede suponer una solución a varios de los problemas más relevantes de las ciudades.

Las bicicletas son el medio de transporte más eficaz energéticamente, ya que solo consumen energía metabólica (generada por el propio cuerpo humano), lo que se traduce en beneficios energéticos y medioambientales. Los más destacables son:

- ✓ Independencia respecto a otros países al no tener que realizar importaciones de combustibles fósiles.
- ✓ Autonomía energética
- ✓ No necesita instalaciones para el suministro de combustible
- ✓ El recurso energético que utilizan es no agotable y gratuito
- ✓ Sistema accesible para casi todo el mundo desde el punto de vista energético.

Desde el año 2008, Dénia cuenta con un servicio de préstamo de bicicletas "Oxigena". Este sistema, como experiencia piloto, se considera interesante; sin embargo, en la actualidad es insuficiente para la realización de desplazamientos entre el casco urbano y las zonas de playas y las zonas del interior, detectándose no sólo demanda creciente entre los turistas (potenciales usuarios del sistema), sino profundo desconocimiento del mismo. Por tanto, parece oportuno el momento de apostar por el crecimiento del sistema y su apertura a un mayor número de usuarios.

Dicho sistema cuenta con las siguientes características principales:

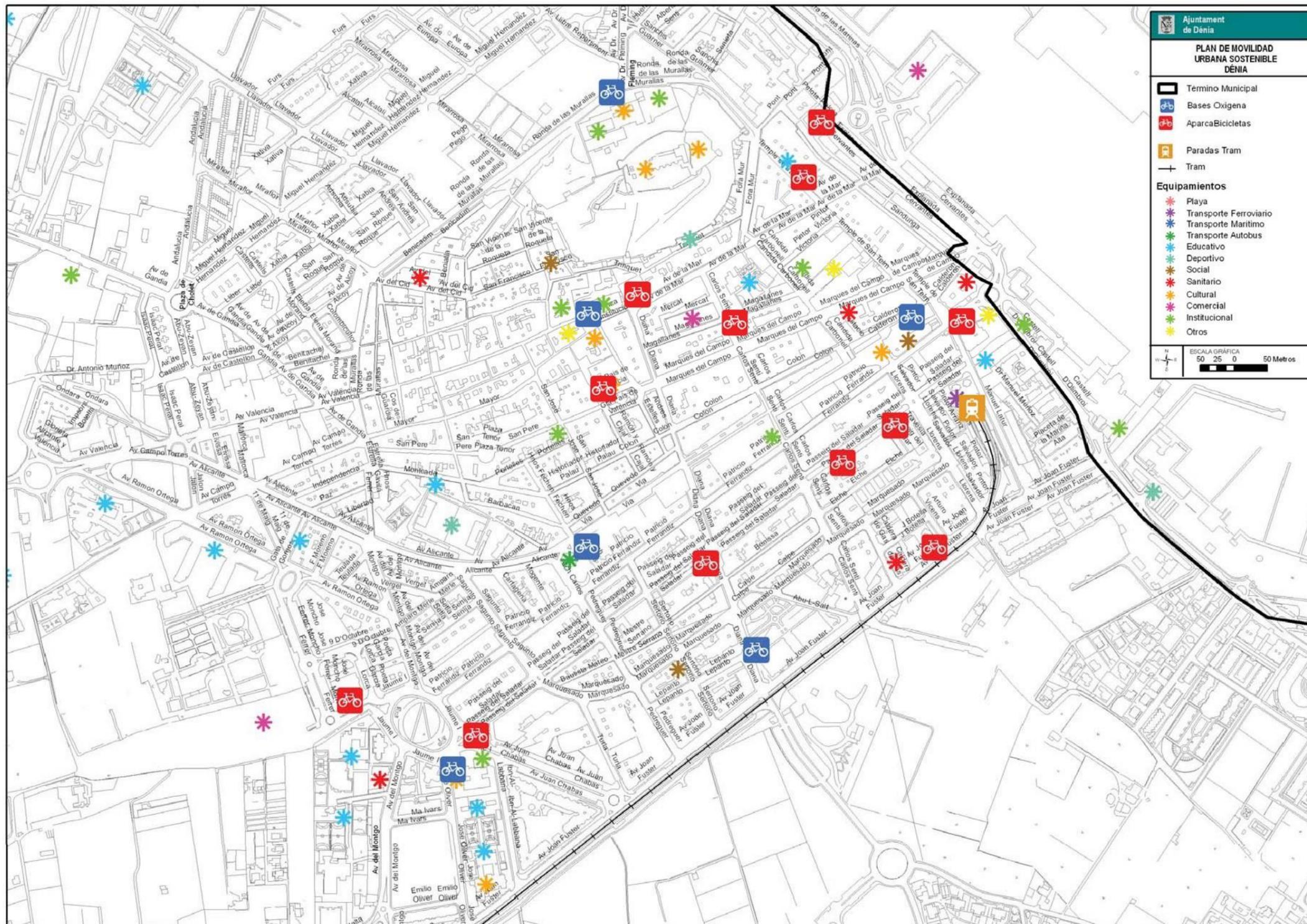
Características del sistema

Se trata de un sistema automático de localización, en el cual se realiza la recogida y devolución de la bicicleta en las bases de forma automatizada y mediante la utilización de una tarjeta inteligente.

Cuenta con un centro de Control del Sistema de Préstamo de Bicicletas ubicado en Llunatics, Ronda de las Murallas 46. A través del cual se gestiona el alta para la utilización del servicio.

Este sistema cuenta actualmente con 6 bases informatizadas repartidas por el casco urbano principal del municipio. Cada una de las bases tiene 16 puntos de anclaje. El número total bicicletas con las que cuenta el sistema es de 96, lo que supone una bicicleta por cada 400 habitantes.

Plano 8 Bases Oxigena Actuales en Dénia



Características del usuario

Los usuarios del sistema pueden ser residentes empadronados en Dénia, así como los residentes no empadronados que residan, estudien trabajen y/o convivan periódicamente en Dénia. El acceso al servicio está reservado a mayores de edad, sin embargo el Ayuntamiento puede autorizar la utilización a personas menores de edad (en todo caso mayores de 16 años) con autorización del padre/madre o tutor.

Tarifas del servicio

Este servicio es de carácter gratuito. El usuario solo abonará 5€ en concepto de fianza por la adquisición de la tarjeta inteligente. Dicha fianza será devuelta en el momento en que el usuario se dé de baja o en el momento en que dicha tarjeta caduque.

Se entregará una única tarjeta y número de usuario por persona. Esta tarjeta es de carácter intransferible.

Funcionamiento de sistema

El servicio de préstamo de bicicletas se ofrece durante todo el año, exceptuando su uso durante los días festivos, y durante el horario establecido, de 07:45 a 21:00 horas.

El usuario puede utilizar el servicio por un periodo máximo de tres horas transcurridas, quedando la tarjeta de usuario desactivada durante media hora.

Si se produjera un retraso en la entrega de la bicicleta la tarjeta de acceso al servicio será desactivada durante un tiempo en función del tiempo de demora.

3.2.3.2 *Objetivos*

Aumentar el uso de la bicicleta en el ámbito urbano, facilitando el acceso a este tipo de vehículos y aumentar la red de bases de anclaje que permita los desplazamientos por el interior de la ciudad.

Las bicicletas públicas constituyen el transporte más sostenible debido a que no consumen combustibles fósiles, no emiten contaminación atmosférica, producen niveles de ruido muy inferiores a los vehículos motorizados, generan poca cantidad de residuos, su ciclo de vida es el más sostenible de todos los vehículos ya que son ampliamente recuperables y reutilizables, consumen poca cantidad de suelo y fomentan la disminución de la congestión del tráfico y el transporte público.

Así, conseguir el objetivo de un cambio de otros medios de transporte motorizados a la bicicleta contribuye a la disminución del consumo de energía y por tanto, una reducción de importaciones de terceros países, lo que se traduce en beneficios económicos y ambientales, y como consecuencia de todo ello una reducción de la contaminación atmosférica producida por los combustibles utilizados para el transporte.

Además, el desarrollo de un sistema de bicicletas público produce beneficios por sí mismo. Dichos beneficios son:

- ✓ Permitir al usuario del transporte público disponer de una nueva opción de transporte rápido, flexible y práctico.
- ✓ Este sistema se adecua a las necesidades de muchos usuarios, y satisface una amplia tipología de desplazamientos.
- ✓ Su coste global es menor en comparación con otros medios de transporte público.
- ✓ Es una medida eficaz para promocionar el uso de la bicicleta como un medio de transporte cotidiano
- ✓ Favorece la intermodalidad mediante la integración de sistemas de bicicletas públicos en el sistema de transporte público.
- ✓ Se optimiza el uso del espacio público, ya que cinco aparcamientos de bicicleta sustituyen a uno de coche.
- ✓ La seguridad en la circulación en este modo de transporte aumenta al aumentar el número de usuarios que utilizan este sistema.
- ✓ Crea oportunidades de empleo.

Fortalece la identidad local, convirtiéndose en parte del paisaje urbano y ofreciendo una imagen y un atractivo distinto a la ciudad donde se vaya a implantar, en este caso Dénia.

3.2.3.3 *Descripción*

Dadas las posibilidades turísticas de la ciudad con "puntas" importantes en los meses de verano, donde se triplica la población del municipio, y las facilidades actuales y futuras para el acceso a playas, recorridos paisajísticos y deportivos, se propone un mayor número de bicicletas en préstamo, en torno a las 250 unidades (1 bicicleta por cada 460 habitantes potenciales en verano), para mejorar la efectividad del servicio, durante este periodo.

Las fases para la ampliación del servicio serán:

- Definición de parámetros del sistema de préstamo de bicicletas, para mejorar el Plan Oxigena actual.
- Ampliación de los puntos de préstamo del sistema de alquiler de bicicletas.
- Medidas de acompañamiento

Definición de parámetros para la mejora del Plan Oxigena:

Características del sistema

El sistema seguirá siendo el sistema automático existente, ya que son sistemas más flexibles en cuanto a la operación, localización y aplicación de tarifas que los sistemas manuales. En estos sistemas no necesitan personal de atención al público ya que el sistema está automatizado para utilizar y/o devolver la bicicleta en el punto-bici.

Así, el primer paso para poder utilizar el sistema es registrarse en las oficinas de atención al público, situada en Ronda de las Murallas 46, donde se entregará al usuario una tarjeta inteligente, de carácter personal e intransferible, mediante el abono de la fianza de ésta. Dicha tarjeta lleva asociado un número de usuario.

Se proponen dos tipos de tarjetas inteligentes:

- ✓ Tarjeta de larga duración: De duración anual. Coste de la fianza 5,00€. Pensada para los residentes del municipio de Dénia.
- ✓ Tarjeta de corta duración: 7 días de duración. Coste de la fianza 1,00€. Pensada para los turistas que visiten el municipio.

Por otro lado, se observa que las bases o puntos-bici, no cuentan con un número de puntos de anclaje mayor que el número de bicis existentes lo que produce problemas de congestión a la hora de dejar una bicicleta en un punto-bici determinado ante la imposibilidad de dejar la bici en el punto-bici por ocupación total de la base. Para solucionar este problema se propone ampliar el número de puntos de anclaje por base en un 25%, de manera que siempre haya mayor número de puntos de anclaje que de bicicletas por base, resultando un total de 16 bicicletas y 20 puntos de anclaje por base existente.

Características del usuario

El usuario del sistema de alquiler de bicicletas públicas ha de ser mayor de 16 años, residente o turista, y debe presentar un documento acreditativo de su identidad en el momento del registro (D.N.I.). Dicho usuario debe tener un seguro de responsabilidad civil.

Los menores de 18 años deben presentar además de un documento acreditativo de su identidad (D.N.I.) una autorización firmada por parte del padre/madre o tutor.

Tarifas del Servicio

El servicio es gratuito, teniendo que abonar únicamente una fianza al darse de alta en el servicio en función del tipo de tarjeta inteligente que se adquiera para la utilización del sistema. Dicha fianza será devuelta al darse de baja en el servicio o cuando la tarjeta caduque.

Funcionamiento del sistema

Este servicio funcionará todos los días del año, las 24 horas del día y su usuario podrá utilizar la bicicleta durante un periodo máximo de 3 horas. En el momento en que el usuario deje la bici, en el punto bici su tarjeta quedará desactiva durante 30 minutos.

Cuando el usuario se exceda en el tiempo máximo de utilización de la bicicleta ha de pagar una penalización de 3,00€/hora, suponiendo la baja del servicio después de tres penalizaciones.

Al usuario que no devuelva la bicicleta en 24 horas se le aplicará una sanción de 400€ y se le dará de baja del servicio.

Redistribución de las bicicletas

Cuando el terminal o punto-bici esté completo y el usuario no pueda dejar la bici en éste, el sistema le mostrará el terminal con puntos de anclaje vacíos más cercano donde el usuario puede colocar la bici.

El reparto o redistribución de las bicicletas de un punto a otro se hará mediante furgonetas o remolques en el momento en que el sistema detecte el aforo completo o totalmente libre de uno de los terminales o puntos-bici.

Temporalidad del sistema

Dado el aumento estacional de la población durante el periodo de verano, se propone la recogida del 40% de las bicicletas (100 unidades), pasado este periodo, para evitar el deterioro de las bicicletas por causas meteorológicas o vandalismo, al disminuir la población potencial de usuarios de bicicletas.

Ampliación del sistema

Esta fase contará a su vez con dos periodos:

- ✓ Periodo I: Periodo de análisis, valoración de la ubicación de los puntos-bici existentes y de la implantación de los nuevos puntos-bici y aceptación por parte de la población.
- ✓ Periodo II: Periodo de ampliación del sistema tras el análisis del periodo anterior.

Periodo I:

En este primer periodo, de duración como máximo un año:

- ✓ Se instalarán puntos bici en las zonas de playa y lugares más significativos de Dénia que en la actualidad no cuentan con ninguna base de bicicleta, como son los principales centros atractores (Hospital, Polideportivo Municipal, etc.) y las estaciones de transporte público que cuentan con mayor demanda de viajeros, para utilizar la bicicleta como modo de transporte alternativo y fomentar así la intermodalidad.
- ✓ Se aumentará el número de anclajes por base en aquellas las bases del sistema existentes en la actualidad para dotar de un mejor servicio al propio sistema.

Así, en función de la población potencial existente durante el periodo estival (115.677 personas), se ha calculado la implantación de 80 bicicletas además de las ya existentes, resultando un total de **176 bicicletas** (1 bicicleta por cada 650 habitantes), y de 10 bases (cada uno de ellos con 12-20 puntos de anclaje) resultando un total de **16 bases y 240 puntos de anclaje**.

También se propone en esta fase el desplazamiento de la base existente en la Calle Calderón, frente al Centro Social, a la estación de TRAM de Dénia, ya que tendrá mayor demanda de bicicletas que en el lugar actual.

Tabla 9 Ubicación de bases Período I

IDBASE	LOCALIZACIÓN	COORDENADAS UTM		Nº BICIS	Nº PUNTOS ANCLAJE	OBSERVACIONES
		X	Y			
1	Polideportivo Municipal	768.667,87	4.304.340,42	8	12	Carreró del Regatxo
2	Avda. de Les Corts Valencianes	769.147,68	4.304.259,95	8	12	Junto a la entrada al Instituto
3	Campo de Fútbol el Rodat	769.536,57	4.303.531,32	8	12	Junto a la entrada al campo
4	Puerto Deportivo	770.871,84	4.303.452,66	8	12	Dentro del aparcamiento
5	Polígono Industrial de Dénia	766.239,48	4.303.078,96	8	12	Junto a la nueva ubicación del Hospital Marina Alta
6	Antiguo Hospital Marina Alta	768.950,50	4.302.388,74	8	12	Junto a la parada del autobús
7	La Xara	766.004,92	4.302.349,53	8	12	En la plaza situada al final de Carrer Sant Roc
8	Ctra. Les Marines Km 1,300	768.544,09	4.305.096,27	8	12	Al lado de la parada del autobús
9	Ctra. Les Marines Km 4,400	765.548,45	4.305.747,54	8	12	En la entrada al Centro Comercial Les Fonts
10	Carretera Les Rotes nº 122	774.139,82	4.302.174,96	8	12	Junto a la parada de autobús, Restaurante Mena
TOTAL	-----	----	----	80	120	-----

Período II.

Este periodo comenzará tras la finalización y valoración de la puesta en marcha del Periodo I. En este periodo se pretende implantar un sistema de bicicletas público para la totalidad de la población potencial de Dénia durante el periodo de verano. Dicha población estimada asciende a 115.667 personas para el año 2008.

Así, además las bases ya implantadas en el primer periodo, se instalarán nuevas bases, en zonas significativas de la ciudad, utilizando los mismos criterios que en la primera fase (localización de principales centros atractores y localización de las estaciones de transporte público con mayor afluencia de viajeros o cabeceras de línea para fomentar la intermodalidad). También se tendrán en cuenta la localización de los nuevos y futuros desarrollos, para que los nuevos barrios cuenten con este sistema desde el principio

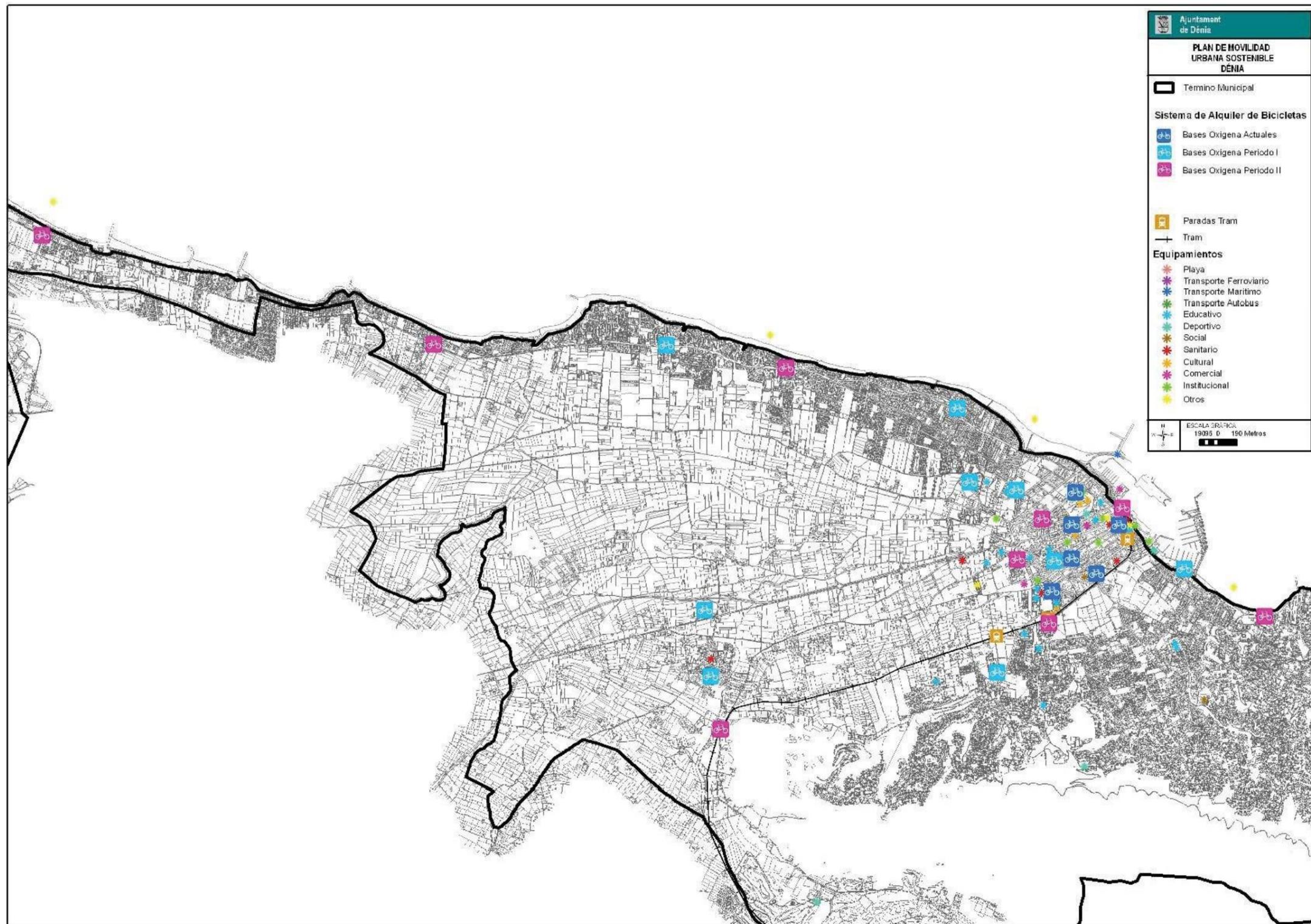
Así, se ha calculado la implantación de un total de 74 bicicletas, 9 nuevos puntos- bici y 110 puntos de anclaje nuevos. La ubicación de bases a implantar en este segundo periodo se resume en la siguiente tabla.

Por tanto, tras la finalización de este periodo el municipio de Dénia contará con 250 bicicletas repartidas en 25 bases y 350 puntos de anclaje.

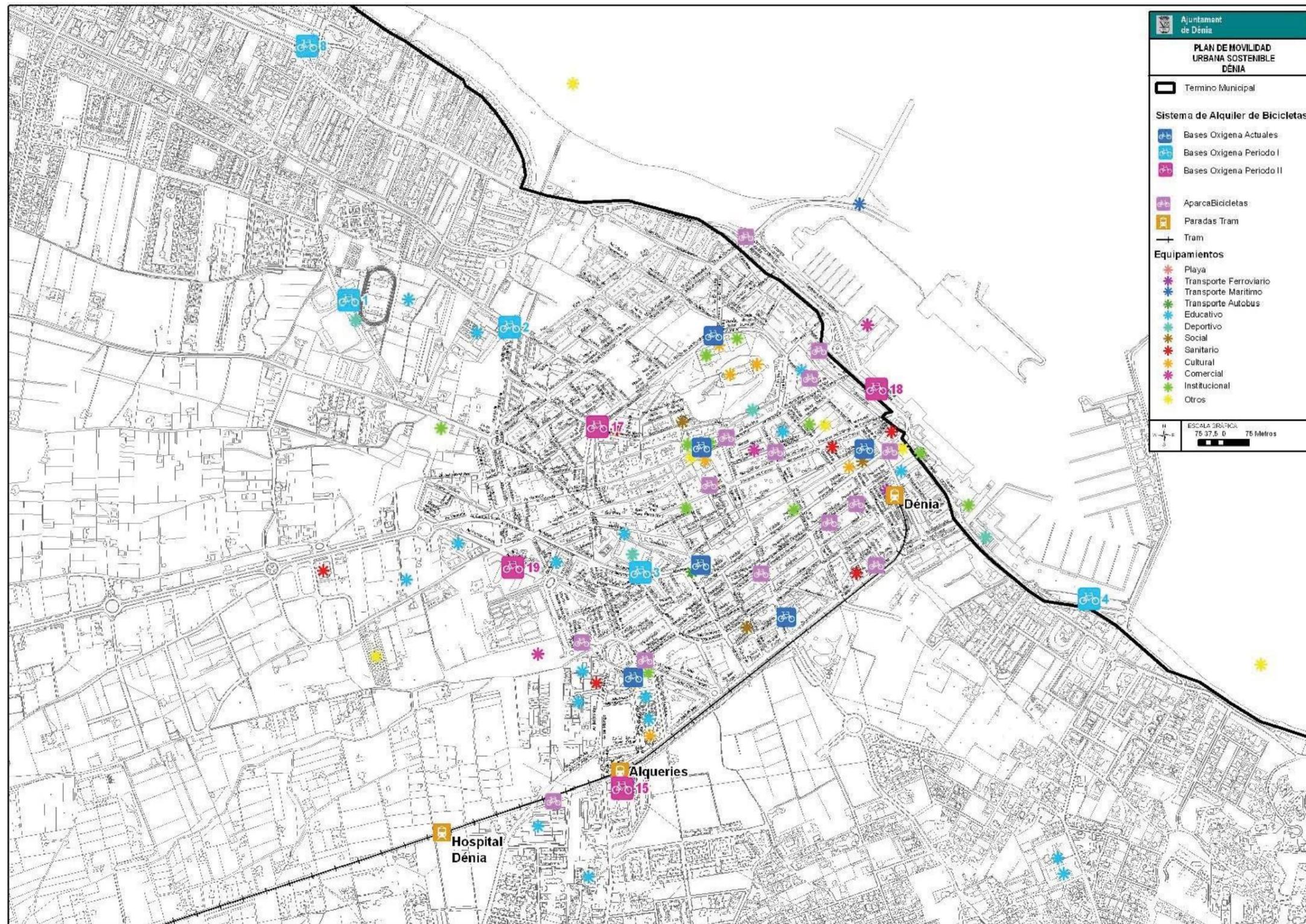
Tabla 10 Ubicación bases Período II

IDBASE	LOCALIZACIÓN	COORDENADASUTM		Nº BICIS	Nº PUNTOS ANCLAJE	OBSERVACIONES
		X	Y			
11	Ctra. Les Marínes Km 3,100	766.777,66	4.305.514,84	8	12	Centro Comercial Las Brisas
12	Ctra. Les Marínes Km 7	763.156,29	4.305.755,61	8	12	Urbanización Las Ranas
13	Ctra. Les Marínes Km 11,300	759.130,85	4.306.874,22	8	12	Camping Los Patos y Camping Los Llanos
14	Ctra. Les Rotes Km 8	771.701,01	4.302.961,57	8	12	---
15	Estación de Tram Alqueries	769.475,21	4.302.946,52	8	12	Junto a la estación de Tram
16	Estación de Tram La Xara	766.105,92	4.301.801,93	10	14	Junto a la estación de Tram
17	Ronda de las Murallas f/Alcoy	769.408,51	4.303.963,89	8	12	---
18	Explanada Cervantes	770.239,12	4.304.075,69	8	12	Junto a la parada de autobús. Cercano a la Lonja
19	Centro de Educación de Personas Adultas	769.157,19	4.303.546,32	8	12	Ramón Ortega 3. Cercano al Centro de Formación Profesional Específica Impakto
TOTAL	-----	----	----	74	110	-----

Plano 9 Bases Oxigena Propuestas en Fase Ampliación Periodos I y II : Término Municipal de Dénia



Plano 10 Bases Oxigena Propuestas en Fase Ampliación Periodos I y II : Dénia Centro



3.2.4 Medidas de acompañamiento

Para garantizar el éxito del funcionamiento del sistema, se proponen una serie de medidas de acompañamiento, cuyo objetivo principal es proporcionar la suficiente seguridad y comodidad en el uso de la bicicleta a través de la creación o mejora de infraestructuras (aparcabicicletas, carriles bici, etc.), la pacificación del tráfico y la creación de un marco jurídico.

Estas medidas tendrán más impacto en la sociedad si se las acompaña de campañas de promoción organizadas por las autoridades públicas. Algunas de estas medidas para el refuerzo de las medidas de acompañamiento son:

- ✓ **Comunicación.** Campañas de sensibilización hacia el uso de la bicicleta, información a los ciudadanos sobre la evolución del servicio, organización de eventos temáticos y diseño de material de promoción.
- ✓ **Formación.** Cursos, talleres, etc. de educación vial y creación de páginas web dedicadas al uso de la bicicleta en la ciudad y otros medios de movilidad sostenible.
- ✓ **Legislación.** Revisión o redacción de normativa que regule la circulación de las bicicletas en el municipio y pacificación del tráfico con medidas de reducción de velocidad, cambios de sentido de las calles...etc.
- ✓ **Gestión.** Facilidades de uso e inscripción para el usuario, dinamización de la participación de usuarios y existencia de un servicio de atención al cliente efectivo.
- ✓ **Evaluación.** Seguimiento de indicadores definidos en el sistema y control periódico de la satisfacción del usuario.
- ✓ **Integración.** Apoyo al intercambio modal entre transporte público y bicicleta y coordinación con otras fórmulas de préstamo de bicicletas privado si existiese.
- ✓ **Extensión.** Creación de centros de la bicicleta con información para los usuarios y donde puedan reparar/alquilar bicicletas, desarrollo de aparcamientos para bicicletas y carriles bici y publicación y difusión de mapas de carriles bici.

Por otro lado, se deben desarrollar campañas continuas de marketing para fomentar el uso general de la bicicleta y la adquisición de una bicicleta por parte de los usuarios que han descubierto el "ciclismo urbano", ya que una alta aceptación entre los usuarios y el público en general garantiza al sistema la continuidad en el tiempo.

3.3 Transporte público

El número total de viajes en transporte público que realizan los residentes en un día laborable supone tan sólo el 1,1% de la movilidad global de los residentes en Dénia. Mientras que en el caso de los turistas el 6% realizan sus desplazamientos en transporte público. Por tanto, en líneas generales tanto para los residentes como para los turistas en Dénia, se observa una escasa utilización del transporte público para sus desplazamientos.

Gráfico 1 Reparto modal de los residentes en Dénia

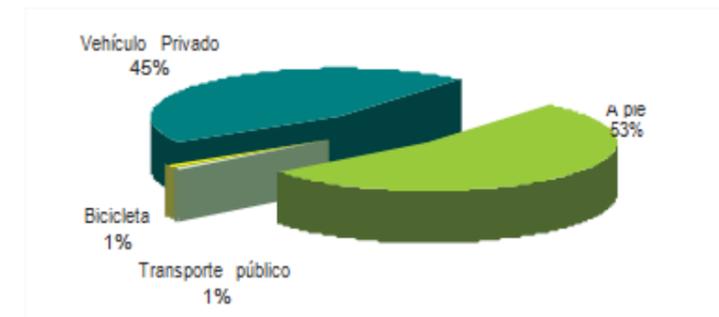
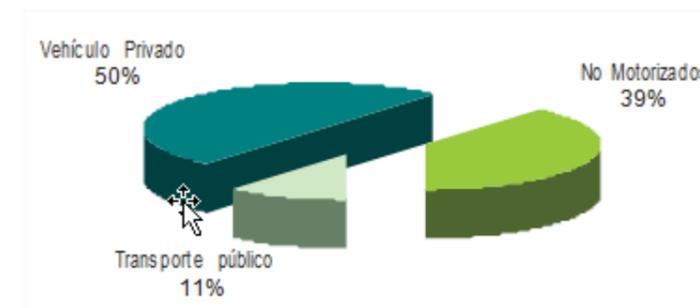


Gráfico 2 Reparto modal de los turistas en Dénia



Los objetivos generales en los planes y actuaciones en transporte público que se proponen a continuación son los siguientes:

1. Mejora de la velocidad comercial en transporte público de superficie (autobús y ferrocarril)
2. Reducción de las diferencias de tiempo respecto del viaje realizado en coche particular
3. Reducción de los tiempos totales de viaje en el sistema de transporte
4. Aumento de la demanda de viajeros y reparto modal más favorable a los transporte públicos
5. Fomento de la intermodalidad
6. Mejora de la accesibilidad y cobertura del transporte público a la población, empleo y equipamientos.

3.3.1 Reordenación y potenciación de la red de autobuses urbanos

3.3.1.1 Justificación

Tal y como se vio en el diagnóstico es conveniente un cambio de la tendencia del reparto modal desde el vehículo privado y hacia modos de transporte más eficientes como es el caso del transporte público. Este cambio modal necesario solo es posible a través de una clara apuesta por la mejora del transporte público.

Así, el aumento en el peso porcentual del transporte público en el global de la movilidad se derivará de la potenciación de la red urbana, de tal manera que se incrementen los viajes internos dentro del municipio así como los externos vía mejora de la accesibilidad a las paradas.

La red de autobuses urbanos de Dénia está formada por cuatro líneas diferenciadas que comunican el casco urbano principal con las zonas de Les Rotes, Les Marines y una línea circular específica al antiguo Hospital. Todas las líneas tienen conexión en la parada situada en la Explanada Cervantes, estando la estación de tren a una distancia de 400 metros. En cuanto a las frecuencias de paso de las diferentes líneas se han detectado deficiencias en dicha frecuencia y expediciones diarias del servicio.

Así, para dotar al municipio de Dénia de una mejor accesibilidad a las estaciones de ferrocarril existentes en el casco urbano, Dénia y Alquerías, así como para conectarla con la nueva ubicación de la estación de autobuses interurbanos, Plaza de Benidorm, con la ubicación del nuevo Hospital Marina Alta, CV-725, con el polígono industrial (donde actualmente no hay servicio de transporte público) y con el resto de las líneas de autobús urbano existentes en el municipio, y con todo ello mejorar la intermodalidad del transporte público en el municipio, se propone la reordenación de las líneas de autobús urbano existentes en la actualidad, en los términos que se definen en el presente capítulo.

3.3.1.2 Objetivos

La reordenación del sistema de transporte público en Dénia tiene como objetivos principales:

- Aumento del número de viajeros captados por el transporte público en todos los modos.
- Fomento de la intermodalidad del autobús y el ferrocarril teniendo en cuenta la posible ubicación de una nueva estación de autobuses en la Plaza de Benidorm.
- Ampliar la accesibilidad de la red de autobuses urbanos para dar servicio al Polígono Industrial, considerado como el principal centro de actividad económica principal del municipio, con el fin de disminuir el tráfico de su entorno y el uso del coche privado como principal manera de acceso a él por parte de los trabajadores que tienen su lugar de residencia tanto en Dénia como en los municipios cercanos.
- Mejorar la estrategia de aparcamiento en el polígono industrial al disminuir el tráfico de vehículo privado, mejorando los tiempos de aparcamiento.

3.3.1.3 Descripción

Las principales medidas propuestas son:

- Se define un sistema de transporte urbano compuesto por 3 líneas.
- Se unifican las líneas que van hacia Les Marines, Les Rotes y Playa de Santa Ana, formando una sola línea para facilitar la comunicación entre el norte y el sur del núcleo urbano principal sin tener que realizar ningún tipo de transbordo.
- Se introduce una nueva línea de autobús que da cobertura a la situación del nuevo Hospital y al Polígono Industrial.
- Se introduce otra línea de autobús que da cobertura a las estaciones de ferrocarril Dénia y Alquerías así como a la ubicación del antiguo Hospital de Dénia.
- Se mantiene la actual línea nocturna. Bus Jove
- Se proponen mejoras en el servicio y la accesibilidad general (accesibilidad universal a paradas, colocación de paneles informativos...etc)
- Mejora de la regularidad, incrementando las frecuencias y manteniendo una frecuencia constante de paso.
- Aumento de la frecuencia horaria en horario de 8:00 a 22:00 durante todo el periodo anual y para todas las líneas.

Así, dicha red estará formada por tres líneas, las cuales tendrán un punto de conexión en común situado en la Plaza de Benidorm, donde se ubicará la nueva estación de autobuses:

- **La línea 1, Arenetes-Les Marines- (Playa de Santa Ana).** Se trata de la unión de las actuales líneas Dénia- Arenetes, Dénia- Playa Santa Ana y Dénia- Les Marines. En el periodo de invierno esta línea llegará hasta el final de la línea Dénia- Las Marinas, ampliando el recorrido en verano hasta Playa de Santa Ana.
- **La línea 2, Plaza de Benidorm. Hospital Nuevo,** es producto de la división de la línea circular actual. Su recorrido parte de la Plaza de Benidorm, discurriendo por la parte norte del casco urbano principal, el polígono industrial y finalmente el Hospital Nuevo puesto en marcha recientemente. Tiene como funcionalidad dar cobertura al polígono industrial y al Nuevo Hospital.
- **La línea 3, Plaza de Benidorm-Antiguo Hospital,** es, al igual que la línea 2, producto de la división de la línea circular existente. Su recorrido parte de la Plaza de Benidorm, continúa por la parte sur del casco urbano principal, recorre las paradas de tren Dénia y Alquerías, y finaliza en el antiguo Hospital de Dénia. Su funcionalidad radica en fomentar la intermodalidad con el transporte en ferrocarril y dar cobertura al antiguo Hospital, que tiene previsto convertirse en un ambulatorio de consultas externas.

Por otro lado, la reestructuración del sistema de transporte público incluye una propuesta de mejora de los intervalos de paso, no superando los 30 minutos en el peor de los casos, y que se mantengan constantes durante el horario de funcionamiento de la red. Para ello se ha dimensionado el número de autobuses necesarios por línea.

Así, los resultados de la propuesta en cuanto a número total de horas de funcionamiento, número de servicios realizados por línea, frecuencia de paso y número de autobuses necesarios tanto para el periodo de invierno como para el periodo de verano son los que se muestran en la siguiente tabla:

Tabla 11 Características principales de las líneas de autobús urbano propuestas en el municipio de Dénia

Línea	Horario/ Amplitud diaria (h)	INVIERNO (7 SEPT-24 JUNIO)			VERANO (25 JUNIO – 6 SEPT.)		
		Nº Servicios diarios	Frecuencia de paso (min.)	Dotación (Nº autobuses)	Nº Servicios diarios	Frecuencia de paso (min.)	Dotación (Nº autobuses)
Línea 1. Arenetes- Les Marines*	8:00- 22:00 f14	40	21	3	53	16	4
Línea 2. Pza Benidorm- Hospital Nuevo	8:00- 22:00 f14	56	15	2	56	15	2
Línea 3. Pza Benidorm- Antiguo Hospital	8:00- 22:00 f14	58	15	2	29	29	1
TOTAL	8:00- 22:00/ 14	154	---	7	138	---	7

*En el periodo de verano se recomienda que 1 de cada 3 viajes llegue hasta la zona de Playa Santa Ana.

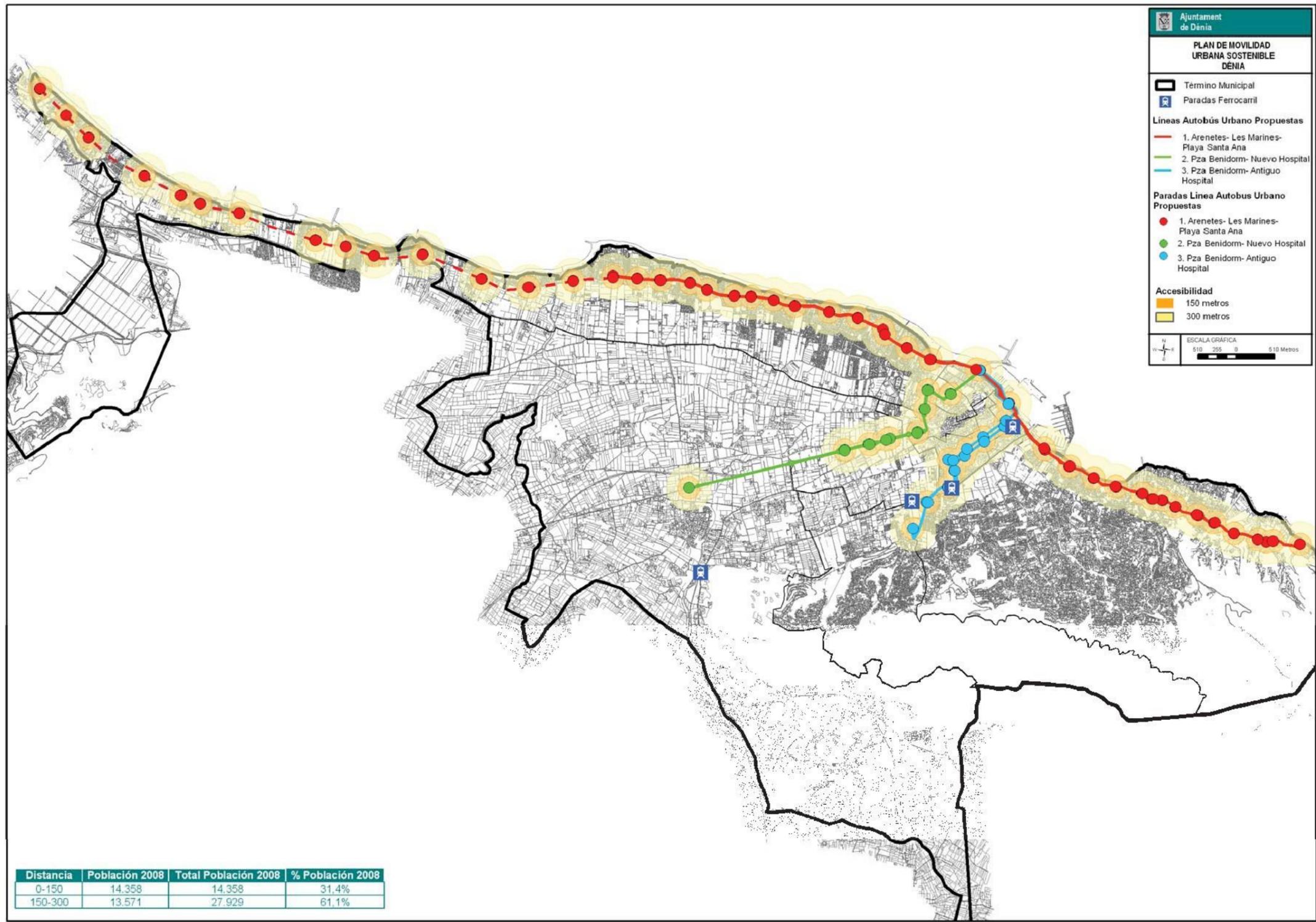
Ante potenciales aumentos de la demanda en los núcleos turísticos de Les Marines y Les Rotes, principalmente en periodo estival, se propone una redistribución del material móvil del sistema. Concretamente, se tiene en cuenta el carácter estacional de algunos de los equipamientos a los que da servicio la línea 3 (UNED y antiguo hospital, con un importante descenso en el número de consultas), por lo que será posible movilizar uno o más autobuses que refuercen a la línea 1, y dotándola de una frecuencia de paso de alrededor de 15 minutos.

Para la consecución de estos objetivos, se estima que la dotación necesaria de autobuses es de 7. Hay que indicar que estos 7 autobuses son los que están circulando en la actualidad, sin incluir el porcentaje de material móvil que por otros motivos no pueda estar operativo.

En cuanto al coste de la implantación del sistema propuesto, se estima en base a experiencias similares que asciende a alrededor de 2€ por vehículo y km, lo que puede dar una orientación a la Administración para la valoración de diferentes alternativas.

A continuación se observa el plano de la red general así como una descripción detallada de cada una de las líneas de autobús urbano propuestas.

Ilustración 19 Propuesta de la red de autobús urbano en el municipio de Dénia



En cuanto a la **accesibilidad por parte de la población** se estima que en el periodo de verano, cuando la red tiene el recorrido más largo, al realizar la hijuela de la línea 1 hasta Playa de Santa Ana en uno de cada 3 servicios, la población total cubierta por la red a una distancia de 150 metros es de 14.358 habitantes censados y a una distancia de 300 metros de 27.929 habitantes censados.

Dimensionamiento Línea 1. Arenetes- Les Marines- (Playa Santa Ana)

La línea 1, está formada por la unión de las actuales líneas Dénia–Arenetes y Dénia– Les Marines y Dénia– Playa Santa Ana. En el periodo de invierno esta línea hasta el final de la línea Dénia–Les Marines ampliando el recorrido en verano hasta Playa de Santa Ana en función de la demanda. Cuenta con un intervalo medio de paso de 21 minutos en invierno y de 16 minutos en verano.

Tabla 12 Parámetros de oferta Línea 1. Día Medio Laborable

Primera Expedición	Última Expedición	Intervalo medio invierno/verano (min.)	Amplitud Horaria
8:00	22:00	21/16	14:00

Esta línea cuenta con un total de 62 paradas hasta Les Marines y de 90 paradas hasta Playa de Santa Ana.

En cuanto a distancias señalar que esta línea recorre un total de un total de 20.943 metros hasta Les Marines (10.458 metros en sentido Les Marines y 10.460 metros en sentido Arenetes) y un total de 38.089 metros hasta Playa de Santa Ana (19.032 metros en sentido de ida a Playa de Santa Ana y 19.057 metros en sentido Arenetes).

Si se habla de tiempos de recorrido hasta Les Marines en periodo de invierno, estos están en los 31 minutos por sentido, por lo que realiza una vuelta completa en aproximadamente 62 minutos.

Los tiempos de recorrido han sido calculados suponiendo una velocidad media de 13 km/h en recorrido urbano y de 25 km/h en recorrido interurbano y suponiendo que el tiempo de parada son 10 segundos. En estos tiempos están incluidos los periodos de regulación de la línea en sí.

Tabla 13 Distancias y tiempos recorridos día medio laborable

Recorrido Sentido 1 (m.)	Recorrido Sentido 2 (m.)	Total Recorrido (m.)	T. Recorrido 1 (min.)	T. Recorrido 2 (min.)	T. Total (min.)
10.458	10.460	20.943	31	31	62

Con estos parámetros el total de vueltas realizadas (ida+vuelta) realizados por la línea 1 en un día laborable medio es de 40 lo que supone un total de 844 kilómetros recorridos en un total de 14 horas de amplitud de servicio en un día laborable de invierno. En el periodo de verano el total de vueltas (ida+ vuelta) en un día laborable medio es de 56, lo que supone un total de 1.126 kilómetros recorridos en un total de 14 horas de amplitud de servicio.

Tabla 14 Dotación necesaria y Total de Expediciones en un día laborable medio de invierno

Total Vueltas (Ida+Vuelta)	Kilómetros/día	Horas/día	Número Autobuses
40	844	14	3

Tabla 15 Dotación necesaria y Total de Expediciones en un día laborable medio de verano

Total Vueltas (Ida+Vuelta)	Kilómetros/día	Horas/día	Número Autobuses
53	1.126	14	4

Por tanto, la dotación de autobuses necesaria es de 3 en el periodo de invierno y de 4 en el periodo de verano. Hay que indicar que estos autobuses son los que están circulando efectivamente, sin incluir el porcentaje de material móvil que por otros motivos no pueda estar operativo.

Dimensionamiento Línea 2. Plaza Benidorm- Hospital Nuevo

La línea 2, parte de la Plaza de Benidorm y se dirige hacia la ubicación del nuevo Hospital Comarcal, ubicado en la Partida de Beniadlá, y pasa por el Polígono Industrial situado en la Carretera de Ondara, CV-725.

Contaría con un intervalo medio de paso de 15 minutos.

Tabla 16 Parámetros de oferta Línea 2. Día Medio Laborable

Primera Expedición	Última Expedición	Intervalo medio (min.)	Amplitud Horaria
8:00	22:00	15	14:00

Esta línea realizará un total de 18 paradas en ambos sentidos. La localización de las paradas aparece en el Anejo denominado **Transporte Público** del presente documento donde se señala en fondo amarillo aquellas que son de nueva instalación (no pertenecientes a la actual línea circular)

En cuanto a distancias señalar que esta línea recorre un total de 9.583 metros en ambos sentidos (4.765 metros en sentido Hospital y 4.818 metros en sentido Plaza de Benidorm).

Si se presta atención a los tiempos de recorrido, estos están en los 15 minutos por sentido, por lo que realiza una vuelta completa en aproximadamente 30 minutos. Los tiempos de recorrido han sido calculados suponiendo una velocidad media de 13 km/h en recorrido urbano y de 25 km/h en recorrido interurbano y suponiendo que el tiempo de parada son 10 segundos. En estos tiempos están incluidos los periodos de regulación de la línea en sí.

Tabla 17 Distancias y tiempos recorridos día medio laborable

Recorrido Sentido 1 (m.)	Recorrido Sentido 2 (m.)	Total Recorrido (m.)	T. Recorrido 1 (min.)	T. Recorrido 2 (min.)	T. Total (min.)
4.765	4.818	9.583	15	15	30

Con estos parámetros el total de vueltas realizadas (ida+vueltas) realizados por la línea 2 en un día laborable medio es de 62 lo que supone un total de 598 kilómetros recorridos con un total de 14 horas de amplitud de servicio.

Tabla 18 Dotación necesaria y Total de Expediciones en un día laborable medio

Total Vueltas (Ida+Vuelta)	Kilómetros/día	Horas/día	Número Autobuses
56	538	14	2

Por tanto, la dotación de autobuses necesaria es de 2. Hay que indicar que estos autobuses son los que están circulando efectivamente, sin incluir el porcentaje de material móvil que por otros motivos no pueda estar operativo.

Ilustración 20. Trazado línea 2.



Dimensionamiento Línea 3. Plaza Benidorm-Antiguo Hospital

La línea 3, parte de la Plaza de Benidorm, y se dirige al antiguo Hospital Comarcal ubicado en Dénia en Partida Plana Est 4, pasando por las estaciones de FGV Dénia y Alquerías, y por la U.N.E.D.

Como ya se ha mencionado anteriormente, debido al carácter estacional de los equipamientos a los que da servicio esta línea, como la U.N.E.D. y el Antiguo Hospital donde disminuye el número de consultas, se propone mover material móvil para dar refuerzo a la línea 1, que tiene mayor demanda en verano, al aumentar la población flotante en dicha zona.

Tabla 19 Parámetros de oferta Línea 3. Día Medio Laborable

Primera Expedición	Última Expedición	Intervalo medio invierno/verano (min.)	Amplitud Horaria
8:00	22:00	15/29	14:00

Esta línea cuenta con un total de 18 paradas en ambos sentidos.

En cuanto a las distancias, señalar que esta línea recorre un total de 7.085 metros en ambos sentidos (3.638 metros en sentido al antiguo Hospital y 3.451 metros en sentido Plaza de Benidorm).

Si se consideran los tiempos de recorrido, estos están en menos de 15 minutos por sentido, por lo que realiza una vuelta completa en aproximadamente 29 minutos. Los tiempos de recorrido han sido calculados suponiendo una velocidad media de 13 km/h en recorrido urbano y de 25 km/h en recorrido interurbano y suponiendo que el tiempo de parada son 10 segundos. En estos tiempos están incluidos los periodos de regulación de la línea en sí.

Tabla 20 Distancias y tiempos recorridos día medio laborable

Recorrido Sentido 1 (m.)	Recorrido Sentido 2 (m.)	Total Recorrido (m.)	T. Recorrido 1 (min.)	T. Recorrido 2 (min.)	T. Total (min.)
3.638	3.451	7.085	14,8	14,1	29

Con estos parámetros el total de vueltas realizadas (ida+vuelta) realizados por la línea 3 en un día laborable medio durante el periodo de invierno es de 58 lo que supone un total de 413 kilómetros recorridos con un total de 14 horas de amplitud de servicio. En el periodo de verano y para el mismo periodo de amplitud horaria, el número de vueltas realizadas (ida+vuelta) es de 29, lo que supone un total de 206 kilómetros recorridos.

Tabla 21 Dotación necesaria y Total de Expediciones en un día laborable medio de invierno

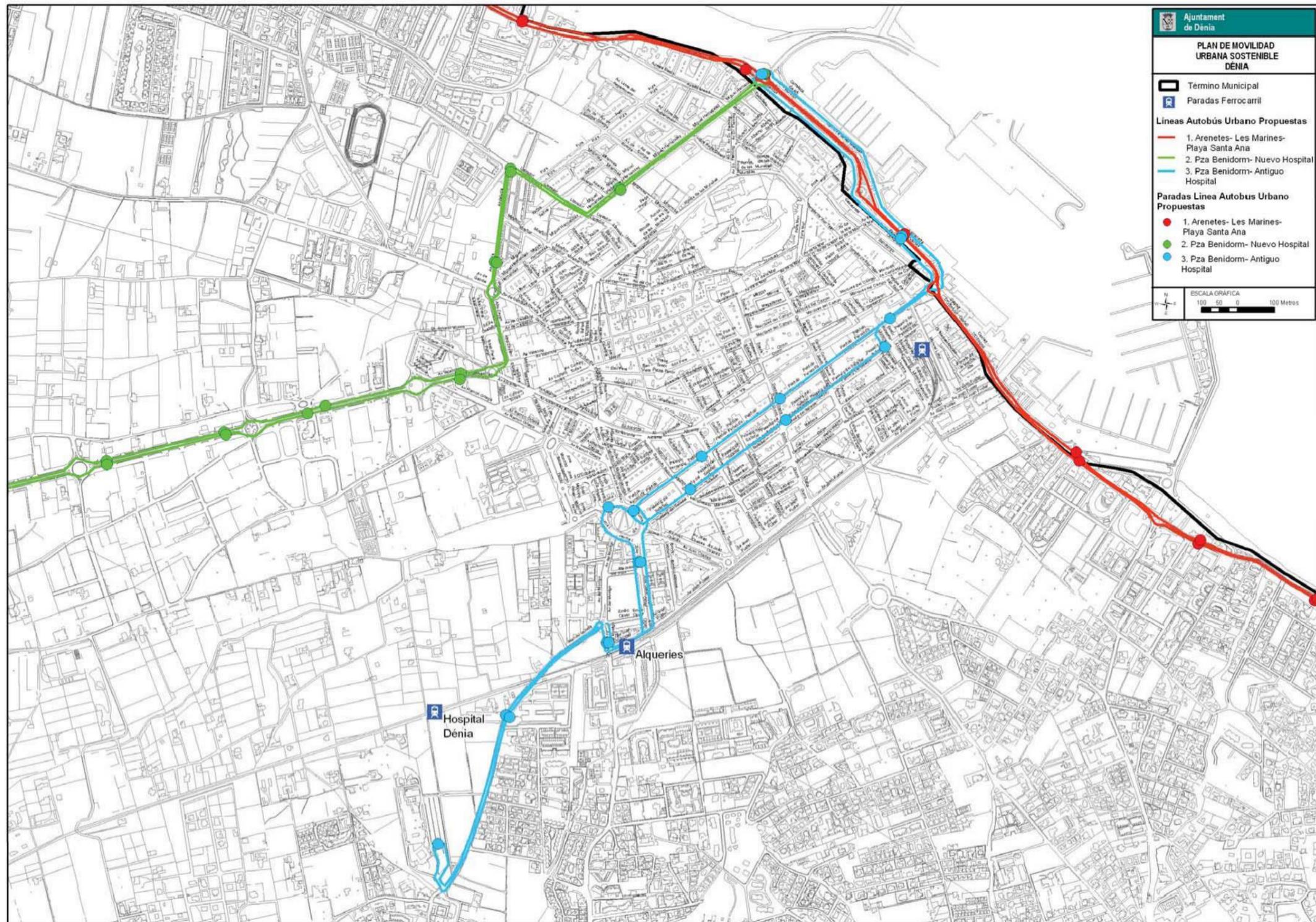
Total Vueltas (Ida+Vuelta)	Kilómetros/día	Horas/día	Número Autobuses
58	413	14	2

Tabla 22 Dotación necesaria y Total de Expediciones en un día laborable medio de verano

Total Vueltas (Ida+Vuelta)	Kilómetros/día	Horas/día	Número Autobuses
29	206	14	1

Por tanto, la dotación de autobuses necesaria es de 2 en el periodo de invierno y de 1 en el periodo de verano. Hay que indicar que estos autobuses son los que están circulando efectivamente, sin incluir el porcentaje de material móvil que por otros motivos no pueda estar operativo.

Ilustración 21 Trazado línea 3



3.3.2 Accesibilidad a las paradas de autobús

3.3.2.1 Justificación

El diagnóstico de la accesibilidad de los peatones a las paradas de autobús urbano concluye que existen numerosas deficiencias. A pesar de que las paradas se encuentren en las vías principales del municipio, no todas ellas cuentan con las infraestructuras necesarias que garanticen la accesibilidad de las mismas. Se han detectado deficiencias en los itinerarios peatonales de acceso a las paradas como falta de pasos peatonales, discontinuidad de aceras, problemas de acceso entre la parada y el autobús por el estacionamiento indebido de vehículos privados, además de deficiencias en las infraestructuras como la señalización inadecuada de las paradas y la falta de marquesinas para facilitar el tiempo de espera de los viajeros.

3.3.2.2 Objetivos

Los objetivos principales son:

1. Ampliar la cobertura de la red de autobús respecto de la población, la actividad económica y los equipamientos.
2. Mejorar la accesibilidad a paradas para peatones. Reducir la peligrosidad en los cruces alejados y en los itinerarios de acceso.
3. Mejorar la accesibilidad a paradas para personas de movilidad reducida y personas con discapacidad, para que el transporte público sea un modo de transporte atractivo.
4. Mejorar las condiciones de diseño, señalización e información en paradas, revisando toda la red en el medio plazo.

3.3.2.3 Descripción

Dentro de los planes de mejora de los transportes urbanos, se identifican aquellas áreas en las que la cobertura a la población no es adecuada como el polígono industrial situado en la Carretera de Ondara, CV-725. Las acciones a emprender en este programa son de dos tipos:

1. Ubicación de nuevas paradas que den mayor cobertura a la población, principalmente en las zonas más alejadas del centro.
2. Plan de modernización de las paradas actuales, mejorando la infraestructura de acera, acceso (cruce peatonal, si es necesario), marquesina y señalización. El Programa establece varias fases de intervención, empezando por aquellas paradas que tienen un nivel de urbanización deficiente o condiciones de peligrosidad vial para el usuario.
3. Mejora de la accesibilidad a las paradas para personas con movilidad reducida mediante la mejora de las características del sistema, tales como
 - Información en las paradas de autobús; en braille, en letras más grandes, posibilidad de escucharlo por altavoz en tiempo real, a la altura de una persona en silla de ruedas, etc.

- Diseño de la plataforma de autobús; adaptadas a la entrada del autobús, sistema de guía.
- Anuncio por megafonía en red de autobuses (sistema integrado en el propio autobús) de llegada del autobús indicando línea y dirección.

3.3.3 Plan de mejora de la competitividad del tren (modificada)

3.3.3.1 Justificación

Dado que en la actualidad la parada de autobús más cercana a las estaciones de ferrocarril de FGV se encuentra a unos 400 metros de la estación de FGV de Dénia, se propone potenciar este tipo de transporte público, de ámbito supramunicipal, a partir de la mejora sustancial de los actuales servicios ferroviarios y del autobús interurbano.

3.3.3.2 Objetivos

1. Ampliar la cobertura del ferrocarril a la población mediante la tranviarización del mismo en el acceso a Dénia y la alimentación de las estaciones por servicios de autobús (intermodalidad).
2. Promover una mejora de los niveles de servicio (frecuencia y velocidad) en las redes ferroviarias.

3.3.3.3 Descripción

En una primera etapa para mejorar la cobertura del ferrocarril a la población mediante el autobús urbano se propone la reordenación de la red de autobús urbano descrita con anterioridad en el presente capítulo, donde la línea 3, Dénia-Antiguo Hospital, realiza paradas contiguas a las estaciones de FGV Dénia y Alquerías.

En una segunda etapa se propone promover una mejora de los niveles de servicio (frecuencia y velocidad comercial) de las redes ferroviarias existentes en la actualidad.

3.3.4 Mejora de la cobertura de la red de autobuses interurbanos comarcales (modificada)

3.3.4.1 Justificación

Durante la fase de diagnóstico se ha detectado que el Polígono Industrial situado en la Carretera de Ondara, CV-725, entre los puntos kilométrico 5 y 7 no tiene buena comunicación de transporte público ya que existe ningún modo de transporte colectivo que realice paradas en dicho lugar.

Por otro lado, la ubicación del Nuevo Hospital Comarcal en la Partida de Beniadlá, en el margen derecho de la Carretera de Ondara, CV-725, cerca del desvío hacia La Xara, por donde pasan las tres líneas de autobús interurbano comarcal existentes.

La actual red de autobuses interurbanos comarcales (aquellos que realizan trayectos entre el municipio de Dénia y los municipios cercanos) que existe en el municipio de Dénia parten de la Plaza del Archiduque Carlos y circulan por la Carretera de Ondara, CV-725, para dirigirse a sus distintos destinos y viceversa.

Esta red solo realiza paradas tres paradas a lo sumo en el municipio de Dénia (en la Plaza del Archiduque Carlos, en el núcleo de La Xara y en el núcleo de Jesús Pobre).

3.3.4.2 Objetivos

- Ampliar la accesibilidad de la red de autobuses interurbanos tanto al Nuevo Hospital Comarcal, como al Polígono Industrial de Dénia y a los sectores Tres Torres y Mistelera.
- Disminuir el tráfico en los polígonos industriales y el uso del coche privado como principal manera de acceso a este lugar por parte de los trabajadores del polígono que tienen su lugar de residencia en los núcleos de población cercano al polígono industrial.
- Mejorar la estrategia de aparcamiento en los polígonos industriales al disminuir el número de vehículos privados, mejorando los tiempos de aparcamiento.
- Aumentar los ingresos de explotación de las líneas interurbanas comarcales.

3.3.4.3 Descripción

Se propone promover la ubicación de un número de paradas indeterminado a lo largo del polígono industrial situado a ambos márgenes de la Carretera de Ondara, CV-725, y de una parada contigua al Nuevo Hospital Comarcal, tras la realización del pertinente estudio de demanda.

3.3.4.4 Ejecución

A cargo de los sectores Tres Torres y Mistelera.

3.3.5 Fomento de la intermodalidad en estaciones “paneles informativos”

1. Justificación

Tras la reordenación de la red de autobús urbano, que favorece la intermodalidad al realizar paradas en las estaciones de ferrocarril de FGV Dénia y Alquerías y en la nueva ubicación de la estación de autobuses en el municipio se propone la implantación de paneles informativos en las paradas de la red de autobús urbano.

2. Objetivos

Así, el principal objetivo es fomentar el intercambio modal entre autobuses interurbanos, red de ferrocarril FGV y autobuses urbanos.

De esta manera, en las relaciones origen – destino en las que el autobús urbano pueda resultar complementario de los modos guiados, el conocimiento de estos tiempos puede incentivar el uso del autobús urbano en segunda etapa en lugar de realizar el trayecto a pie.

3.3.5.3 Descripción

Implantación de paneles informativos en las paradas. Para ello se proponen dos fases a seguir:

- Fase I. Se colocarán paneles informativos en las paradas de autobús contiguas a las estaciones de la red de FGV de Dénia y Alquerías, y a la nueva estación de autobuses ubicada en la Plaza de Benidorm, como principales centros nodales futuros.
- Fase II. Se ampliará la instalación de paneles informativos en las paradas contiguas a centros atractores importantes como el Nuevo Hospital Comarcal, la U.N.E.D, el antiguo Hospital Comarcal y el Polígono Industrial, que utilizan el transporte en autobús urbano en una segunda etapa del viaje.

En estos paneles deben aparecer los tiempos de espera para cada una de las líneas que pasan por ella, así como los puntos de conexión con otras líneas de la red de autobús urbano, así como los puntos de conexión con otros medios de transporte colectivo como son en este caso las estaciones de la red de ferrocarril de FGV y la posible nueva localización de la estación de autobuses interurbanos situada en la Plaza de Benidorm.

3.3.6 Transporte a la demanda (DTR)

1. Transporte a la demanda para personas con problemas de movilidad
2. Transporte a la demanda para el resto de usuarios. (Taxi compartido)

3.3.6.1 Justificación

En el contexto socioeconómico actual, la movilidad se configura como una de sus características básicas, que obliga a adoptar las medidas necesarias para favorecerla, teniendo en cuenta todas las variables que afectan a la misma, principalmente las características territoriales, económicas y ambientales de nuestra región.

En el municipio de Dénia, más de la mitad de la población, el 56%, se concentra en el núcleo urbano principal. El resto de la población queda repartido por la zona de Les Marines, Les Rotes, La Xara, Jesús Pobre, La Pedrera y El Montgó.

En el momento actual, las zonas de La Pedrera y el Montgó son las que se encuentran peor comunicadas al no existir ninguna línea de transporte público que conecte estos lugares, y por tanto impidiendo que muchas de las personas que viven en ellos puedan desplazarse, o bien, lo tengan que hacer usando un vehículo privado para poder utilizar servicios básicos como son la sanidad, la educación, la cultura el turismo y el ocio.

3.3.6.2 Objetivos

- Dar cobertura de transporte a las zonas de la Pedrera y el Montgó, zonas que actualmente no cuentan con ningún sistema de transporte público.

- Garantizar las necesidades de movilidad demandadas por la sociedad como es el acceso a servicios básicos como la sanidad, la educación, la cultura, el turismo y el ocio.

3.3.6.3 Descripción

Así, para dar cobertura de transporte público a las zonas carentes de este y así poder garantizar las necesidades de movilidad de la sociedad como la sanidad, la educación, la cultura, etc, se propone crear un sistema de Transporte a la Demanda (DTR)

Este sistema consiste en un sistema en el que el servicio se planifica porque el usuario ha interactuado con la administración y el operador para hacerle llegar sus necesidades de transporte, todo ello a través de métodos telefónicos y telemáticos. Es decir, el servicio no se establece a no ser que haya una demanda previa del mismo.

En el municipio de Dénia, se propone que este servicio esté formado por una flota de taxis, bien fletadas por el Ayuntamiento, o bien, por una empresa operadora, a través de una Central de Control Virtual de Transporte a la Demanda que sea la encargada dirigida por el ayuntamiento.

Usuarios del sistema

Personas con problemas de movilidad (personas con problemas de movilidad física o mayores de 65 años, en ambos casos carentes de permiso de conducir) que tienen que depender de una segunda persona para realizar tareas básicas como ir al médico, ir a la compra...etc. y para el resto de usuarios que no se encuentran en los casos anteriores y que no tienen otra manera de desplazarse.

En el caso de que el transporte a la demanda sea de niños (con problemas de movilidad o no), estos han de ir acompañados por un adulto que se responsabilice.

Tipos de sistema

En el primer caso, de personas con problemas de movilidad o mayores de 65 años carentes de carnet de conducir, será un transporte a la demanda "puerta a puerta", es decir, que el usuario se comunicará con la central dentro del horario establecido para solicitar el viaje y elegirá la hora a la que necesita el servicio.

El resto de usuarios, se comunicarán con la central dentro del horario establecido y harán la petición de su trayecto, (origen, destino y horario) y será la central la que devuelva la petición al usuario estableciendo el horario en función de la demanda y el lugar de recogida de los usuarios siempre intentando adecuarse a la petición de todos los usuarios que solicitan el mismo servicio los clientes.

En ambos casos, el sistema estará compuesto por los siguientes elementos:

- Centro Virtual de Transporte a la Demanda. Sus tareas principales serán la recogida de reservas de transporte, la generación de viajes de demanda según las reservas, intentando llenar las plazas del vehículo, y la gestión de las comunicaciones entre el centro de control y el equipo embarcado o flota.

- Equipo embarcado y consola del conductor. Este sistema permite el envío a la central de control de su posición cada vez que haga una parada de ruta, el envío de mensajes por parte del conductor hacia la central (avisos y consultas) y el envío de mensajes desde la central al conductor.
- Terminales de información y recogida. Puntos de encuentro de los usuarios que vayan a utilizar el mismo viaje origen-destino.

Funcionamiento del servicio

Con antelación suficiente al desplazamiento que desea realizar, el viajero ha de comunicar al Centro Virtual de Transporte a la Demanda su demanda de transporte (tanto la ida como la vuelta), mediante una llamada a un teléfono gratuito o a través de Internet.

El Centro Virtual de Transporte, donde se recogerán todas las peticiones de los usuarios demandantes, dará aviso de la petición al operador de transporte con el fin de que éste realice la asignación del vehículo concreto para el traslado del usuario.

Tarifas

Este sistema estará subvencionado un porcentaje por parte de la Administración, para facilitar que los usuarios lo utilicen.

Ventajas del sistema

Para el usuario:

- Disponer de un servicio de transporte público, en el momento que lo precise, en aquellos lugares donde no existía (La Pedrera y el Montgó), y/o permitir la mejora o refuerzo de los servicios existentes.
- Garantía de prestación del servicio.
- Rapidez del servicio, al realizar solo las paradas de origen y destino.

Para el operador:

- Reducción de costes de explotación, con recorridos más óptimos en función de la demanda.
- Incremento del número de viajeros al mejorar el servicio.
- Mejora de la imagen de marca ante los usuarios y la Administración.

Para la Administración:

- Herramienta de análisis de la calidad y el servicio y de la respuesta de los usuarios.
- Mayor control sobre el operador del transporte

3.4 Circulación viaria y Tráfico

Tal como se señaló en la memoria de diagnóstico, la estructura viaria del municipio de Dénia presenta distintas tipologías, según su localización espacial:

1. De un lado, destaca la configuración viaria del casco urbano principal, que presenta un centro histórico de estructura urbanística tradicional con viarios internos poco ordenados, calles de trazado irregular y sección estrecha. A partir de dicho centro se desarrolla un ensanche residencial por sus partes norte y sur, de reciente construcción y con viarios de mayor sección formando manzanas regulares entresí.
2. Por otro lado, hay que destacar los viarios distribuidores de las zonas de playa del municipio (Les Marines al norte y Les Rotes al sur), que dan servicio a desarrollos urbanísticos residenciales de carácter turístico situados longitudinalmente a la línea costera, y que a su vez los conectan con el casco urbano principal. Estos viarios, que originalmente tenían carácter de vías interurbanas arteriales, han ido convirtiéndose en vías urbanas distribuidoras de tráfico locales a medida que se ha ido colmatando urbanísticamente el espacio disponible entre el núcleo principal y las localidades costeras del municipio.
3. Por último, los núcleos poblacionales de La Xara y Jesús Pobre se encuentran conectados por vías distribuidoras con el casco urbano a través del ensanche residencial sur. También enlazan por esta zona los viarios conectores desde los núcleos de La Pedrera y el Montgó, los cuales se caracterizan por sus viarios irregulares no ordenados, con pronunciados desniveles debido a su situación en la ladera del Montgó.

El municipio de Dénia cuenta con un alto grado de utilización del vehículo privado, tanto en periodo invernal como en los meses de verano. De este modo, el porcentaje de uso de este modo por parte de los residentes durante la totalidad del año se eleva al 45% (53.000 viajes diarios) con un gran peso de los viajes con el exterior del municipio, mientras que la población turista, que se aloja y reside mayoritariamente en los núcleos aledaños al casco principal de Dénia (68%), utiliza el vehículo privado para el 50% de sus desplazamientos.

Existe, por tanto, una gran demanda de transporte en vehículo privado a la que debe dar servicio un sistema viario que, con frecuencia, no es capaz de dar cabida a las necesidades de movilidad de los habitantes y visitantes de Dénia, ya sea por la escasez de vías que canalicen los principales flujos, ya sea por deficiencias de tipo cualitativo (diseño de intersecciones, sentidos de circulación, secciones viarias, etc), lo que lleva a la necesidad de plantear cambios en infraestructura existente en municipio y propuestas destinadas a una mejor fluidez, efectividad y seguridad de estos viajes.

Dada su configuración y su carácter de principal centro atractor del municipio, los mayores problemas de circulación se registran en el casco urbano de Dénia y en los accesos y salidas desde el exterior del municipio (principalmente a través de la Avda. Madrigueres) y desde los diferentes núcleos urbanos que conforman el resto del término municipal: Les Marines, Les Rotes, Montgó, La Pedrera y La Xara.

En la actualidad, se encuentran en diferentes fases de desarrollo actuaciones por parte del Ayuntamiento encaminadas a la resolución de estos problemas. Estas actuaciones son principalmente:

- ✓ **Fachada marítima entre las plazas de Benidorm y Oculista Buigues.**– De forma general, las actuaciones dirigidas a mejorar la movilidad se centrarán en el control de acceso a vehículos privados en el tramo Benidorm–Oculista Buigues en ambas direcciones, la provisión de dos espacios de aparcamiento y el desarrollo de nuevas vías peatonales y ciclistas que conecten toda la fachada marítima y a ésta con el resto del municipio.
- ✓ **Creación de una ronda perimetral exterior.**– El Plan Estructural tiene prevista la creación de una ronda perimetral que circunvale el casco urbano por su parte interior entre la carretera de Les Marines y la carretera de Les Rotes. El tramo entre Les Marines y la plaza de Jaume I será de nueva ejecución, mientras que su cerramiento hasta la carretera de Les Rotes consistirá en una adecuación del viario a su nueva jerarquía, principalmente la Avda. Joan Fuster.

No obstante, en base a los resultados obtenidos en el diagnóstico, es necesario apoyar estas medidas con otras alternativas que optimicen las condiciones de movilidad en vehículo privado dentro del municipio y que estén en consonancia con los objetivos de sostenibilidad que se plantean en el presente documento. Concretamente, y de forma general, los objetivos buscados en los planes que afectan a la circulación viaria y el tráfico son:

1. Reducir los niveles medios de tráfico en medio urbano
2. Disuadir del uso del automóvil en cierto tipo de viajes (motivo y OD), los de corto recorrido que puedan realizarse en otros modos de transporte de manera más eficiente.
3. Disuadir del uso del automóvil en periodos horarios punta para evitar congestión.
4. Eliminación de tráfico de paso por el centro del municipio.

3.4.1 Reordenación de Jerarquía Viaria y Sistema de Ronda Perimetral

3.4.1.1 Justificación

El esquema funcional de la movilidad en vehículo privado en la ciudad de Dénia está basado en **tradiciones históricas de tránsito**, conformando los grandes flujos norte-sur y este-oeste, donde se presentan **potentes flujos de automóviles privados atravesando la ciudad precisamente por el centro y en el entorno del Centro Histórico de la ciudad**. Es decir que los flujos principales que se producen en los viarios del centro urbano, se pueden clasificar en:

Tráficos de penetración y salida del casco urbano

Constituyen uno de los principales flujos dentro del municipio, con un 35% del total de viajes en vehículo privado. De forma esquemática, estos flujos pueden clasificarse en:

- ✓ **Tráficos de penetración/salida en sentido este-oeste**, donde se presentan potentes flujos de automóviles privados atravesando la ciudad por los viarios del ensanche del casco histórico y muy próximo a éste. El motivo de estos viajes es mayoritariamente la conexión desde la entrada al municipio desde la AP-7 por la CV-725 (Avda. Madrigueres) y hacia los principales centros atractores de la ciudad (fachada marítima, estaciones de ferrocarril y autobuses, área comercial de Marqués del Campo, etc.) y el recinto amurallado del Casco Histórico (entorno de la Plaza del Ayuntamiento). Una vez alcanzado del núcleo urbano, dicho acceso se produce bordeando el recinto amurallado por sus dos caras: por la parte norte, a través de la calle Miguel Hernández, y por la parte sur, mediante la Avda. de Alicante y las calles Patricio Ferrandiz, Passeig del Saladar y Colón. El volumen total de tráfico de entrada y salida por la Avda. de Madrigueres es la mayor del municipio, con 2.400 vehículos registrados en hora punta.
- ✓ **Tráficos de penetración/salida de corte longitudinal a la línea costera** del municipio. Estos tráfico tiene lugar a través de la denominada carretera de Les Marines (CV-730) hacia la zona norte, y mediante la CV-736 Dénia-Les Rotes-Javea hacia la parte sur, conectando a los dos principales núcleos turísticos del municipio (Les Marines y Les Rotes) con el casco tradicional a través de las plazas de Benidorm y del Oculista Buigues. El tráfico en estos viarios en hora punta ronda los 700 vehículos.
- ✓ **Otros tráfico de penetración**.- Se producen con origen o destino en otros núcleos del municipio: desde el Montgó, que acceden por el Camí de Sant Joan hacia el Carrer de Diana, o desde La Pedrera, que lo hacen a través del Camí del Pou de la Montanya hacia la glorieta de Jaume I. Los tráfico más intensos se producen en la entrada/salida por el Camí de Sant Joan, con 650 vehículos en hora punta tarde.

Tráficos de paso

Se trata de aquellos para los que es imprescindible la utilización de viario urbano de Dénia, de tipo distribuidor o local, para desplazamientos que son más propios de discurrir por viarios arteriales:

- ✓ **Desplazamientos de núcleo a núcleo**, o lo que es lo mismo, aquellos movimientos entre poblaciones que no tienen como origen o destino al casco urbano de Dénia: Entrada CV- 725fAP-7, Les Marines, Les Rotes, Montgó y La Pedrera. Estos desplazamientos suponen el 18% del total de viajes en vehículo privado.
- ✓ **Desplazamientos a la fachada marítima** producido principalmente por vehículos pesados que tienen como origen y/o destino las áreas de carga y descarga del puerto de Dénia, ya sean pasajeros o mercancías.

Tráficos internos

Las dos tipologías de tráfico descritas entran con frecuencia en contacto con un tercer tipo de flujos, aquellos de corto recorrido que se producen con origen y destino en el casco urbano principal de Dénia, y que representa el 45% del total de viajes en vehículo privado. Este tráfico tiene lugar fundamentalmente entre los ensanches residenciales del norte (C. Miguel Hernández) y del sur (entorno del Passeig del Saladar), y las zonas comerciales y de ocio que se configuran en el interior del casco tradicional, concentradas en torno a la Plaza de la Constitución y las Avenidas de Marqués del Campo y Avda. del Mar.

Teniendo en cuenta estos flujos principales, **la principal problemática del municipio en materia de tráfico** se resume en:

- ✓ **Concentración de tráfico de medio/largo recorrido en viarios concebidos para funciones distribuidoras y locales**.- Tal es el caso del ensanche residencial sur, en torno a las calles Patricio Ferrandiz, Pesseig del Saladar y Marquesado. Estos viarios, diseñados en forma de bulevar para dar servicios de acceso a las áreas residenciales más próximas a las vías de ferrocarril y que cuentan por ello con elevados niveles de tráfico de agitación, deben cumplir funciones en todo su recorrido (desde Jaume I hasta la fachada marítima) de canalizadores de otros tipos de tráfico de mayor recorrido que se ven obligados a utilizar estas calles para acceder a sus destinos. Concretamente, estos viarios:
 - Forman parte del itinerario más rápido y corto para alcanzar el casco antiguo las áreas comerciales de Marqués del Campo desde el principal viario alimentador de tráfico externos del municipio (Polígono Industrial-Avda. Madrigueres). O lo que es lo mismo, dada la estructura urbana del casco, es la principal forma de acceso desde el exterior del municipio hacia el núcleo urbano principal de Dénia.
 - Son utilizados necesariamente por aquellos tráfico de medio y largo recorrido con origen y/o destino en las poblaciones de Les Rotes, Montgó y, en menor medida, La Pedrera. Concretamente, la forma natural de acceso desde el Polígono fAvda. de Madrigueres se produce a través de las calles Patricio Ferrandiz y Passeig del Saladar, antes de alcanzar la zona portuaria.

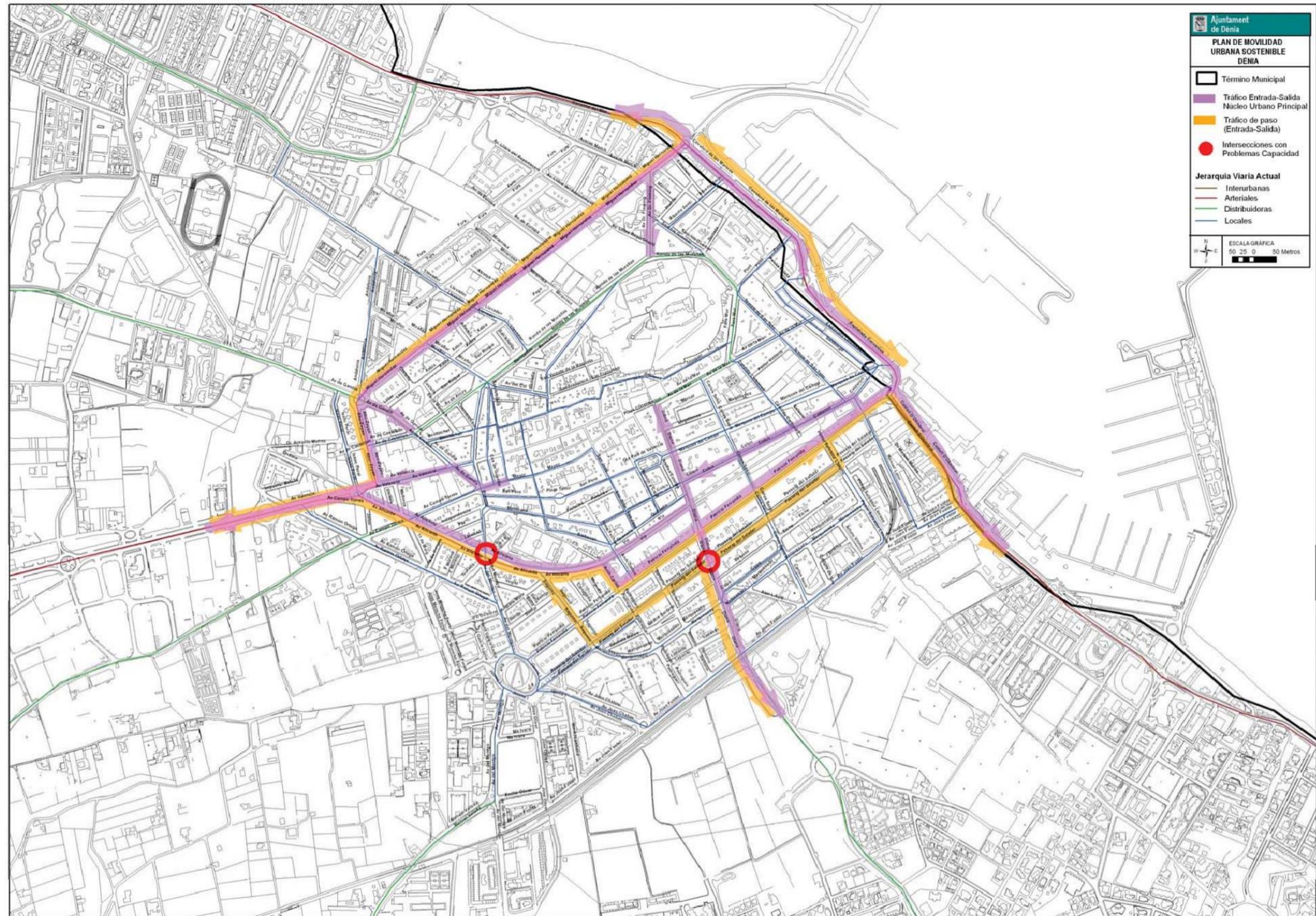
Del mismo modo, la calle Miguel Hernández, concebida como viario distribuidor de los desarrollos residenciales del ensanche norte, cumple en la actualidad funciones arteriales al ser la principal vía de conexión de la entrada al casco urbano desde la CV-725 con el núcleo costero de Les Marines, la cual ve multiplicados sus desplazamientos en vehículo privado en época estival, lo que acrecienta notablemente los problemas circulatorios que se producen en dicha vía. Asimismo, se trata del itinerario más óptimo para alcanzar la fachada marítima desde la mencionada entrada al casco urbano por la CV-725, lo que redundará en un mayor tráfico de vehículos pesados que produce a los residentes de la zona descensos en su calidad de vida, traducido en aumento de ruidos, inseguridad, tráfico y deterioro importante del pavimento de la calle.

- ✓ **Problemas de capacidad en intersecciones**– Derivado a esta concentración de tráfico, se observan serios problemas de capacidad en las siguientes intersecciones:
 - Intersección de la Avda. de Alicante con la Avda. de Montgó, con nivel F (saturación) para los movimientos procedentes de la Avda. de Alicante Norte y los giros a izquierdas desde la Avda. de Alicante Sur.
 - Intersección Passeig del Saladar con Carrer de Diana, con nivel D en los movimientos desde Passeig del Saladar–Puerto, y nivel F (saturación) desde Passeig del Saladar–Jaume I.

- ✓ **Inexistencia de ronda exterior que canalice los tráfico de paso**.– Como se ha mencionado, en la parte norte, la calle Miguel Hernández cumple funciones de canalizadora de tráfico hacia y desde la fachada marítima y Les Marines, lo que le confiere funciones de vía arterial a pesar de que no fue concebida para ello. Ello contribuye a que su tráfico en periodo punta sea uno de los más importantes del municipio, con 1.150 vehículos. La parte sur, en cambio, carece de vía alguna que claramente cumpla esta función, siendo compartida por una serie de vías locales de carácter transversal, con un tráfico en hora punta próximo a los 1.500 vehículos, y que dirigen el tráfico hacia la fachada marítima (carretera de Jávea y Les Rotes) y la carretera del Montgó con la posibilidad de acceder al casco urbano por las calles Diana, San Telm y Cándida Carbonell en sentido entrada y Carlos Sentí en sentido salida.

- ✓ **Ineficacia de la estructura circulatoria**.– Una de las grandes deficiencias del viario urbano de Dénia, que se ve agravada por los problemas ya descritos, es la falta de continuidad y claridad en sus itinerarios dentro del casco urbano; así, es frecuente encontrar:
 - Entramados viarios sin sentidos alternos que permitan una correcta fluidez del tráfico, lo que supone mayor desorientación y tiempo de viaje para el usuario y un aumento en las intersecciones con elevados niveles de tráfico
 - Vías de sentido único que es cambiante a lo largo de todo su recorrido, lo que dificulta la fijación de itinerarios
 - Falta de uniformidad en las secciones viarias de las principales calles y avenidas
 - Falta de señalización de los itinerarios clave de acceso a los principales centros atractores

Plano 11 Casco urbano de Dénia. Jerarquía viaria actual y principales flujos de circulación en vehículo privado



3.4.1.2 Objetivos

Se tienen en cuenta las actuaciones previstas por el Ayuntamiento en materia de tráfico, consistentes en la regulación del tráfico en el eje de la Explanada de Cervantes y la potenciación de un sistema de rondas perimetrales que distribuyan el tráfico tanto a los barrios del centro del casco urbano como a los barrios perimetrales de la ciudad. El desarrollo de estas medidas, en conjunción con las propuestas en el presente documento, tiene como principales objetivos:

1. Reducir las intensidades de tráfico en el viario de la ciudad.
2. Eliminar los itinerarios de paso por el centro de la ciudad.
3. Reducir la velocidad de paso en horas valle.
4. Reducir los niveles de ruido y emisión de contaminantes.
5. Reducir la siniestralidad (atropellos)

3.4.1.3 Descripción

Las medidas propuestas se basan en la implantación de un sistema formado por dos rondas perimetrales que se complementen en sus funciones, funcionando de forma arterial para los tráficos de medio y largo recorrido, y de forma distribuidora para los tráficos de corto recorrido y de acceso a las Áreas de Prioridad Peatonal (Áreas 20 y 30).

Creación de Ronda Perimetral Exterior de Alta Capacidad

Ya se ha apuntado la sobresaturación existente en el perímetro del centro en la actualidad, saturaciones provocadas en una parte importante por los tráficos de paso, que atraviesan de norte a sur y de este a oeste Dénia por el centro de la ciudad.

Bajo la hipótesis de actuaciones por parte del Ayuntamiento destinadas a la creación de controles de acceso a la Explanada de Cervantes, y con la creación de áreas de prioridad residencial (Área 20 y Área en los barrios centrales (entorno de la Plaza del Ayuntamiento, casco histórico y barrio de Baix La Mar), aparece una oportunidad que podría propiciar un cambio de los principales flujos de tráfico, reduciendo los tráficos de paso, reconduciéndolos por una serie de rondas perimetrales de gran capacidad externas al casco urbano principal (no sólo al centro histórico).

La primera y más importante de estas rondas será la denominada 'Ronda Perimetral Exterior', y estará dividida en dos secciones dependiendo de su situación con respecto al principal eje de entrada al municipio (CV-725 Polígono Industrial):

- ✓ **Ronda Perimetral Exterior Norte.** – Circunvalará el norte de Dénia desde la Carretera de Les Marines hasta Torrecremada, cruzando la carretera de Ondara i el Cami del Cementeri, estando dotado de amplias aceras y plataforma ciclista segregada con tramos con sección tipo bulevar.

- ✓ **Ronda Perimetral Exterior Sur.** – Necesaria solo en el caso de que se implante la estación de ADIF en La Pedredra. **Creación de Ronda Perimetral Interior**

Creación de Ronda Perimetral Interior

La creación de una ronda exterior posibilitará eliminar los tráficos de paso por el centro de la ciudad. No obstante, se hace necesaria la creación de una nueva jerarquía viaria dentro de este, de manera que queden perfectamente diferenciados aquellos viarios arteriales y distribuidores de tráficos internos de aquellos que cumplen única y exclusivamente funciones de canalización de tráfico local.

En el apartado de justificación de las medidas se señalaba la poca calidad y capacidad de los viarios que actualmente cumplen estas funciones distribuidoras y arteriales. Por ello, se propone la habilitación de una segunda ronda, o ronda interior, la cual estará definida, en sentido contrario a las agujas del reloj, por las calles Miguel Hernández, Abu Zeyan, Avenida de Alicante, Avenida del Montgó y Joan Fuster:

- ✓ Como se ha indicado, la calle **Miguel Hernández, de un carril por sentido con parking en línea a ambos lados de la calzada**, ejerce actualmente funciones de semironda norte dentro del casco urbano principal, canalizando tráficos de largo recorrido con gran proporción de vehículos pesados. Pese a ello, esta vía no posee características que faciliten su función arterial, a saber: escasez de espacios de aparcamiento, amplitud de sección, suficiencia de número de carriles (dos por sentido) y permeabilidad y accesos seguros a los barrios a los que sirven, principalmente mediante rotondas. Se propone, por tanto, el desvío de los tráficos actuales de pesados y largo recorrido por la ronda perimetral exterior norte, y la habilitación del eje Miguel Hernández–Plaza de Cholet–Abu Zeyan como ronda interior norte, entre la Plaza de Benidorm y la rotonda de acceso al casco (Avda. de Valencia con Isaac Peral), punto neurálgico dentro de la red viaria del municipio. A pesar de ver eliminados sus tráficos de vehículos pesados con la creación de la nueva ronda exterior, el presente plan no es ajeno a la futura situación de la nueva estación de autobuses junto a la playa del Rasset, por lo que se deja alternativa a la administración para reservar esta calle para el tráfico de entrada y salida de transporte colectivo, para lo cual deberán realizarse las adaptaciones necesarias para su mínimo impacto sobre la población residente y el resto del tráfico de la zona, tanto motorizado como no motorizado

- ✓ **La Avenida de Alicante**, configurada inicialmente como una continuación de la carretera de Ondara hacia el interior del casco urbano de Dénia, cuenta con una de las mayores secciones viarias del municipio, habiendo desempeñado hasta ahora las funciones de principal canalizadora de tráfico tanto de entrada como de salida entre el exterior del municipio y el casco urbano de Dénia. Cumple de forma adecuada, por tanto, sus funciones como vía distribuidora de tráfico a los desarrollos adyacentes, por lo que se propone una continuidad de la ronda interior norte a través de esta Avenida.
- ✓ La continuidad de la ronda interior hacia la fachada marítima a partir de la Avenida de Alicante se ve seriamente comprometida por la configuración viaria del ensanche residencial sur, ya que la Avenida de Alicante ve interrumpido su trazado a la altura de la Plaza del Archiduque Carlos por viarios que se configuran en sentido sur-norte (Carrer de la Vía). Es necesario desviar por tanto estos tráfico hacia otros tramos que, sin estar alejados del casco histórico –lo que dificultaría su función distribuidora hacia el interior urbano–, posean características de continuidad y comodidad de los desplazamientos sin interferir con los tráfico locales de acceso a las áreas residenciales. Ello obliga **extender la ronda interior a través de la Avenida del Montgó hasta la Plaza de Jaume I, donde confluiría con la ronda perimetral exterior sur**, confiriendo a esta última características de ronda interior en su tramo de la calle Joan Fuster, y asumiendo funciones de distribución hacia y desde la parte norte a través de las calles Diana, Carlos Sentí, Pintor Salvador Llorens y Manuel Latur.

La ronda sur en su tramo entre Jaume I y la carretera de Les Rotes (Avda. Joan Fuster) deberá poseer, por tanto, características tanto de viario arterial puro (canalizador de tráfico de medio y largo recorrido hacia y desde Les Rotes y Montgó) **como de distribuidor de tráfico hacia el interior** a través principalmente del Carrer de Diana y las calles Carlos Sentí y Pintor Salvador Llorens.

Las acciones que se aconsejan para la creación de esta ronda interior se concretan en:

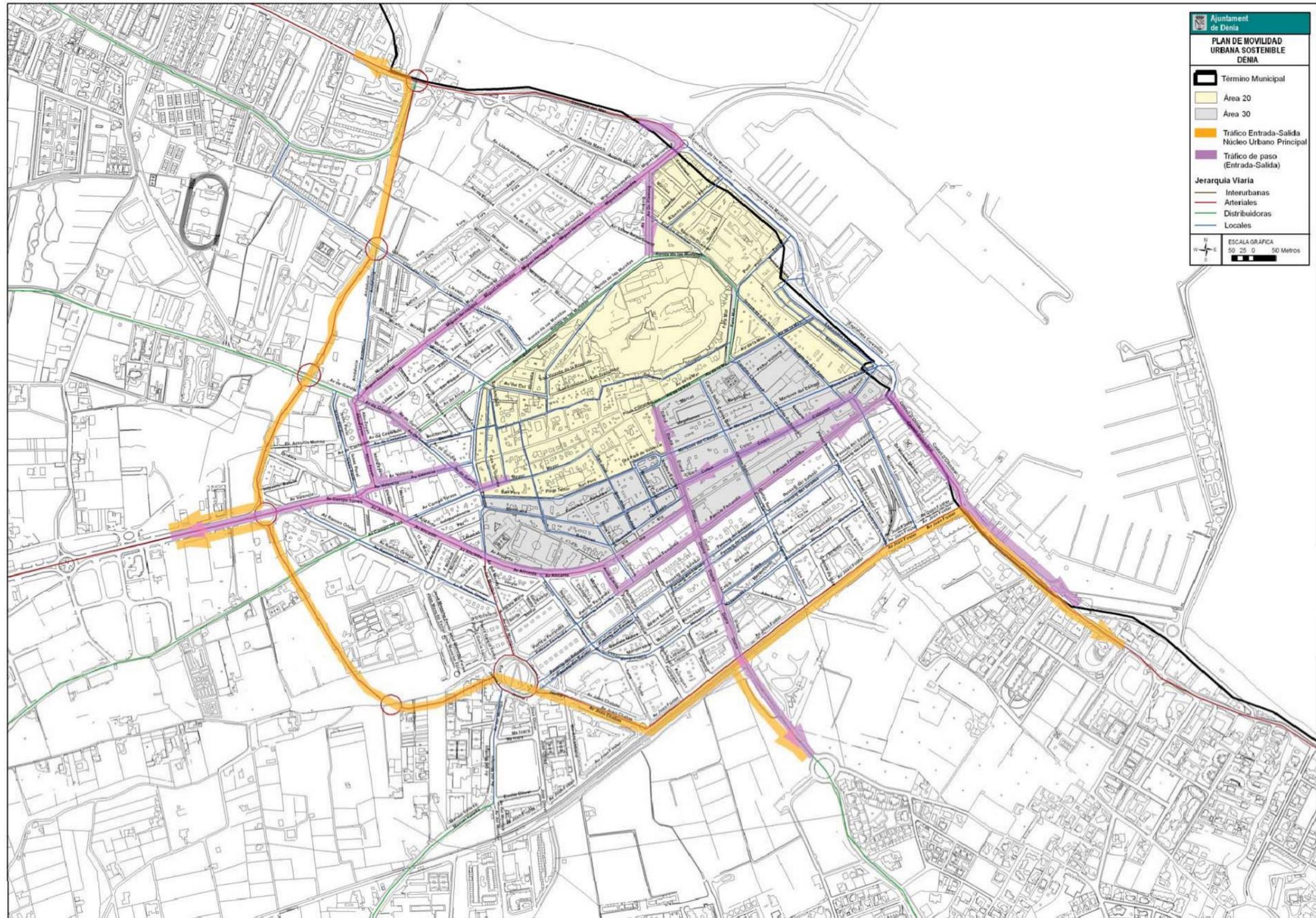
- **Fijación de un límite de velocidad único de 50km/h** en toda la ronda, exceptuando las intersecciones que por peligrosidad exijan la fijación de límites más restrictivos.
- **Eliminación de puntos semafóricos y regulación de cruces mediante cedas el paso.**
- **Eliminación de espacios de aparcamiento** en aquellos viarios con elevados volúmenes de tráfico de agitación, que a la postre se traducen en disminuciones en la velocidad y en aumento de la peligrosidad. Estos viarios son, inicialmente, los compuestos por las calles Abu Zayen y el tramo de Joan Fuster entre Pedreguer y Diana, donde se estima que el número de plazas a suprimir es de 83.
- Derivado de lo anterior, **aumento del número de carriles a dos por sentido** en los tramos en que sea posible la reestructuración o eliminación de plazas de aparcamiento: calles Juan Chavas y Avda. del Montgó.

- **Refuerzo de firme** (actualmente en mal estado) y adecuación de secciones viarias en la calle Miguel Hernández que permita la circulación de transporte colectivo en ambos sentidos.
- **Adecuación de accesos e intersecciones.** Con el objeto de dotar de continuidad y seguridad a este itinerario exterior, se proponen actuaciones en los siguientes puntos:
 - Confluencia de calles Miguel Hernández y Doctor Fleming.– La configuración futura de la red viaria de Dénia conllevará un gran volumen de entradas al casco urbano, fundamentalmente desde Las Marinas, a través de la calle Doctor Fleming. El diseño actual de la intersección, de tipo simple, produciría importantes retenciones en sentido este por el protagonismo de los giros a izquierdas, lo que hace necesario su conversión a intersección giratoria con preferencia en el anillo.
 - Confluencia de la Avda. de Alicante con la Avda. del Montgó.– Actualmente con importantes problemas de congestión en hora punta, la amplitud de la sección de la Avda. de Alicante y el elevado tráfico de entrada al casco urbano produce su saturación, por lo que se hace necesaria el diseño de una intersección giratoria con carril segregado para los movimientos principales (Alicante Oeste-Montgó Sur) y semaforización.
 - Confluencia de la C. Joan Fuster con Carrer de Diana.– La nueva condición mixta de la C. Joan Fuster como canalizadora de tráfico tanto de largo como de medio y corto recorrido exigirá un correcto tratamiento de sus intersecciones con el fin de evitar problemas de congestión. La principal de estas intersecciones es la situada a la altura del Carrer de Diana, la cual constituye una vía especialmente importante para la entrada y salida desde las principales áreas atractoras del casco urbano hacia la ronda sur, así como el principal acceso a éste desde el Montgó, por lo que se propone el diseño de este punto como una intersección giratoria con prioridad en el anillo y posible regulación semafórica que administre de forma eficaz los elevados tráfico que desembocarán en él.
 - Confluencia de la C. Joan Fuster y Carlos Sentí.– En similares condiciones a la intersección con Carrer de Diana, la C. Carlos Sentí, de sentido único norte-sur, canalizará importantes tráfico hacia la ronda, por lo que es necesario regular este punto para evitar conflictos con los movimientos norte-sur de medio-largo recorrido que se produzcan a través de esta. Se propone igualmente su conversión en intersección giratoria con preferencia en el anillo, sin necesidad de semaforización.
- **Implantación de sistema de señalización especial de itinerarios** entre los diferentes barrios y las rondas interior y exterior.

Plano 12 Casco Urbano de Dénia. Sistema de Rondas Perimetrales y Actuaciones al Efecto en la Red Viaria



Plano 13 Casco Urbano de Dénia. Nueva Jerarquía Viaria y Redistribución de los Flujos de Circulación en Vehículo Privado.



- **Señalización desde las rondas de los aparcamientos para visitantes.** En apoyo al cambio de modelo de movilidad y creación de ronda perimetral de tránsitos de paso, se debería adecuar mediante señalización el acceso al primer cordón de aparcamientos para visitantes del centro histórico. Esta señalización debe mantener su origen en la ronda, indicando de forma clara el acceso a los parkings reseñados, y el número de plazas que quedan libres en cada uno de ellos. Esto creará facilidades para acceder desde la ronda al centro urbano, disuadiendo de penetrar al centro histórico en busca de aparcamiento, y fundamentalmente eliminando el tráfico de agitación, esto es, el provocado por los vehículos que transitan por una zona en búsqueda de aparcamientos.

Dicha señalización, una vez definidos los aparcamientos para visitantes de apoyo a la ronda perimetral, se deberá estudiar en detalle y en concordancia con los sentidos de circulación del centro urbano.

3.4.2 Área de Prioridad Peatonal y Ordenación del tráfico en casco urbano

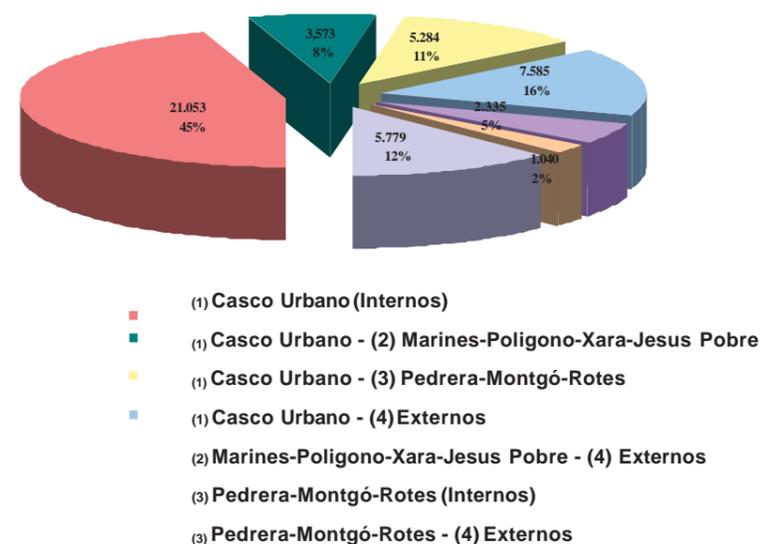
Muy relacionada con las propuestas de creación de Áreas 20 y 30 en el centro de Dénia y con la creación de un sistema de rondas perimetrales, se plantea la conveniencia de modificar la tipología de las vías existentes en el casco urbano de Dénia.

3.4.2.1 Justificación

El casco urbano de Dénia cuenta con un elevado volumen de tráfico en sus calles, siendo necesarias actuaciones dirigidas a aumentar el protagonismo de los tráficos no motorizados (peatones y ciclistas) en los flujos de movilidad que en él se producen con el fin de incrementar la calidad de vida de los ciudadanos.

Concretamente, alrededor del 45% de los viajes en vehículo privado que se producen en el municipio tienen como origen y destino el casco urbano principal de Dénia, lo que significa el movimiento de coches diarios.

Gráfico 3 Distribución de grandes flujos en vehículo privado.



Gran parte de estos tráficos discurre por viarios pertenecientes al casco antiguo tradicional de Dénia, entrando en conflicto con el alto nivel de movilidad peatonal que se da en esta zona. Las políticas de movilidad actuales tienen en cuenta este hecho, aplicando medidas de regulación de aparcamiento y templado de tráfico. No obstante, las necesidades de movilidad no motorizada se han visto incrementadas durante los últimos años, por lo que es necesario aplicar políticas más restrictivas en lo que al tráfico de vehículo privado se refiere.

Estas medidas quedan reflejadas en el apartado de movilidad peatonal, y se resumen en:

- ✓ **Dotación de un área 20 en el casco antiguo de la ciudad (barrio de Les Roques y entorno de la plaza del Ayuntamiento),** cuyo patrimonio urbanístico y su emplazamiento junto al recinto amurallado le dota de gran valor histórico. Se limita así la velocidad a 20 km/h en todo este espacio, con prioridad en viario a los movimientos peatonales y ciclistas y la adecuación de las características infraestructurales del viario a esta nueva situación: rebaje de bordillos, cambios de pavimento, regulación del aparcamiento, etc. El área 20 se extiende a otro de los barrios de mayor tradición en Dénia, el barrio de Baix La Mar o barrio de pescadores, con viarios estrechos y edificaciones de una y dos alturas de gran antigüedad. Con ello, esta área 20 estará delimitado por la Ronda de La Muralla, Sant Pere, Diana, Avda. de la Mar, San Telm, Marqués del Campo, Explanada de Cervantes y Doctor Fleming.
- ✓ **Dotación de un área 30 como ensanche del área 20 hacia la parte sur del casco urbano (Avda. de Alicante, Carrer de la Vía y Patricio Ferrandiz),** zona de más reciente construcción pero con gran poder atractor de movimientos por motivo comercial y ocio. Los ejes principales de esta área 30 son las avenidas de Colón y Marqués del Campo. Se aplican en la actualidad medidas de regulación del estacionamiento en estazona.

La nueva configuración viaria del municipio traerá consigo una redefinición de la tipología viaria de las calles del centro urbano que dependerá de la velocidad máxima que en ellas se permita, de lo cual se ha de informar a los usuarios de vehículo privado con el fin de que los movimientos de todos los usuarios de la vía se produzcan en condiciones de comodidad y seguridad.

3.4.2.2 Objetivos

Se trata de una medida estrechamente relacionada con la medida de creación de un sistema de rondas perimetrales, por lo que comparte sus objetivos de:

1. Reducir las intensidades de tráfico en el viario de la ciudad.
2. Evitar los itinerarios de paso por barrios y áreas ambientales.
3. Reducir la velocidad de paso en horas valle.
4. Reducir los niveles de ruido y emisión de contaminantes.
5. Proporcionar comodidad y seguridad a los movimientos peatonales.

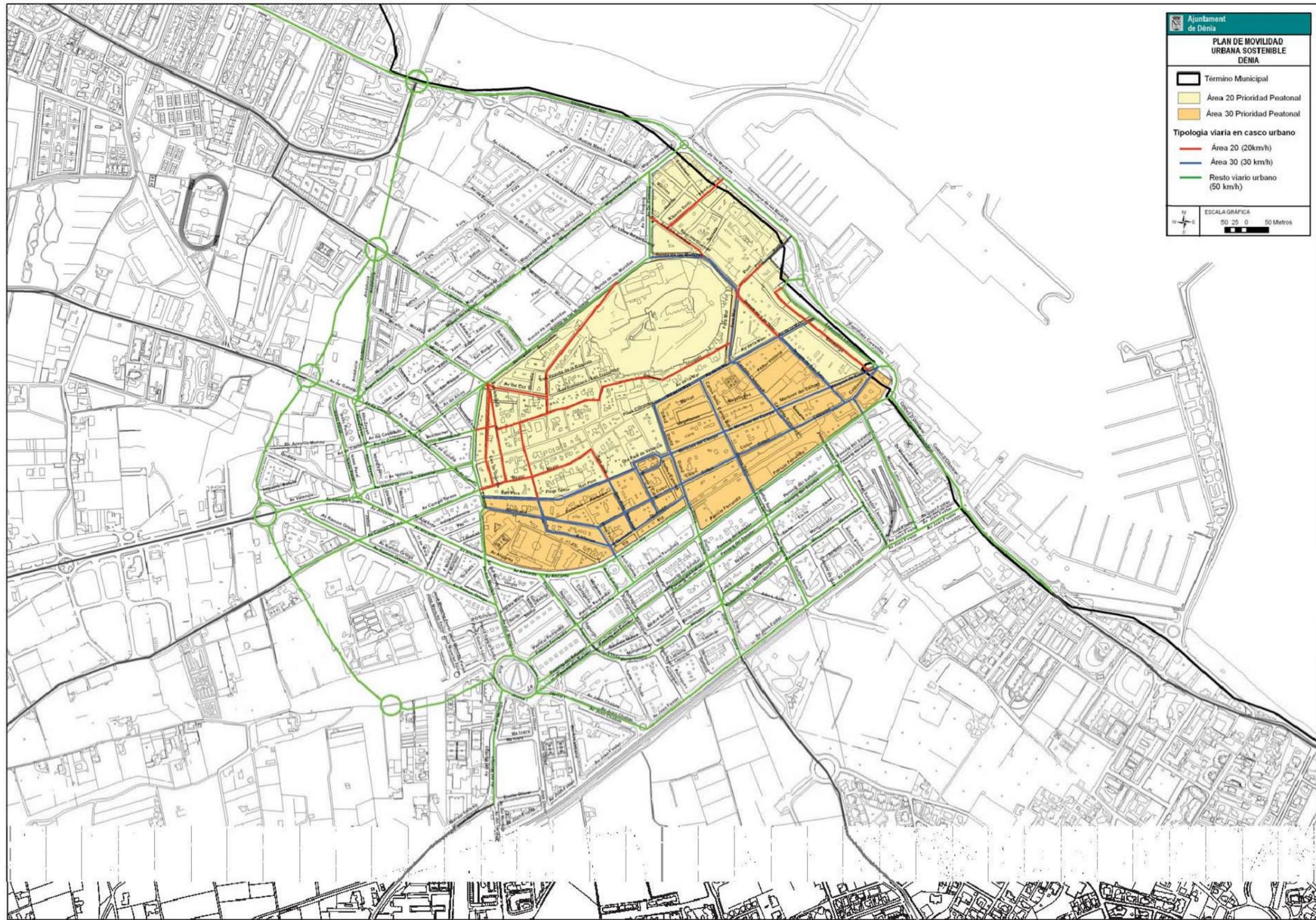
P

3. Descripción

Nueva definición del viario urbano que lo clasifique según la velocidad permitida en tres categorías:

- **Red 50 (50km/h)**, constituida por el viario más exterior del casco urbano, es decir, los ensanches residenciales de la parte sur (Jaume I, Patricio Ferrandiz, La Faroleta) y los residenciales y productivos de la parte norte, apoyados en la muralla y las calles Abu Zeyan y Miguel Hernández. Se trata en su mayoría de viarios de carril y sentido único con amplia sección (superior a los 3,50 metros) y espacio de aparcamiento en línea habilitado a ambos lados de la calzada, aunque en el caso de los viarios considerados 'arteriales' o 'distribuidores', como Miguel Hernández, Avda. de Alicante, Avda. del Montgó o Diana, se dispone de una mayor sección que permite la habilitación de dos sentidos, la ampliación del número de carriles o la disposición del aparcamiento en batería. Esta amplia sección de calzada y acerado hace que sus intersecciones no presenten especiales problemas de saturación, excepto en puntos específicos (Avda. de Alicante, Saladar) y en horas punta.
- **Red 30 (30 km/h)** que incluye las vías principalmente de jerarquía local que se distribuyen en torno a las áreas comerciales y de ocio más importantes del casco: Marqués del Campo, Colón, Magallanes, Diana (interior), Carlos Sentí (interior) y Magallanes. De forma general, este viario está caracterizado por ser de sentido único y de sección algo inferior al viario de la red 50, donde es frecuente la habilitación de aparcamiento a un lado de la calzada y regulado (sistema ORA). Cuenta además con numerosas pendientes, lo que unido a la poca amplitud de sus intersecciones hace que éstas cuenten con frecuentes problemas de saturación en horas punta. En cuanto a la demanda del viario, como característica relevante, debido al carácter eminentemente atractor de la zona, donde se concentran centros administrativos y comerciales, cuenta con elevados niveles de tráfico de agitación (vehículos que buscan estacionamiento) de forma constante a lo largo del día en periodo invierno, y de forma más estacional en periodo verano.
- **Red 20 (20 km/h)**, cuya definición tiene por objeto dar continuidad a los viarios peatonales existentes sin restringir por completo el tráfico privado. Concretamente, las acciones que se han de desarrollar se centran en dos zonas; de un lado, el barrio de Les Roques-Cavallers-Mayor y el entorno del recinto amurallado, con numerosas construcciones de escasa altura levantadas el siglo XIX y estrechas calles con pavimentos rugosos (adoquín, empedrado) lo que impide el aparcamiento y deja escasos espacios para el tráfico peatonal puro; y de otro, el barrio de Baix La Mar junto a la fachada marítima, cuya estructura urbana data del siglo XVI y que cuenta con caracteres típicos de los barrios marineros del Mediterráneo. Ambas zonas cuentan con sus principales calles cerradas al tráfico para el tránsito peatonal, pese a lo cual es necesario crear una continuidad con el viario adyacente en forma de habilitación de área 20 con templadores de tráfico y prohibición/regulación de aparcamiento, con el fin de minimizar al máximo las diferencias que puedan existir y los conflictos que se puedan dar para aquellos peatones que se desvíen de los itinerarios peatonales definidos. Se trata, en definitiva, de crear un entorno más amable para el viandante, que fuera de las áreas peatonales ve cómo los viarios (con frecuencia de tránsito hacia o desde el interior -Mayor, etc.-) cuentan con tráfico de alta velocidad y con escasos espacios destinados al peatón.

Plano 14 Tipología viaria propuesta en casco urbano



3.4.3 Plan de seguridad vial

3.4.3.1 Justificación

El principal objetivo de un Plan Municipal de Seguridad Vial debe ser la reducción de los accidentes y víctimas. El objetivo de la Unión Europea en su Plan del 2000 al 2010 es reducir el número de víctimas mortales en un 50% (6.7% anual).

Dénia registra un elevado índice de siniestralidad, según los datos recogidos por la Policía Municipal de Dénia se registra una media de 75 accidentes mensuales, además de un destacado número de atropellos, alcanzando un total de 25 entre los meses de enero a octubre del año 2008.

Tabla 23 Vías con mayor número de accidentes en el entorno urbano de Dénia

Calle	Número de accidentes
ALICANTE	34
ARCHIDUQUE CARLOS	13
CARLOS SENTI	11
CASTELL D'OLIMBROI	15
CERVANTES	16
CONSOLAT DEL MAR	10
DIANA	17
JAUME I	11
JOAN FUSTER	15
MAR	16
MARQUESADO	17
MIGUEL HERNANDEZ	11
PATRICIO FERRANDIZ	26
SALADAR	19
VALENCIA	15

Tabla 24 Accidentes en carretera en el municipio de Dénia

Carretera	Número de accidentes
CV 725 Dénia a Ondara	36
CV 730 Carretera de las Marinas	59
CV 723 Gandia a Dénia	11
CV 735 Jávea y Gata a Dénia	14

3.4.3.2 Objetivos

Reducir la accidentalidad en la red para peatones, ciclistas, usuarios del transporte público y automovilistas.

Conocer el lugar exacto y circunstancias de los accidentes es fundamental para poder analizar las causas de los mismos y darles una solución específica.

El Plan de Seguridad Vial deberá actuar sobre tres aspectos fundamentales:

- Infraestructuras y gestión del tráfico
- Conducta de los usuarios
- Seguridad de los vehículos

3.4.3.3 Descripción

1. Mejora de metodología de recogida y sistematización de datos de accidentes. Elaboración de un inventario detallado y exhaustivo. Realización de aforos de tráfico motorizado, peatones y ciclistas para poder evaluar el número de accidentes en relación con el número total de accidentes por usuario.
2. Identificación-diagnóstico de los puntos conflictivos en la red.
3. Adaptación del diseño de las redes viarias urbanas a viarios de baja peligrosidad con velocidades máximas de 50 f 30 f 20 km f hora según su funcionalidad e incorporación de redes peatones y ciclistas.
4. Mejora de diseño de intersecciones y puntos conflictivos en las redes peatonales y ciclistas.
5. Mejora de la visibilidad en cruces y glorietas.
6. Desarrollo de planes específicos de vigilancia y control sobre el tráfico y usuarios de los modos no motorizados.
7. Promoción de la educación y formación vial a distintos grupos de usuarios (niños, jóvenes, conductores, usuarios de bicicletas, personas de tercera edad, etc.) siguiendo las experiencias puestas ya en marcha en ciudad como Madrid donde la policía local colabora con los centros educativos y sociales en programas de concienciación y formación.
8. Promoción de los modos de transporte menos peligrosos (peatones y ciclistas) o los motorizados de bajo riesgo (transporte colectivo).
9. Realizar campañas informativas y de concienciación y prevención de accidentes.
10. Incorporación de vehículos adaptados a las normativas europeas (NCAP) de diseño de protección de peatones y otros usuarios vulnerables a las flotas municipales.
11. Mejora de la seguridad en el acceso a las paradas de autobús.

3.5 Circulación y distribución de mercancías

Hasta mediados de los años 90, investigadores y políticos no se han interesado por los crecientes problemas relativos al transporte de mercancías. Esta dinámica ha cambiado recientemente, y hay un creciente interés por la logística de los servicios de reparto, especialmente en el centro de las ciudades.

El futuro éxito de los centros urbanos depende de su efectividad en diferentes dimensiones (entre las que se incluye el transporte de mercancías), las cuales muchas veces son contrapuestas.

- Por un lado, las áreas urbanas deben ser lugares atractivos para vivir, trabajar, pasar tiempo libre y comprar. Por ello, se enfrentan a la creciente competencia que suponen los centros comerciales localizados en su mayoría en las afueras de las ciudades. Así, para que los minoristas conserven la confianza en los centros urbanos, éstos se deben proveer de sistemas de logística eficientes para que las premisas comerciales sean rentables.
- Por otro lado, está la opinión de los urbanistas, que son conscientes de la necesidad de mantener y aumentar la calidad ambiental de los centros urbanos para atraer a compradores, turistas y trabajadores.

Dentro de este contexto, en general el transporte de mercancías se percibe por parte de la población como algo perjudicial para el medio ambiente y que contribuye a empeorar los problemas de congestión, contaminación, seguridad y ruido de las ciudades. Es por estos motivos que hay que recordar que el transporte de mercancías es importante por las siguientes razones:

- El coste total del transporte de mercancías es relevante y está directamente relacionado con la eficiencia de la economía.
- Juega un papel esencial para las actividades creadoras de riqueza al dar servicio y conservar actividades comerciales e industriales.
- Es una gran fuente de empleo en sí mismo.
- Un transporte de mercancías eficiente mejora la competitividad de la industria de la región afectada.
- Es fundamental para sostener el modo de vida actual.

En Europa, el transporte de mercancías dentro un área urbana se realiza por carretera ya que suelen ser distancias relativamente cortas. Para el transporte entre diferentes áreas urbanas la carretera es el modo de transporte dominante frente a las distintas posibilidades modales existentes.

Las personas que se dedican al transporte de mercancías en áreas urbanas hacen frente a dificultades relacionadas con:

- La política de transportes, que incluye restricciones del acceso de vehículos basadas en horarios y/o peso de los vehículos y carriles bus.
- El estacionamiento y la carga/descarga, incluyendo normativa, multas, falta de espacio para descargar y problemas de manipulación.

- El cliente/receptor, donde se incluye el tiempo de espera para hacer entregas y recogidas, la dificultad para encontrar al receptor, los plazos de entrega y la recogida de pedidos por clientes y destinatarios.

Así, los dos grupos principales que pueden producir cambios para que el transporte de mercancías en el área urbana sea más sostenible, son las autoridades urbanas (a través de medidas políticas) y las empresas de transporte de mercancías (a través de medidas que reducen el impacto de sus actividades de transporte que a su vez derivan en beneficios internos).

Entre estas iniciativas destacan:

- Por parte de las autoridades,
 - mejora de la señalización y de la información proporcionada,
 - normativa relativa al acceso de los vehículos y a la carga/descarga,
 - planes de gestión de tráfico,
 - desarrollo de infraestructuras
 - tasas de circulación.
- Por parte de las empresas de transporte de mercancías,
 - el aumento del coeficiente de carga del vehículo con la consolidación de la carga urbana,
 - la entrega de mercancías fuera del horario normal de reparto,
 - el uso de programas de planificación y diseño de rutas,
 - aumento de la eficacia de los combustibles de los vehículos,
 - empleo de sistemas de comunicación a bordo
 - y la mejora de sistemas de recogida y entrega.

Por otro lado, es necesario un uso eficiente de las infraestructuras viarias, ya que normalmente no se puede aumentar este espacio en las calles. Así, la gestión de las infraestructuras de transporte urbano en términos de tiempo y espacio son muy importantes para la ordenación urbana y dan lugar a medidas que regulan el uso de estas infraestructuras.

Por tanto, para conseguir vías de acceso eficientes y sostenibles se han de tener en cuenta las siguientes cuestiones:

- La minimización de los impactos sociales y ambientales causados por vehículos de reparto.
- La cooperación por parte de urbanistas, empresas de transporte de mercancías y otros negocios para asegurar que se alcanzan los objetivos propuestos.
- Los urbanistas pueden necesitar influir o controlar el movimiento de los vehículos de transporte de mercancías.

- Las empresas de transporte de mercancías deben optimizar su eficiencia operacional para reducir la congestión del tráfico y el impacto ambiental.
- Las medidas políticas dependen a su vez de los objetivos sociales, ambientales y económicos de la autoridad urbana, del nivel de transporte de mercancías y tráfico en otras calles y del tamaño, densidad y forma del área urbana.

Así, las propuestas para cubrir los principales objetivos sobre el acceso y carga de vehículos de mercancías son:

Tabla 25 Propuestas sobre Carga y Descarga de Vehículos

OBJETIVO	PROPUESTAS
Mejorar la seguridad del trayecto	Telemática del transporte urbano de mercancías Señalización Información y mapas de transporte de mercancías Tasas de circulación Permitir entregas nocturnas Carril camión o no carril coche
Apoyar el trayecto de los conductores y reducir el número de desplazamientos y el kilometraje	Telemática en el transporte urbano de mercancías Señalización Rutas de camiones Normativa común y simplificada de peso, tamaño y fabricación de vehículos Información y mapas de transporte de mercancías Centros urbanos de consolidación
Asistir a las empresas de transporte de mercancías en la entrega y la recogida	Muelles de carga en la calle Áreas de entrega próxima (ELP) Centros urbanos de consolidación Normativa de peso, tamaño y emisiones Normativa de horario de acceso y carga
Reducir el impacto ambiental y el riesgo de accidentes con los vehículos de transporte de mercancías	Permitir entregas nocturnas Zonas ambientales Carriles camión Fomento del uso de vehículos ecológicos Aplicación de la ley

3.5.1 Plan de Señalización e información

3.5.1.1 Justificación y objetivos

Como objetivos principales en un plan de información y señalización estaría la mejora de la seguridad en el trayecto así como la reducción del número de kilómetros y desplazamientos necesarios para realizar el reparto de mercancías.

3.5.1.2 Descripción

Se debe instalar una señalización clara y exacta que facilite la comprensión de las normas y rutas a los conductores.

Esta señalización debe utilizarse para informar sobre calles inapropiadas para el vehículo, normativa de las calles, normativa de aparcamiento y carga en las calles, rutas recomendadas para camiones y la existencia de áreas industriales clave y áreas de camiones.

Las autoridades urbanas deben asegurarse de que la señalización transmite la información correcta, se está utilizando la versión de señalización más actualizada, las señales son fáciles de ver y de leer y de que se encuentran en buenas condiciones y de que hay suficientes señales con información sobre estacionamiento y carga, de manera que los usuarios de los vehículos no tengan que caminar para leer dichas señales.

- Las autoridades urbanas pueden cooperar con los propietarios de zonas industriales para introducir o mejorar los paneles de información de dichas áreas.

También se pueden utilizar señales variables para transmitir información en tiempo real.

Rutas de camiones

Las autoridades urbanas pueden recomendar u obligar a los conductores de vehículos de mercancías a utilizar ciertas rutas para evitar que circulen por lugares inadecuados o sensibles. Mientras que las rutas recomendadas no requieren mucha aplicación, las rutas obligatorias, que prohíben a los camiones usar las rutas no señaladas, si la requieren por lo que su implementación y gestión es más compleja y costosa.

Existen tres tipos distintos de rutas de camiones:

- Rutas estratégicas: aquellas que usan las carreteras principales para largos desplazamientos entre puntos clave o dentro de áreas urbanas importantes.
- Rutas de distribución zonal: aquellas carreteras que unen rutas estratégicas y que proporcionan un camino desde una calle principal hasta un área concreta.
- Rutas de acceso local: aquellas calles que permiten el acceso a lugares concretos.

Para que las distintas rutas de camiones sean apropiadas deben contener todas las carreteras principales del área y las conexiones entre ellas; deben pasar por los lugares con mayor demanda de transporte de mercancías.

Las carreteras utilizadas como ruta de camiones deben tener buen mantenimiento, anchura suficiente para alojar vehículos pesados, ausencia de curvas o giros cerrados, suficiente visibilidad y puentes que soporten vehículos pesados.

También deben evitarse las colinas escarpadas y las zonas de usos sensibles (zonas residenciales, zonas de gran afluencia de peatones, etc.).

Así, todos los órganos con responsabilidad en calles del área urbana y del transporte de mercancías deberían estar implicados en la selección de las rutas.

Para que dichas rutas tengan éxito, la señalización debe ser suficiente y clara, así como la distribución de mapas, tanto impresos como electrónicos.

Información y mapas de transporte urbano

El gobierno local puede facilitar información a las empresas de transporte de mercancías, a través de mapas o información en tiempo real.

Los mapas pueden mostrar rutas para camiones e información relativa sobre las normas de peso, tamaño, horario de carga y descarga, muelles de carga, existencia de carril-camión, edificios y lugares clave (polígonos industriales), aparcamiento para camiones y áreas sensibles que deben ser evitadas.

Estos mapas se pueden publicar en formato papel o electrónico, y pueden ser distribuidos por comercios locales, empresas de mercancías, asociaciones de transportistas, asociaciones automovilísticas y autoridades urbanas. Algunos municipios han elaborado mapas de transporte de mercancías.

La información en tiempo real se puede ofrecer vía web, que unido a un Sistema de Información Geográfica (SIG) permite identificar fácilmente la información relevante, o a través de paneles informativos en aparcamientos para camiones facilitando información local esencial, información de contacto para asistencia y ayuda o mapas impresos.

3.5.2 Muelles de carga en la calle

3.5.2.1 Justificación y Objetivos

El objetivo principal es ayudar a las empresas de transporte de mercancías en las labores de carga y descarga. Es en estos momentos donde hay una mayor competencia por el espacio entre los vehículos de mercancías y otros usuarios de la calle produciéndose problemas de congestión que con la implantación de muelles de carga en puntos estratégicos se reduciría sensiblemente la congestión de tráfico en las horas de carga y descarga.

3.5.2.2 Descripción

El municipio puede establecer zonas de carga en la calle en lugares de movimiento de vehículos de mercancías que no poseen instalaciones apropiadas de cargas externas, proporcionando un espacio específico para la carga y descarga.

Estos muelles pueden ser sin restricción o pueden tener normas de regulación horarias, pueden ser diseñados para uno o varios vehículos y deben tener en cuenta el tamaño de los vehículos que pueden utilizarlos.

3.5.3 Áreas de reparto de proximidad (ELP)

3.5.3.1 Justificación y objetivos

Las áreas de reparto de proximidad o ELP (Espace de livraison de proximité) permiten facilitar el reparto de mercancías en el centro de las ciudades, así como reducir el tráfico, el ruido y la contaminación asociados al reparto.

Es un espacio en la calle destinado a la carga y descarga de mercancías a los comercios adyacentes. Este espacio está reservado y controlado por empleados que pueden ayudar a los usuarios de los vehículos de transporte a llevar las mercancías a los comercios.

3.5.3.2 Descripción

Las áreas de reparto de proximidad consisten en la instalación de una plataforma urbana de transbordo, en la que personal especializado proporciona asistencia para el tramo final del envío. Las mercancías se descargan de los vehículos que llegan y se colocan en carretillas, carros, vehículos eléctricos, etc, para su distribución final. Este método también puede ser utilizado para proporcionar servicios adicionales como el reparto a domicilio o el almacenaje a corto plazo entre otros.

Los primeros resultados muestran que este sistema es muy popular entre empresas de transporte de mercancías, ya que garantiza la disponibilidad de una zona de descarga segura cerca del área comercial en el centro de la ciudad.

El ELP debe ser una colaboración entre empresas de transporte de mercancías y autoridades públicas (Cámara de Comercio y autoridad metropolitana en el caso de Burdeos). Debe estar emprendido y financiado por estas partes y no por los comerciantes.

3.5.4 Centros de Consolidación Urbanos.

Un Centro de Consolidación Urbano (CCU) es una instalación logística situada relativamente cerca del área geográfica a la que sirve, a la cual muchas empresas de logística entregan los productos destinados al área, proporcionando servicios de logística y de comercio de valor añadido que incluyen infraestructuras para la gestión de almacenes, etiquetado y precio, devolución de mercancías, servicios de recogida de residuos, recogida comunitaria y punto de entrega y actividades de reparto a domicilio.

Existen tres tipos principales de CCU:

- Área CCUs: El área geográfica abastecida puede variar desde un área específica de comercios o una ciudad entera. El número de empresas que lo llevan a cabo también es variable.
- CCU con dirección única: Se crean para dar servicios a una sola actividad
- CCU especiales: Suelen tener propósitos de no venta. Dan servicio a una zona específica y en un periodo de tiempo específico.

Los principales impactos que generan en el funcionamiento del transporte son la reducción del número de desplazamientos, la reducción de la distancia recorrida, la utilización de mejores vehículos y la

mejora de usos en el abastecimiento del CCU, la amortización más rápida del vehículo, la posible reducción del número de fallos, la mejora de las instalaciones para la carga y la descarga, la capacidad para separar los grandes desplazamientos de las entregas locales, facilitar el uso de modos alternativos y tipos de vehículos, las mejoras en el uso de la relación volumen/peso de los vehículos, la reducción del coste unitario de transporte en la etapa final, la necesidad de menos vehículos en el área abastecida por el centro de consolidación y la generación de ingresos con las cargas de vuelta.

Varios estudios han demostrado que el número de desplazamientos y/o de kilómetros recorridos se ha reducido entre un 30 y un 80% en los casos en los que se ha utilizado un CCU.

Los impactos que producen en otras actividades de la cadena de suministro son:

- Gestión del almacén. Está sujeto a la capacidad y disponibilidad de las condiciones requeridas. Actúa como almacén tampón para mejorar la disponibilidad de los productos y el servicio al cliente. Facilita el control del inventario al mejorar la visibilidad de la cadena de suministro, aumentar la disponibilidad de productos, mejorar el nivel de servicios y reducir las pérdidas de existencias.
- Control de calidad y cantidad del producto
- Pre-venta del producto: Se elimina el embalaje, se preparan y etiquetan los productos para el punto de venta.
- Retorno y reciclado del producto. El espacio para almacenaje y distribución puede ser liberado para usos más productivos, mejora la disponibilidad del producto, aumenta el nivel de ventas y aumenta la productividad del lugar al existir una entrega más flexible y fiable de un menor número de cargas.
- Los CCU mejoran el control de la cadena de suministro al reducir los costes y mejorar los niveles de los servicios.

Los CCU contribuyen desde el punto de vista económico, social y ambiental a:

- Reducir el número de vehículos de mercancías y el número total de vehículos que circulan por el área urbana.
- Reducir el número de desplazamientos y la distancia recorrida por medio de la mejora de los factores de carga y descarga y de la reducción de los viajes de vacío.
- Reducir el coste unitario del transporte
- Mejorar la utilización del conductor.
- Ofrecer la posibilidad de utilizar vehículos respetuosos con el medio ambiente en el tramo final de la cadena de suministro urbana.
- Reducir el número de entregas a lugares del centro urbano.
- Reducir el consumo de combustible, las emisiones y la contaminación acústica.
- Convertir la zona en un lugar seguro para los peatones.

Así las principales ventajas e inconvenientes de los CCU son:

Tabla 26 Ventajas e inconvenientes de los Centros de Consolidación Urbanos (CCU)

VENTAJAS	INCONVENIENTES
Beneficios ambientales y sociales por operaciones de transporte más eficientes y menos intrusivas	Costes de puesta en marcha potencialmente altos Complejidad operacional como resultado de los diferentes requisitos de almacenamiento y manejo de tan variado tipo de productos
Mejor planificación e implementación logística	
Oportunidad de introducir nuevos sistemas de información	Possible coste añadido, al introducir un punto adicional en la cadena de suministro La introducción de un punto de reparto adicional puede impedir el ahorro de transporte en futuras distribuciones cliente
Facilitan el cambio de logística push and pull a través de un control y visibilidad de la cadena de suministro	Mayor control del inventario, disponibilidad de productos y servicio al cliente Problemas de organización y contrato
Costes-beneficio teóricos subcontratando la entrega final	Possibilidad de crear monopolios Pérdida de relación directa entre los proveedores y los consumidores.
Ventajas de relaciones públicas para los participantes	----
Possibilidad de realizar un mejor uso de los recursos en los puntos de entrega	---
Ventajas específicas para el transporte	---
Possibilidad de llevar a cabo actividades de valor añadido	---

3.5.5 Plan de modificación de la normativa vigente

La normativa municipal debe recoger aspectos que regulen aspectos como son el tamaño y peso de vehículos pesados por el viario, la regulación horaria, cargas y descargas, fomento del movimiento de mercancías nocturno etc.

Los aspectos más importantes a regular son los siguientes:

- Regulación de peso y tamaño
- Regulación horaria
- Entrega nocturna
- Imposición y refuerzo de normas de acceso y carga
- Sistemas de tasas de circulación

Regulación de peso y tamaño

Los distintos municipios suelen crear normas por razones ambientales y de seguridad, para evitar que los vehículos sobrepasen cierto peso, longitud, anchura o número de ejes transiten ciertas calles o áreas.

Esto es debido a la existencia de calles estrechas, puentes frágiles o de poca altura, curvas cerradas, edificios que sobresalen y para mayor comodidad de los residentes en dichas áreas. Estas normas suelen eximir a los vehículos de reparto.

Regulación horaria

Existen dos formas de imponer regulaciones horarias a los vehículos de mercancías en una calle o área urbana:

- Regulaciones horarias al acceso de vehículos. Se pueden utilizar para evitar que los vehículos entren en una calle o área urbana sensibles al tráfico rodado en determinadas horas del día (áreas de comercio peatonales, calles residenciales o áreas urbanas completas). Se pueden imponer a todos los vehículos, solo a los vehículos de mercancías o solo a vehículos de mercancías de determinado tamaño o peso.
- Regulaciones horarias a la descarga de vehículos. Se suelen aplicar a cargas y descargas en las aceras, restringiendo las horas en las que los vehículos pueden realizar estas acciones. Para hacer este tipo de restricciones se debe hacer un balance de la necesidad de uso de este espacio para carga y descarga o para otras actividades tales como aparcar.

Una buena gestión de las aceras permite un mejor uso del espacio reducido y disminuye la congestión del área. Estas regulaciones suelen estar expuestas enseñales de tráfico visibles y deben ser coherentes y satisfacer las necesidades de los negocios locales.

Entrega nocturna

Consiste en el reparto de mercancías durante la noche, cuando la ciudad está inactiva. El horario suele ser de 22:00 a 6:00. En las mayorías de las ciudades europeas existen normas para el horario nocturno.

Existen dos tipos de regulaciones del horario nocturno:

- Regulaciones horarias de entregas y recogidas en un edificio particular (oficina, comercio, fábrica, etc.)
- Regulaciones del movimiento de los vehículos de mercancías en una parte o en el conjunto del área urbana.

Así, las prohibiciones de las actividades nocturnas pueden traer numerosas consecuencias a las empresas de transporte de mercancías, como la necesidad de un mayor número de vehículos de reparto en una franja horaria menor; las entregas se tienen que realizar con mayor tráfico lo que disminuye la productividad del vehículo y del conductor y aumenta el consumo de combustible; el trayecto es más lento y menos fiable; la cadena de suministro es menos eficiente; y aumenta el coste total de la cadena de suministro (si se permite la realización de repartos nocturnos las empresas pueden aumentar su eficiencia operacional e incrementar sus ventas).

Por ello este tipo de regulaciones debería centrarse en cuestiones de ruido, definiendo niveles de ruido concretos para las actividades nocturnas se puede beneficiar a los residentes e incrementar su aceptación.

Existen algunas técnicas y equipos que pueden cumplir con los niveles fijados por la ley, como la transferencia de conocimiento a empresas relevantes, el fomento de un “comportamiento silencioso”, el emplazamiento de lugares de carga y descarga óptimos, vehículos de distribución silenciosos de hasta 7,5 toneladas, vehículos de distribución silenciosos de más de 7,5 toneladas, instalaciones de transporte y refrigeración silenciosos, elevadores silenciosos, reducción del ruido de los carros de la compra y propulsión eléctrica o combinación de ésta con propulsión diesel o gas.

Imposición y refuerzo de normas de acceso y carga

Dada la importancia de la existencia de señalización clara que informe a los conductores sobre las normas de aplicación en un área, se pueden utilizar

- Cámaras fotográficas para disuadir a los conductores de infringir la ley y para sancionar a los que lo hagan o bien.
- Barreras físicas. Estas incluyen postes retráctiles (que deben estar controlados por ordenador para permitir el acceso a vehículos con autorización) y restricciones de anchura (se deben tomar las medidas necesarias para el acceso a los vehículos de emergencias u otros usuarios autorizados).

Aunque la aplicación de las normas por medio del personal puede resultar costosa, su coste se puede compensar con el rédito generado de las multas impuestas a los que las infringen.

Los municipios deben realizar para ello un estudio de viabilidad para asegurarse de que las ventajas de aplicar normativa de acceso o de carga compensan a las desventajas de no hacerlo.

Sistemas de tasas de circulación

Los objetivos principales que pretenden cumplir los proyectos de tasa urbana son, cubrir la construcción y el mantenimiento de las infraestructuras urbanas, influir en la demanda del transporte en el centro de la ciudad y cobrar los costes externos del transporte.

Existen algunos ejemplos como las infraestructuras de cobro para túneles o puentes, y el proyecto de tasa por congestión de Londres.

3.5.6 Zonas ambientales

Regulación de los niveles de emisión. Una Zona de Bajas Emisiones (ZBE) o Zona Ambiental es un área en la que solo pueden entrar vehículos que cumplan ciertos criterios de emisión basados en áreas geográficas, periodos de tiempo, niveles de emisión de los vehículos y tipos de vehículos.

Las ZBE mejoran la calidad de aire y reducen el ruido, permiten capitalizar la legislación europea de vehículos que reduce progresivamente los límites de las emisiones, implica a todos los vehículos diesel de más de 3,5 Toneladas.

También se pueden imponer normas de acceso basadas en niveles de emisiones atmosféricas o de ruido sin necesidad de definir un área ZBE específica.

3.5.7 Carriles-camión

Los carriles-camión pueden reducir los retrasos e incrementar la precisión del tiempo de trayecto. Existen varias opciones:

- Carriles-camión específicos, exclusivos para vehículos de mercancías y que se suelen usar en colinas (carriles Crawler) para encauzar a los camiones hacia áreas industriales evitando zonas sensibles.
- Carriles-bus-camión, que ofrecen una alternativa viable a los carriles-bus exclusivos cuando el uso del autobús es insuficiente para justificar la existencia del carril-bus.
- Carril de alta ocupación, carril para autobús, vehículos de mercancías y coches con un número determinado de ocupantes.
- Carril-bus, que puede ser utilizado por los vehículos de mercancías para descargar en determinados lugares pero no paracircular.

Los carriles para todo tipo de vehículos de mercancías (sin restringir tamaño ni diseño) son más fáciles de implementar, pero pueden dar lugar a la saturación del vehículo en el carril.

Los urbanistas deben determinar como interactúan los distintos vehículos al diseñar carriles que permiten la entrada de los distintos tipos de vehículos.

3.5.8 Tecnología en transporte urbano de mercancías (ITS)

Existen varios tipos de soportes tecnológicos para ITS como la telemática de vehículos (unidades de abordaje), sistemas GPS, tarjetas inteligentes y señales visuales que pueden utilizarse en sistemas de gestión de tráfico y/o transporte de mercancías.

Estos se usan para mejorar tanto la planificación de rutas y viajes como el servicio a clientes. Los municipios utilizan estos sistemas para mejorar las condiciones de tráfico en las áreas urbanas. Las empresas de transporte de mercancías lo utilizan fundamentalmente para optimizar los procesos de logística y distribución, lo que contribuye a la optimización del coste de la cadena de suministro.

Los ITS se dividen en dos grupos principales:

- Sistemas de gestión de transporte de mercancías. Ayudan a reducir costes de operación, mejorar el tiempo y la fiabilidad de los viajes y resolver de manera eficiente los imprevistos.

- Sistemas de gestión de tráfico (UTMC), que mejoran la fluidez del tráfico, reducen el número de viajes y de retrasos y mejoran la seguridad vial.

3.5.9 Vehículos respetuosos con el medio ambiente (EFV)

Existen varios tipos de vehículos respetuosos con el medio ambiente.

- Combustibles alternativos (LPG, CNG; biocombustibles y tecnología del hidrógeno). Falta su extensión en el mercado
- Gasoil y gasolina. Los niveles europeos de emisiones fijados para vehículos de mercancías están reduciendo las emisiones de forma significativa por lo que se pueden instalar captadores de partículas en los vehículos para evitar la emisión de partículas a la atmósfera.
- Vehículos eléctricos e híbridos. Son especialmente apropiados para reducir las emisiones acústicas y evitar la emisión de gases.

Sin embargo, existen varios factores que impiden el uso generalizado de los EFV como son los mayores costes de mantenimiento, la baja capacidad/volumen de los vehículos eléctricos, la inexistencia de suficientes estaciones de servicio, y los problemas de fiabilidad.

Por otro lado, la mayoría de los EFV se financian con presupuesto público. Las entidades privadas solo cambian sus flotas cuando hay un claro beneficio económico para la empresa; cuando la red de estaciones de servicio de estos combustibles es adecuada o cuando existe un fuerte compromiso ambiental por parte de esta.

Además el éxito o fracaso de los EFV suele depender de las condiciones del entorno, como las normas ambientales y los niveles de emisión, reducciones fiscales, disponibilidad de una red de estaciones de servicio.

3.5.10 Medidas de refuerzo

Son actividades llevadas por la administración para asegurar que se cumplen las leyes y las normas de tráfico por todos los usuarios.

En lo referente al transporte urbano de mercancías existen dos tipos de normas recomendaciones y obligatorias. Las recomendaciones sugieren ciertos comportamientos pero no es necesario asegurarse de que son cumplidas, por lo que el refuerzo no es necesario. Por el contrario, las medidas obligatorias se realizan con el objetivo de que sean cumplidas por todos los usuarios, por lo que en muchos casos es necesario el refuerzo de las normas de tráfico para que los usuarios no hagan caso omiso de ellas. Sin embargo, este refuerzo necesita elevados recursos económicos y puede resultar muy caro.

3.5.11 Medidas de refuerzo

En transporte urbano de mercancías las PPP se han utilizado para la financiación, construcción y puesta en funcionamiento de proyectos de infraestructuras, así como para la negociación y el ajuste de condiciones marco y acuerdos entre los sectores públicos y privados.

El principal motivo de fracaso de los proyectos de logística urbana es que se sobreestiman los beneficios y la gran cantidad de cargas a consolidar para la distribución a la ciudad no se puede abarcar; por lo que los PPP no generan suficientes beneficios económicos para el sector privado no sostenibles a largo plazo.

3.6 Aparcamiento

Mediante una adecuada estrategia de aparcamiento se puede conseguir una reducción de la circulación de automóviles y una recuperación del espacio público para el ciudadano. La política de aparcamiento en el Plan debe dar solución a importantes problemas planteados:

- Los déficits de aparcamiento de los residentes.
- La circulación de vehículos en la ciudad, basada en la expectativa de encontrar aparcamiento.
- Incremento de la ilegalidad de estacionamiento, disminuyendo la capacidad vial y la accesibilidad y competitividad del transporte público.
- La reserva de espacio público en superficie destinado al vehículo privado aparcado.
- La ausencia de alternativas para una correcta intermodalidad con el transporte público. Existe un claro déficit de aparcamientos situados en estaciones ferroviarias o de autobús.

Es crucial establecer estrategias de actuación dirigidas a los distintos usuarios. La política de aparcamiento puede entenderse, por tanto, como la gestión de la movilidad de:

1. **Los residentes**, acostumbrados a aparcar en las inmediaciones de su vivienda, son los usuarios a los que se puede atribuir un mayor derecho de estacionamiento, siempre y cuando éste sea compatible con la ordenación viaria y los niveles exigidos de calidad ambiental. Los residentes de las ciudades ven saturada la red viaria y tienen problemas para estacionar, no sólo durante el día sino también por la noche. Los residentes constituyen un colectivo con derecho preferencial para aparcar en un lugar accesible desde su vivienda. La política municipal se dirige a reservar plazas para residentes en zonas de estacionamiento regulado y/o realizar aparcamientos mixtos o de residentes en zonas de alta saturación, tanto en el centro como en los barrios.
2. **Usuarios ocasionales por motivo compras, gestiones, turismo u ocio**. Se trata de un colectivo que no se desplaza diariamente a una determinada zona de la ciudad en coche pero necesita dotarse de un nivel mínimo de accesibilidad, a fin de realizar sus actividades. Indudablemente, dentro de este colectivo existen diferencias, pues un comprador que necesita cargar con bultos necesita un estacionamiento más accesible que aquél que va al cine o a cualquier otro espectáculo. El criterio seguido por el Plan es el de admitir un nivel suficiente de plazas, promoviendo una fuerte rotación mediante sistemas tipo zonas de estacionamiento regulado o promocionando los aparcamientos de rotación con tarifas crecientes con el tiempo.
3. **Visitantes por motivo ocio**. Flujos de visitantes exteriores de tipo ocasional. Este colectivo constituye una particularidad para el sistema de aparcamiento de la ciudad ya que utiliza masivamente el automóvil y desconoce en gran medida las rutas de tránsito por la ciudad y el sistema de aparcamiento. El Plan contempla acciones dirigidas a garantizar unos umbrales de servicio en el centro y a promover el uso de aparcamientos en los bordes del centro, bien servidos por transporte público. Todo ello, apoyado en un adecuado sistema de información al usuario que le permita elegir el tipo de aparcamiento que desea.

4. Por último, mencionemos a **los usuarios por motivos obligados** que acceden en su vehículo privado a zonas densificadas de la ciudad y a los principales polígonos industriales y terciarios. La estancia del vehículo aparcado es larga en lugares de la red viaria particularmente centrales o de plazas escasa, realizándose este viaje de manera recurrente. La política del Plan, en estos casos, se dirige a limitar este tipo de aparcamiento, fomentar el uso del transporte colectivo y establecer estacionamientos fuera del casco que actúen como aparcamientos de conexión con el transporte público (Park&Link).

Con carácter general, el Plan detecta déficits de plazas para la demanda creciente, tanto en lo que se refiere a residentes en el casco urbano principal como a visitantes de corta y media duración en el centro urbano. Una política decidida de promoción del transporte público mediante plataformas reservadas y recuperación del espacio viario para el peatón y el ciclista agudizará este déficit obligando a adoptar una política de aparcamiento que se apoye en una clara selección de la oferta del aparcamiento en el centro y en la promoción de aparcamientos en áreas menos centrales y en los puntos de intermodalidad con el transporte público.

Las herramientas con las que se dota el Plan para desarrollar una política de aparcamiento son, básicamente, dos:

1. **La capacidad de regular la oferta de plazas** para los distintos colectivos: se trata de dirigir la oferta de estacionamiento en superficie y subterráneo para ser utilizada por distintos usuarios (residentes, corta duración y visitantes). La ampliación de la oferta de aparcamiento subterráneo debe ir emparejada y coordinada con la posible pérdida de plazas en superficie, motivada por nuevas peatonalizaciones y distintas actuaciones para la mejora del tráfico entre otras.
2. **Política tarifaria:** en estos momentos es posible regular la demanda de aparcamiento a través de una correcta política tarifaria que incida sobre los distintos usuarios.
 - Consolidar un marco tarifario que penalice el estacionamiento en zona de estacionamiento regulado del centro frente al aparcamiento subterráneo en la misma zona.
 - Penalizar las largas estancias en los aparcamientos subterráneos del centro
 - Coordinar tarifas de estacionamiento con tarifas de transporte público.

Los programas planteados en este capítulo son:

- Ampliación de la zona de estacionamiento regulado (O.R.A)
- Plan de aparcamiento para residentes
- Plan de aparcamiento de disuasión
- Aparcamientos para personas con movilidad reducida
- Programa de aparcamiento en estaciones y paradas de transporte público.

3.6.1 Ampliación de la zona de estacionamiento regulado (O.R.A)

3.6.1.1 Justificación

Actualmente en el municipio de Dénia existe una zona de estacionamiento regulado, en las calles del centro del núcleo urbano principal. (Marqués del Campo y alrededores).

Dichas calles tienen además de un carácter residencial un marcado carácter comercial, ya que en esta zona se encuentran la mayoría de los comercios del municipio, lo que provoca que actualmente haya dificultad a la hora de estacionar los vehículos y se produzcan colapsos, provocados también por los vehículos que estacionan de manera ilegal.

Para evitar el efecto frontera producido por la creación de áreas de prioridad peatonal en el casco histórico y evitar una agitación del tráfico en estas zonas motivada por la búsqueda de aparcamiento se propone una ampliación de la zona de aparcamiento regulado.

2. *Objetivos*

Los objetivos principales son:

- Crear un efecto frontera entre las áreas de prioridad peatonal definidas y la zona del puerto debido a la localización de lugares de ocio y restauración, lo que concentra a numerosos visitantes en esta zona y así evitar la intrusión de vehículos visitantes en las zonas definidas como área de prioridad peatonal cercanas al puerto.
- Reducir el peso del estacionamiento regulado para estancias medias y favorecer el aparcamiento para residentes.
- Evitar la agitación del tráfico motivada por la búsqueda de estacionamiento en las zonas definidas como áreas de prioridad peatonal.

3.6.1.3 *Descripción*

Se propone por tanto ampliar la zona de aparcamiento regulado. Este nuevo área de aparcamiento regulado estará formado por el área 30 de prioridad peatonal y la zona del área 20 situada entre el puerto y la Ronda de las Murallas.

Ilustración 22 Ampliación de la zona de estacionamiento regulado (O.R.A.)



3.6.2 Medidas de refuerzo
3.6.2.1 Justificación

Los niveles de ocupación del núcleo urbano principal de Dénia registran porcentajes de ocupación mayores del 85% tanto para el periodo de invierno como para el periodo de verano por la noche.

Si se analiza por zona de transporte, las zonas que mayor porcentaje de ocupación nocturna tanto en invierno como en verano son las zonas de transporte situadas en la zona sureste del casco urbano principal, como son Castillo- Saladar B, Zona Centro, Saladar A y Puerto.

Tabla 27 Porcentajes de ocupación zonas de transporte casco urbano principal periodo nocturno

ID	ZONA DE TRANSPORTE	% OCUPACION NOCTURNA	
	NUCLEO URBANO PRINCIPAL	INVIERNO	NOCTURNA VERANO
1	Roques	66%	30%
2	Baix La Mar	35%	37%
3	Castillo- Saladar B	84%	84%
4	Zona Centro	90%	90%
5	Saladar A	87%	85%
6	Puerto	92%	93%

Los déficits de aparcamiento generados en las zonas de transporte del casco urbano principal para el periodo de verano (que es el periodo en el que se produce un aumento de la población en el municipio de Dénia) y en periodo nocturno son:

Tabla 28 Déficits/Superávits por zona de transporte en el periodo de verano

ID	ZONA DE TRANSPORTE	DÉFICIT/SUPERÁVIT DE PLAZAS PERIODO
	NUCLEO URBANO PRINCIPAL	NOCTURNO
1	Roques	818
2	Baix La Mar	750
3	Castillo- Saladar B	-33
4	Zona Centro	-108
5	Saladar A	-114
6	Puerto	-169

3.6.2.2 Objetivos

- Dar alternativas de aparcamiento para residentes en los barrios más saturados, en un radio accesible desde la vivienda.
- Disuadir la alta motorización, para lo que la oferta de plazas de los aparcamientos para residentes deberían estar contingentadas dimensionando las medidas a adoptar para una media de una plaza por grupo familiar.

3.6.2.3 Descripción

Para evitar en la medida de lo posible estos déficits se propone la creación de nuevos aparcamientos de uso compartido con los de rotación.

3.6.3 Aparcamientos de disuasión

3.6.3.1 Justificación

El núcleo urbano principal de Dénia registra porcentajes de ocupación elevados durante todo el periodo del día, tanto en el periodo de invierno como en el periodo de verano, motivada por los viajes que realizan tanto los residentes como los no residentes del municipio al núcleo principal.

Tabla 31 Porcentaje de ocupación en el núcleo urbano principal de Dénia

PERIODO	% OCUPACIÓN		
	MAÑANA	TARDE	NOCHE
INVIERNO	100%	93%	85%
VERANO	95%	98%	85%

3.6.3.2 Objetivos

Establecer una corona de aparcamientos urbanos que, sirviendo directamente puntos de atracción como equipamientos, estaciones de transporte o áreas comerciales puedan ser utilizados como aparcamientos periféricos, con tarifas más bajas y bien conectados con el mismo mediante transporte público. Se dirigirían principalmente a los usuarios de estancias largas (trabajo) y medias (visitas turísticas).

3.6.3.3 Descripción

Creación de un cinturón perimetral de aparcamientos de disuasión, para recoger, al menos en parte, la demanda rotacional existente. Así, podrían absorber todas las demandas de aparcamiento que se producen por usuarios que penetran en la actualidad en la ciudad y buscan aparcamiento en el centro histórico,

Se proponen tres nuevos estacionamientos en el centro urbano junto a la ronda urbana: Miguel Hernández con 855 plazas, FGV con 230 plazas y Avda. Valencia con 123 plazas. Así como la reducción del aparcamiento de Torrecremada que se convierte en espacio libre con 100 plazas.

De esta forma se incrementa en 323 el número de plazas previsto.

3.6.4 Aparcamiento en polígonos industriales y centros de trabajo
3.6.4.1 Justificación

Con este programa se pretende adoptar medidas y acciones específicas en la regulación del estacionamiento en superficie, eliminando la ilegalidad de aparcamiento en las vías de servicio de la Carretera de Ondara, (CV-725).

3.6.4.2 Objetivos

Garantizar que los autobuses que tras la reordenación de la red se dirijan al polígono puedan circular con fluidez en su recorrido a todas las horas del día y así regularizar la tendencia de aparcamiento en estas áreas, marcando pautas para aparcar y disminuyendo con ello la ilegalidad.

3.6.4.3 Descripción

- Reordenación del aparcamiento en superficie:
- Eliminación de la oferta de aparcamiento en el espacio de las paradas de las líneas lanzaderas de autobuses.
- Potenciación del aparcamiento en línea frente al aparcamiento en batería, mucho más limitante en ancho de sección, como se comprueba en el esquema actual de aparcamiento anterior
- Se propone acondicionar y señalizar, horizontal y verticalmente, el espacio de aparcamiento de vehículos, –ligeros, medianos y pesados– en todo el área industrial.
- Establecer, de común acuerdo con las empresas, reservas de aparcamiento para usuarios que acceden con dos o más personas en el vehículo.

3.6.5 Aparcamiento de personas con movilidad reducida
3.6.5.1 Justificación

Las personas usuarias de silla de ruedas o con movilidad reducida constituyen un sector importante de la población que participa de la vida ciudadana al igual que el resto de los habitantes de un municipio, en el que incide, en mayor medida, si cabe, el conflicto creciente entre la movilidad y la calidad de vida que afecta al conjunto de la población de cualquier ciudad o núcleo urbano, formando parte de la población global.

Para ello se propone la realización de un programa de actuación de estacionamientos que ofrezca directrices de actuación en cuanto a reserva de plazas de aparcamiento a personas con movilidad reducida en el municipio de Dénia, tanto en centros atractores como en superficie.

En la actualidad el número de plazas reservadas para discapacitados en el municipio no se corresponde con las plazas exigidas por la normativa vigente, siendo el principal objetivo de este programa la ubicación de estas reservas.

3.6.5.2 Objetivos

- Establecer estándares mínimos de aparcamiento para personas con movilidad reducida en el viario urbano.
- Establecer criterios generales de diseño para establecer aparcamientos adaptados para personas con movilidad reducida.

3.6.5.3 Descripción

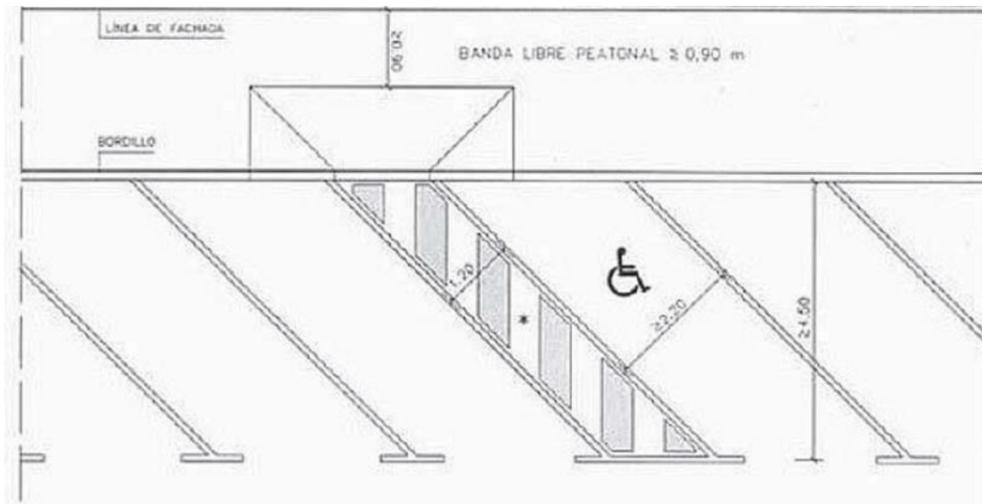
- Revisión de las plazas consignadas y actualización y redimensionamiento de las mismas.
- Revisión de los estándares de plazas de aparcamiento en parkings, espacios públicos y centros de atracción comercial y de ocio.
- Publicación bajo plano de la ubicación de todas las paradas adaptadas del municipio.
- Control policial de la ocupación ilegal de las plazas reservadas
- Guardar proporción entre reserva de plazas adaptadas y plazas libres en todo el municipio. Se propone la reserva de 1 de cada 50 plazas, es decir el 2% del total, como norma general.
- En los centros dotacionales, como educativos y sanitarios, comerciales y de ocio, administrativos, de servicios, oficiales, etc., se propone el estudio de implantar siempre 2 plazas por cada solicitud recibida por un residente o trabajador en un área de influencia de los mismos de 100m.
- Correcta y suficiente señalización horizontal y vertical de todas las reservas de aparcamiento adaptadas. Se deberá disponer el área de la plaza delimitado su perímetro en el suelo, teniendo su superficie azul, símbolo de accesibilidad o ambas. Además se dotará de señal vertical, en lugar visible que no represente obstáculo, compuesta por el símbolo de accesibilidad y la inscripción "reservado a personas con movilidad reducida".

Diseño de Plaza Adaptada en superficie

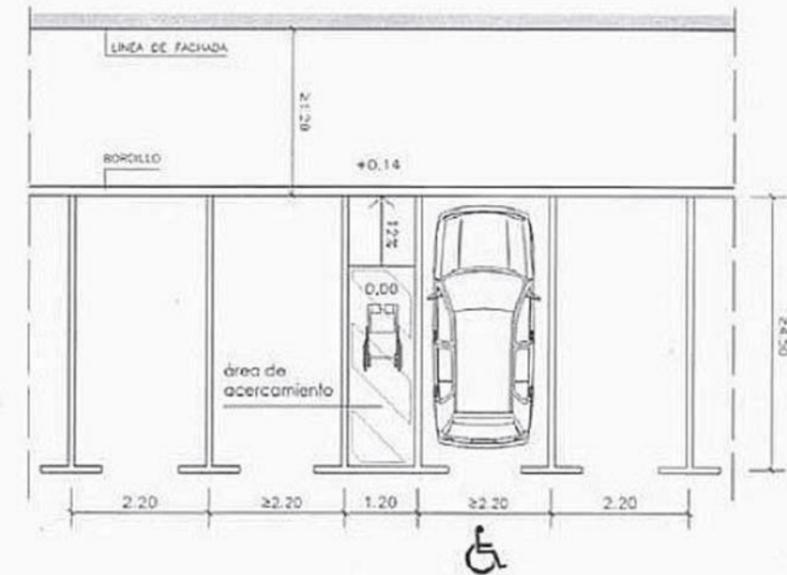
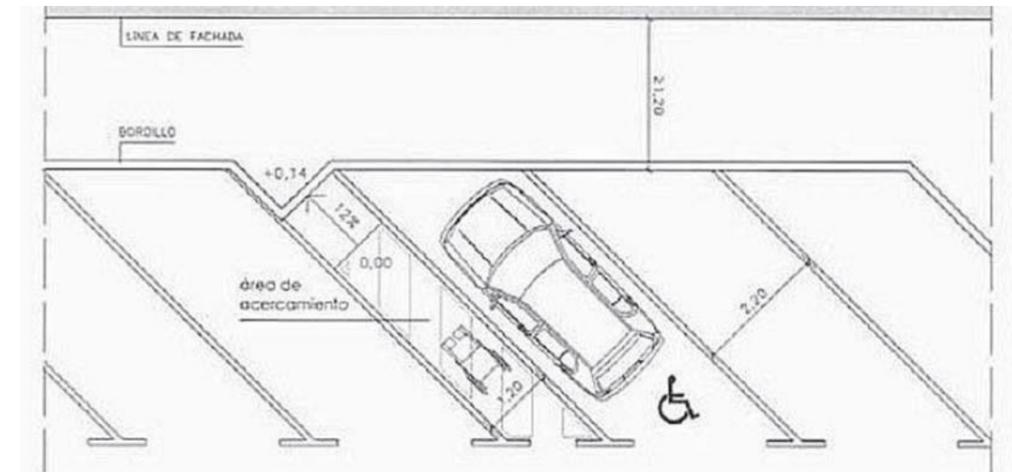
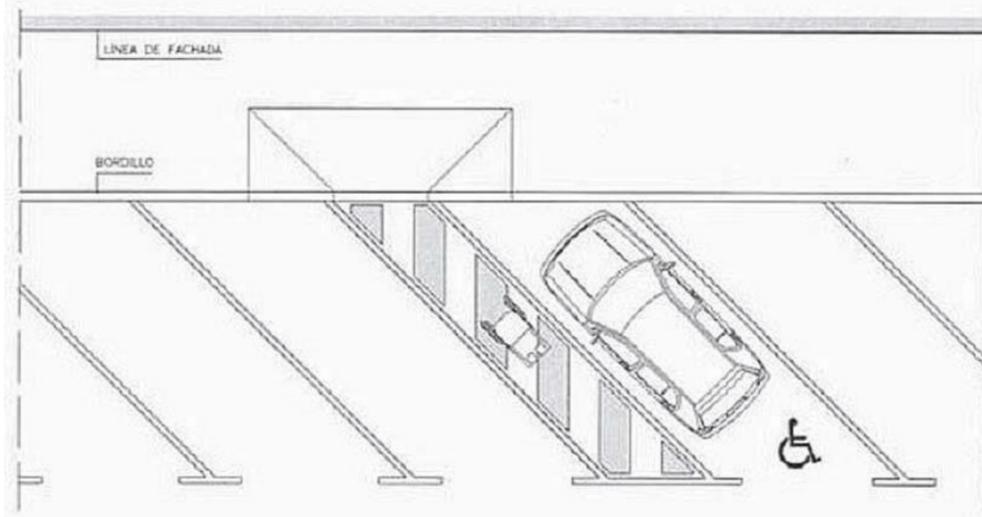
Las plazas adaptadas se compondrán de un área de plaza y un área de acercamiento. El área de acercamiento deberá reunir las siguientes condiciones:

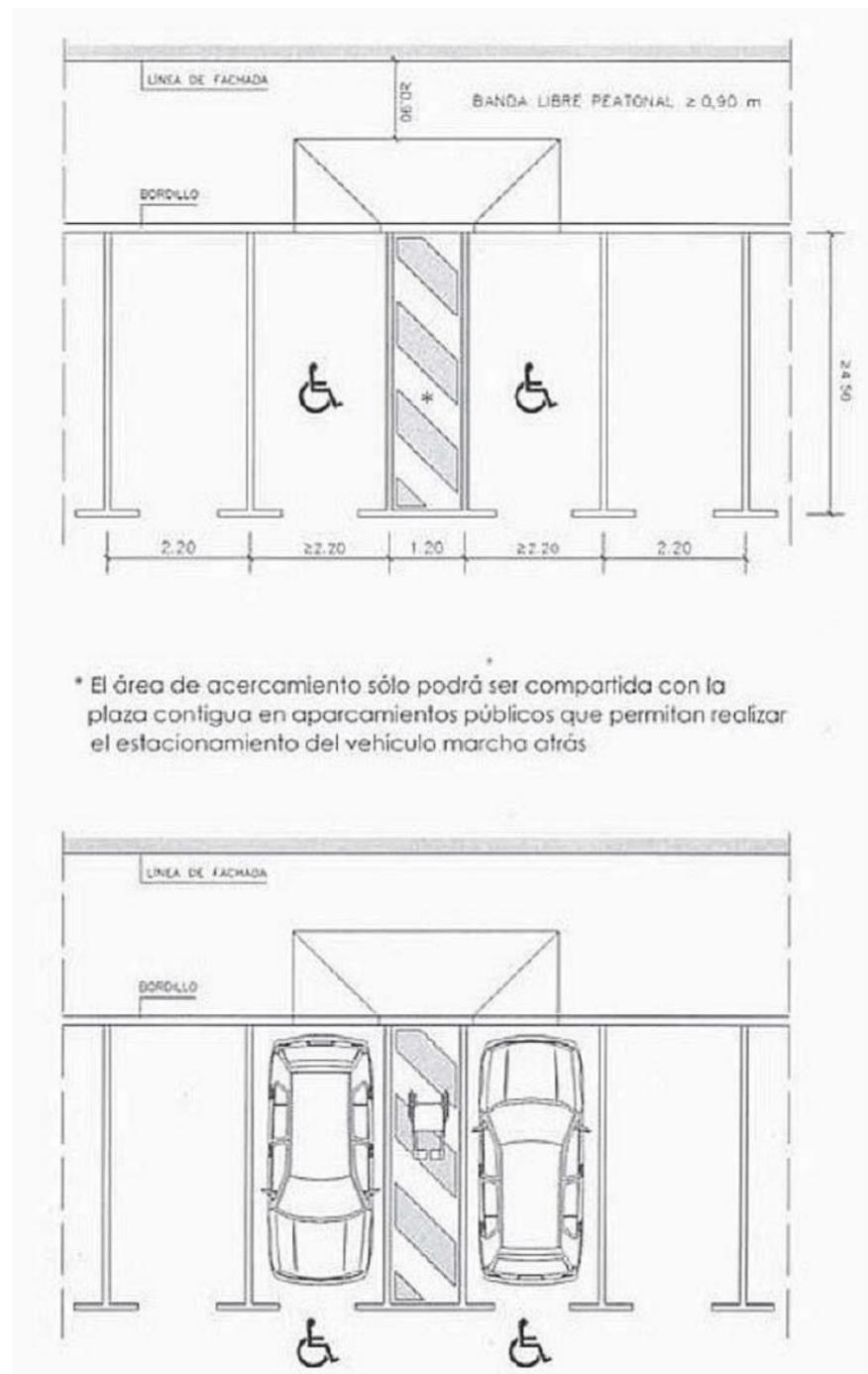
- Ser contigua a uno de los lados mayores del área de la plaza
- Poseer unas dimensiones mínimas de 1,20 de ancho y toda la longitud de plaza y como mínimo 4,50 de largo.
- Encontrarse libre de obstáculos y fuera de zona de circulación o maniobra de vehículos
- Estar comunicado con un itinerario de peatones.





* El área de acercamiento sólo podrá ser compartida con la plaza contigua cuando la persona con discapacidad no sea el conductor





3.6.6 Dotación aparcamiento en estaciones y paradas de transporte público

3.6.6.1 Justificación

En la actualidad el aparcamiento situado en las inmediaciones de la estación de FGV Dénia, tiene altos porcentajes de ocupación durante todo el día, tanto en verano como en invierno alcanzando la saturación, ya que los porcentajes de ocupación están alrededor del 100%.

Tabla 34 Porcentaje de ocupación bolsa de aparcamiento estación FGV Dénia

PERIODO	% OCUPACIÓN		
	MAÑANA	TARDE	NOCHE
INVIERNO	100%	100%	100%
VERANO	100%	100%	100%

El carácter gratuito de este estacionamiento, hace que sean utilizados no sólo por aquellos viajeros que conectan con la red ferroviaria de FGV, sino también por vehículos que cuentan con un muy bajo nivel de rotación (residentes con reducido grado de utilización, coches en venta, otros visitantes al núcleo urbano principal que no utilizarán la red de ferrocarril, ... etc.).

2. Objetivo

Mejorar la calidad de los sistemas de aparcamiento de disuasión/conexión en origen junto a la estación de ferrocarril de FGV Dénia.

3. Descripción

Puesto que la demanda radial del transporte público con Alicante se cubre con esta estación, potenciar su uso es por tanto una necesidad básica en el esquema de la red general de transportes dentro de la ciudad dentro del contexto de un Plan de Movilidad Urbana Sostenible.

Ya en el capítulo de transport público se plantea la necesidad de potenciar el uso de dicha estación en base a un incremento de la cobertura de la red de autobuses urbanos con acceso a dicha estación.

Así, se propone:

- Mejorar las condiciones de este aparcamiento mejorando la vigilancia. Esto supone que el acceso a esta instalación sea regulado con barrera y se definan unas tarifas.
- Se debe regular quien accede a este aparcamiento según las necesidades de aparcamiento existentes en el ámbito de manera que las horas de estancias máximas sean, 12, aumentando

así la rotación por plaza. Así, dichos aparcamientos deben funcionar de manera diferente según el periodo del día.

Así, durante las horas diurnas el aparcamiento de este nodo de transporte debe ser empleado por usuarios del ferrocarril, que hagan efectivamente el cambio modal. Así, el estacionamiento durante estas horas debe estar ligado a la compra del billete o título de transporte para utilizar la red de ferrocarril.

Durante las horas nocturnas, estos aparcamientos debe tener un uso residencial, determinando para ello una política de precios y abonos. En cualquier caso debe estar restringido al uso durante estas horas para los residentes.

3.7 Gestión de flotas de vehículos limpios

3.7.1 Adquisición y circulación de vehículos limpios

3.7.1.1 Justificación y objetivos

Aunque mejorar las variables ambientales de la movilidad es uno de los principales objetivos generales del PMUS y como tal subyace en todas las propuestas, este Programa recoge, de manera específica, el conjunto de medidas y programas dirigidos a controlar los niveles de emisiones ambientales, consumo de energía eficiente y evaluación de indicadores de base a través de la adquisición y uso de vehículos limpios.

La renovación del parque automovilístico de turismos y vehículos industriales (autobuses y camiones) puede contribuir en gran medida a la movilidad urbana sostenible, disminuyendo en cierta medida el porcentaje de GEI emitidos a la atmósfera y el gasto energético producido en el sector del transporte.

El Plan de Acción 2005-2007 de la Estrategia de Ahorro y Eficiencia Energética en España 2004-2012 aprobado por el Gobierno para limitar el consumo de energía y las emisiones de CO₂ a la atmósfera en el sector de transporte, insta a la administración autonómica a diseñar e implantar sistemas de apoyo a la adquisición de vehículos eficientes, en particular los motores híbridos.

Adicionalmente está permitido subvencionar las estaciones de llenado de gas natural, gases licuados del petróleo o de hidrógeno, tanto individuales como colectivas.

Como objetivo principal se plantea la progresiva renovación del parque automovilístico según criterios Euro de certificación ambiental y energética.

2. Descripción de acciones

Las principales acciones a llevar a cabo serán. Apoyo a la adquisición por particulares de vehículos limpios:

1. Por medio de una comunicación adecuada sobre las posibilidades de subvención de la compra de vehículos no contaminantes, se puede inspirar a los ciudadanos considerar la compra de un vehículo limpio para su uso personal.
2. Las empresas privadas pueden aprovecharse también de las subvenciones, por ejemplo en cuanto a la compra de los coches de empresa y autobuses limpios.

1. Potenciación de vehículos de distribución con bajas emisiones

1. Justificación y Objetivos

1. Reducción de las emisiones y eficiencia energética en medio urbano

3.7.2.2 Descripción

1. Limitación de acceso o de horario para vehículos de distribución que no cumplan la norma Euro5 (o Euro4).
2. Esta medida está ligada a la organización de la distribución a nivel de zona, mediante la creación de pequeños centros de distribución.

3.7.3 Adquisición de vehículos limpios por Administraciones y concesionarios

3.7.3.1 Justificación y Objetivos

1. Reducción de las emisiones y eficiencia energética

3.7.3.2 Descripción

Acciones directas del Ayuntamiento:

1. La renovación del parque automovilístico puede contribuir en gran medida a la movilidad urbana sostenible. Es interesante fomentar desde el Ayuntamiento la compra de vehículos no contaminantes de propulsión eléctrica, pila de combustible, híbrida, gas natural, gases licuados del petróleo o hidrógeno, para la flota de autobuses urbanos. Además del ahorro de la energía y de la reducción de las emisiones de CO2 y partículas, los autobuses urbanos pueden funcionar como buen ejemplo visible en el conjunto de la ciudad. En este caso es esencial la comunicación sobre la iniciativa y sus efectos positivos para la eficiencia de la empresa y la calidad de vida.
2. Asimismo, promover el uso de vehículos limpios por parte de los concesionarios de servicios urbanos, ya mediante su exigencia en los nuevos concursos ya por una negociación dentro de los períodos de vigencia concesional.
3. Por último, la adquisición de vehículos limpios para uso municipal, como vehículos oficiales, policía local, etc,

3.7.4 Programa Coche de Uso Compartido (car sharing)

3.7.4.1 Descripción y Objetivos

1. El sistema de car sharing o coche multiusuario (uso compartido de un coche colectivo) es un concepto de movilidad que ofrece la posibilidad de utilizar un vehículo cuando realmente se necesita, sin tener que ser propietario. Este ofrece el acceso a una flota de vehículos situados en los alrededores de su domicilio o trabajo, con vehículos ajustado a las necesidades de transporte del momento y se paga por horas y kilómetros de conducción.
2. Una alternativa al coche individual de propiedad privada para gente que no necesita conducir un vehículo diariamente. Muchas personas no necesitan los coches todo el tiempo, e incluso puede que tengan un segundo o tercer vehículo no a menudo utilizados. Para todos ellos, el acceso a una flota de vehículos situados en los alrededores de su domicilio o trabajo, ajustado a las necesidades de transporte del momento y a un bajo coste, puede que resulte una solución atractiva.

3. En otras palabras, los individuos obtienen el beneficio de los vehículos sin los costes y responsabilidades del vehículo privado, de la misma forma que contribuye a los principales objetivos de una movilidad más sostenible.

- Reducción de las emisiones de GEIs y consumo energético.

El car sharing es una de las formas de movilidad más necesarias para producir cambios sobre los paradigmas establecidos en torno a la propiedad del vehículo e introducir nuevas hábitos de movilidad en la sociedad. Es decir, la complementariedad y el apoyo que se proporciona por medio de una integración junto con los demás modos de movilidad eficiente y sostenible (t.p., marcha en bicicleta y a pie), los miembros del car sharing disminuyen los viajes y los kilómetros realizados en coche privado, dando pie a una disminución de emisiones de GEIs y consumo energético.

- Reducción de la demanda de espacios para aparcamientos.

Cada coche de car sharing sustituye una media de 6 coches privados, bien porque revenden los vehículos en propiedad o porque no acceden a la de compra de uno nuevo.

De este modo, se produce una contribución a la liberación de espacios públicos anteriormente utilizados por vehículos privados, ahora disponibles para usos más sociales.

- Uso más racional de los medios de transporte.

Uno de los atributos del car sharing es el aumento de la consciencia de los costes del uso del vehículo, cosa contraria a lo que ocurre normalmente con los costes del vehículo, en la que solamente se presta atención sobre el carburante y el coste del mantenimiento, quedando muchas veces ocultos tanto los costes de la compra, seguros, impuestos, etc. Mediante el car sharing, los costes ocultos afloran, el usuario conoce el coste exacto de sus viajes y se adquiere la certeza de que moverse en coche es costoso, logrando con ello un efecto racionalizador sobre el uso del vehículo. Razón por la cual, entre otros, los usuarios del car sharing aumentan los kilómetros recorridos en transporte público, además de los desplazamientos realizados a pie o en bicicleta.

3.8 Gestión de la movilidad

Los objetivos fundamentales que se pretenden conseguir con la aplicación de Programas de Gestión de la Movilidad son:

1. La reducción de la movilidad motorizada, consiguiendo satisfacer el mismo nivel de necesidades de desplazamiento a los centros atractores, en modos ambientalmente más benignos.
2. Disminuir el consumo energético empleado en el desplazamiento a áreas de actividad
3. Aminorar los impactos ambientales producidos por el transporte
4. Rebajar el nivel de congestión circulatoria

Los programas de gestión de la movilidad se centrarán en las siguientes iniciativas:

3.8.1 Planes de movilidad a los centros de trabajo.

3.8.1.1 Justificación

Tal y como se observó en el diagnóstico, la movilidad por motivo trabajo se realiza principalmente en vehículo privado. Este sistema es gran parte de los viajes realizados muy ineficiente social y energéticamente por lo que la implantación de medidas que reduzcan el peso del uso del vehículo privado aplicadas directamente en el entorno laboral sería de gran utilidad para alcanzar los objetivos marcados en este PMUS.

3.8.1.2 Objetivos

Planes que permitan reducir la movilidad motorizada y buscar alternativas sostenibles para el acceso al puesto de trabajo. Además se deberán impulsar igualmente planes específicos en el ámbito de la empresa, nivel en el que mejor se puede intervenir para modificar el comportamiento modal de los trabajadores.

Objetivos fundamentales:

- Lograr satisfacer las necesidades de movilidad de los trabajadores pero haciéndolo de forma más racional.
- Disminuir el consumo energético del desplazamiento al centro de trabajo
- Aminorar los impactos ambientales producidos por el transporte al trabajo (emisiones de contaminantes, ruido, ocupación de espacio, etc)
- Colaborar a reducir el nivel de congestión circulatoria, rebajando el grado de congestión en hora punta.
- Y mejorar la salud de los trabajadores, haciendo disminuir el riesgo de accidente in itinere y los niveles de estrés en el viaje al trabajo.

3.8.1.3 Descripción

Para conseguirlo habrá que trabajar en los siguientes objetivos operativos:

- Reducir la utilización del vehículo privado potenciando medios de transporte alternativo.
- Fomentar el uso de los modos no motorizados
- Promover la transferencia de los modos de transporte privados a los públicos
- Aumentar el grado de ocupación de los automóviles

Fomentar la accesibilidad peatonal al trabajo

Un buen número de trabajadores accede andando al trabajo, sin embargo es un porcentaje que se puede incrementar. En el diagnóstico se han detectado algunas barreras a la accesibilidad peatonal

Las medidas deberán ir encaminadas a:

- Actuaciones favorables para mejorar los accesos peatonales
- Disminuir la presencia de los coches estacionados, abriendo paso a los peatones mediante un itinerario adecuadamente señalizado

Potenciar la movilidad ciclista entre los trabajadores

Aunque es insignificante la presencia de la bicicleta este porcentaje puede aumentar si se trabajan en las siguientes medidas:

- Instalación de aparcabicis en la puerta del principal de los centros de trabajo.
- Apertura de duchas y taquillas para los ciclistas
- Adquisición de bicicletas para los desplazamientos in labore e in itinere.

Aumentar el uso del transporte público

Se han detectado algunos problemas en el funcionamiento del transporte público como paradas alejadas, desfase con el horario de entrada y salida del trabajo, pocas frecuencias y prolongados tiempos de viaje. Por estas razones las medidas deberán ir encaminadas a:

- ✓ Poder adaptar los horarios del transporte público y las entradas y salidas de los trabajadores
- ✓ Hacer los servicios más directos
- ✓ Incremento de las frecuencias
- El Coordinador de transportes deberá dar información sobre paradas y cobertura de la red de transporte que cuenta con parada en las cercanías
- Subvención o incentivación a todos aquellos que demuestren que abandonaran el uso del vehículo privado y que comenzarán a utilizar el transporte público.

Incrementar y fomentar el uso compartido del coche

En la actualidad los trabajadores comparten coche con otros compañeros de manera informal pero para lograr una mayor presencia de esta modalidad dentro es necesario que se realice de una manera sistemática.

Gestionar el aparcamiento

La gestión del aparcamiento es un instrumento imprescindible y eficaz para racionalizar la movilidad en los centros de trabajo hacia pautas más sostenibles. Se trata de desanimar el acceso en coche. Es cierto que esta medida que genera reticencias entre sus usuarios; para evitarlo es necesario dar premios, por lo que su aplicación deberá ser puesta en marcha en paralelo a la oferta de alternativas viables e transporte publico, coche compartido o mejoras en la accesibilidad nomotorizada.

- ✓ Personas con movilidad reducida y usuarios de automóvil
- ✓ Trabajadores que realicen coche compartido

Flexibilidad horaria

Hay ciertos trabajos que no están sujetos a un tiempo determinado simplemente requieren que estén finalizados en un plazo determinado, por lo que se puede adaptar las entradas y salidas del trabajo a los periodos valle de la congestión lo que permitirá a los trabajadores ahorrar un tiempo importante de atascos a la vez que descansar mejor. Igualmente esta flexibilidad horaria podría adaptarse a las necesidades personales de los trabajadores.

Teletrabajo

Una medida que reduce el número de viajes por motivo laboral es el teletrabajo realizado en el hogar, basado en las nuevas tecnologías. Para ello se debería facilitar algunos medios como un ordenador personal, la línea ADSL, una cuenta de correo electrónico y aplicaciones ofimáticas de las que se vera beneficiado el hogar de empleado.

Esta medida tendrá siempre carácter voluntario, se aplicará a aquellos empleados que realicen tareas por objetivos, elaboración de documentos, estudios, etc. podrán realizar el teletrabajo solo durante algunos días de la semana, durante toda la semana con reuniones puntuales o en periodos concretos en que hay que realizar informes concretos.

3.8.2 Planes de movilidad a centros de trabajo. Polígono Industrial.

3.8.2.1 Justificación

Diariamente numerosos trabajadores se dirigen al Polígono Industrial de Dénia, por ello es importante también trabajar en estos viajes. La movilidad es muy complicada, a los desplazamientos de los trabajadores en vehículo privado se unen las mercancías que tienen dificultades para maniobrar: doble fila, carga y descarga, almacenaje en vía pública, etc.

En general el transporte publico queda como un medio de transporte marginal utilizado por aquellos trabajadores que no cuentan con otro medio de transporte, especialmente la población inmigrante o una parte de las mujeres.

En general en los polígonos industriales existen muchas dificultades para moverse tanto en vehículo privado como caminando o en bicicleta.

- Intensiva presencia de tráfico.
- El aparcamiento irregular (estacionamiento durante días o semanas de camiones y/o furgonetas con carga en la vía pública, el aparcamiento de turismos durante toda la jornada sobre las aceras, itinerarios peatonales o sobre las esquinas, doble fila, etc.)
- La carga y descarga de las mercancías fuera de parcela o la utilización del viario como espacio de almacenamiento de contenedores, mercancías, camiones, etc. es una practica común por lo que se interrumpe la circulación, el transporte publico no puede realizar sus servicios e incluso los desplazamientos andando se hacen imposibles ya que los espacios que primero se ocupan son las aceras o los itinerarios peatonales. Además, también impiden el paso de camiones
- Todos los polígonos cuentan con servicios de restauración, que son puntos de encuentro para los trabajadores, los que también generan viajes motorizados lo que ocasiona problemas importantes en el entorno cercano a estos bares y/o restaurante se estacionan en poco tiempo muchos vehículos, no existiendo capacidad para ello y generando puntos de congestión.

Actualmente el acceso en medios de transporte no motorizados a los polígonos es un hecho testimonial utilizado por los trabajadores que residen más próximos al Polígono . Sin embargo, no parece que existan muchos ciclistas que utilicen la bici para ir al trabajo a pesar de contar con condicionantes físicos adecuados.

Los itinerarios peatonales son discontinuos, no siempre cuentan con los tratamientos adecuados en los rebajes, los trayectos están interrumpidos continuamente con las entradas de las parcelas, las aceras a veces ni siquiera existen en algún lado de la calle. Una práctica normal es el aparcamiento de coches total o parcialmente sobre las aceras teniendo los viandantes que ir sorteando obstáculos. Finalmente las intersecciones están mal tratadas, los cruces no protegen a los peatones, que ven como se permite el estacionamiento fuera de normativa en las esquinas lo que resta visibilidad.

3.8.2.2 Objetivos

Se trata de mejorar las condiciones de los trabajadores a su centro de trabajo logrando mejorar las condiciones de movilidad y reduciendo los problemas de congestión circulatoria, consumos energéticos, emisiones contaminantes y siniestralidad en itinere.

Para ello se pone como objetivo transferir desplazamientos desde el vehículo privado utilizado en solitario hacia el transporte publico, los no motorizados y el coche compartido.

Los objetivos fundamentales del Plan de Transporte al Trabajo en el Polígono Industrial se centrarán en:

- Mejorar las condiciones actuales de movilidad y accesibilidad de trabajadores y visitantes.
- Alcanzar un reparto modal más beneficioso para aquellos modos de transporte energéticamente más eficientes como el desplazamiento a pie, en bicicleta y el transporte público.
- Mejorar la calidad ambiental
- Reducir el consumo energético en el desplazamiento al trabajo
- Disminuir las emisiones contaminantes procedentes de los desplazamientos desde y hacia los polígonos industriales y en especial de los gases de invernadero.
- Reducir el impacto de la presencia de vehículos estacionados y en circulación en el entorno de los polígonos industriales

3.8.2.3 Descripción

Elección del gestor de movilidad del Polígono

El polígono industrial debería contar con un gestor de movilidad que podría ser el propio responsable de la administración del ente de conservación. Cuyas funciones se centraran en la coordinación de las diferentes empresas en los temas relacionados con la movilidad, el estacionamiento, la seguridad vial, el diseño accesible del espacio público y el mantenimiento del mismo, y desarrollar un Plan de Movilidad; para ello podrán recibir asesoramiento municipal. Este tipo de actuaciones deberá contar con el apoyo de todos los agentes sociales.

Realización de Planes de Movilidad en Empresas.

Aquellas empresas que cuenten con recursos económicos o con iniciativas por parte de los agentes sociales podrán elaborar sus propios Planes de Movilidad Sostenible al Centro de Trabajo. Se deberá producir una colaboración amigable entre empresarios y trabajadores para que se puedan cumplir las iniciativas que se propongan.

3.8.3 Camino Escolar

3.8.3.1 Justificación

El diagnóstico de movilidad refleja que un elevado número de estudiantes utilizan el vehículo privado en sus desplazamientos. Además no se puede olvidar la problemática de la seguridad vial. El uso tan generalizado del vehículo privado por parte de los padres para llevar a los niños al colegio está provocando problemas de seguridad con situaciones caóticas de entrada y salida de los colegios en los que innumerables vehículos estacionan en doble fila en las puertas de los mismos. Esta situación se observa en ámbitos con gran concentración de centros escolares como es el caso del entorno del Casco Urbano.

Es necesario por tanto emprender acciones por parte del Ayuntamiento y el resto de Administraciones Públicas que incentiven el uso de modos de transporte más benignos en este tipo de desplazamiento.

Los desplazamientos a colegios históricamente se han realizado a pie y tal y como puede observarse en el diagnóstico, han sido reemplazados en los últimos años por el uso del vehículo privado. La consecuencia es un incremento de inseguridad que ha ido motivando esta cada vez mayor utilización del vehículo privado para acceder a los centros educativos, repercutiendo en una menor autonomía en la movilidad de los alumnos y un incremento en la sedentarización de la vida infantil y juvenil.

El diagnóstico de movilidad indica la clara existencia de problemas de movilidad en el acceso a los centros escolares del municipio, y especialmente a los situados en el entorno del Centro Histórico.

Los principales conflictos son:

- La accesibilidad hasta los centros genera problemas que hipotecan la seguridad de los escolares lo que dificulta el acceso peatonal a los mismos.
- La circulación y/o aparcamiento de coches en espacios peatonales cercanos, o en los itinerarios históricos de acceso hasta los centros escolares,
- la falta de respeto en los pasos de cebra o los semáforos por parte de los vehículos motorizados,
- una señalización que no esta pensada para los viandantes y que les obliga a dar rodeos para acceder a los centros
- la escasa normativa destinada a proteger los entornos de los colegios del peligro de los coches.

Es necesario por tanto resolver dichos conflictos con la mayor urgencia posible.

Dénia cuenta con seis centros de educación primaria en el interior de su casco urbano, tres de ellos localizados en las inmediaciones de la Plaza Jaime I, dos entorno a la Avenida Alicante y un centro ubicado en las proximidades de la Plaza de la Constitución. Estos centros no cuentan con un entorno bien acondicionado para el acceso peatonal seguro para los alumnos que acuden diariamente a los centros. La sección de las aceras de las calles en las que se encuentran situados los colegios son limitadas, con medidas inferiores a 1 metro. No existen medidas de regulación del tráfico en las calles del entorno y está permitido estacionar a lo largo de las calles de entrada a los centros.

3.8.3.2 Objetivos

El objetivo principal del programa es la mejora peatonal del entorno del colegio creando un camino escolar seguro y cómodo para los alumnos. Así mismo se intenta fomentar la creación de áreas estanciales peatonales en la proximidad de los centros que permitan una salida más segura de los centros.

Se deberá revisar la protección del entorno de los centros escolares

1. reducir el consumo energético en los desplazamientos a los centros escolares
2. reducir las emisiones de gases de invernadero procedentes de la movilidad al centro escolar
3. evitar la congestión en las entradas y salidas de los colegios
4. incrementar el grado de seguridad en el camino escolar

3.8.3.3 Descripción

Para ello deberá incluir un planteamiento participativo que incluya a todos los implicados en el desplazamiento a los colegios; desde el cuerpo directivo de los centros, las AMPAS a los propios alumnos. Igualmente el Ayuntamiento debe estar presente en el programa con los responsables de educación y de la policía de tráfico. Los profesores y otro personal de los colegios deberán tener pautas ejemplarizantes, evitando aparcar en el interior de los centros escolares.

Las tareas a realizar son en varios niveles:

- Propuestas de actuaciones generales de protección en los entornos de los colegios (prohibición del aparcamiento de vehículos en el interior de los centros escolares, protección del entorno escolar a través de diseños que permitan proteger las entradas en los colegios, reducción de la velocidad, etc)
- Impulso del "Camino escolar seguro", y del "Camino escolar en bici"
- Estudios piloto en centros educativos. Para ello se aplicarán los métodos de consulta que mejor se adapten a cada centro: encuestas sobre pautas de movilidad, elaboración de un GIS para la localización residencial de los estudiantes, etc.. Igualmente los estudios se desarrollarán participadamente y de acuerdo a la iniciativa de la dirección de los centros de estudio y de las Asociaciones de Madres y Padres de Alumnos.
- Estos proyectos piloto deberán ir acompañados por una propuesta que mejore la situación actual dentro del marco de la movilidad sostenible y segura.

Estos planes y estudios deben realizarse de manera coordinada en tiempo, comenzado con la implantación de planes piloto en colegios con una especial problemática para a posteriori y gracias a la experiencia adquirida extender su implantación al resto de centros educativos del municipio.

En esta memoria, se plantea como propuesta la realización de planes piloto en los centros educativos situados en el perímetro del Casco Urbano. Se proponen los Colegios Públicos San Juan Bautista (C. Cándida Carbonell) y Les Vessanes (JaumeI).

4. Planes de movilidad a los centros hospitalarios

1. Justificación

2. Objetivos

El plan busca la complementariedad entre los diferentes servicios que operan en este ámbito. El cambio de localización del Hospital de La Pedrera a la calle Madrigueres en el acceso a Dénia por la carretera CV 725 (carretera de Ondara a Dénia) plantea problemas de accesibilidad que deberían estudiarse en profundidad antes de su apertura. En dicha coyuntura, la de puesta en marcha de un nuevo proyecto hospitalario, sería relativamente sencillo el estudio e implantación de un plan de movilidad para el nuevo hospital. Los objetivos principales serían:

1. reducir el consumo energético en los desplazamientos de trabajadores y visitantes hasta el recinto hospitalario.
2. reducir las emisiones de gases de invernadero procedentes de la movilidad a al recinto hospitalario.

3.8.4.3 Descripción

- Plan de Movilidad Sostenible de los trabajadores y visitantes del Recinto Hospitalario
- Aunque hay muchas medidas que ya ponen en funcionamiento, es necesario aplicar el concepto de sostenibilidad.
- Aplicación de medidas

3.8.5 Fomento del car pool (vehículos con alta ocupación)

3.8.5.1 Justificación

La movilidad en automóvil tiene un bajo índice de ocupación por vehículo, la mayoría de los coches van con un solo ocupante. En algunos casos se viaja compartiendo coche de forma espontánea entre los compañeros de trabajo y/o estudio, sin embargo, esto no permite mejorar realmente la eficiencia de los desplazamientos cotidianos.

3.8.5.2 Objetivo

Promover, mediante campañas de comunicación y organización de un sistema de información, la alta ocupación de vehículos en los viajes al trabajo y ocio.

Se trataría de aprovechar el parque de vehículos de las personas que diariamente se desplazan en automóvil con un solo ocupante, y lograr una mayor eficiencia en estos desplazamientos reduciendo el número de coches que se utilizan globalmente. De esta forma se reducirían los vehículos en circulación y aparcados en destino. Al tiempo que se reducen los consumos energéticos y las emisiones de gases de efecto invernadero.

3.8.5.3 Descripción

1. Reducción de las tarifas de aparcamiento público de los vehículos con tres o más usuarios.
2. Inclusión en los planes de movilidad a los centros de trabajo de ventajas en tarifa o plaza de aparcamiento para los vehículos que acceden con dos o más usuarios.
3. Estudio de viabilidad de un sistema de información que ponga en contacto diversos usuarios para que realicen juntos el viaje.

3.9 Formación y educación

3.9.1 Movilidad sostenible y seguridad vial en las escuelas

3.9.1.1 Justificación y Objetivos

Incidir en la formación de los niños mediante programas de formación en las escuelas que desarrollen una cultura de la movilidad sostenible y de la seguridad.

3.9.1.2 Descripción

Implantación paulatina de programas escolares de formación, siguiendo criterios a los ya establecidos en diversos proyectos europeos².

3.9.2 Programa de aprendizaje del uso de la bicicleta

3.9.2.1 Justificación y objetivos

Acercamiento de la bicicleta a usuarios potenciales que, por desconocimiento o prevención, no sean capaces de utilizarla.

3.9.2.2 Descripción

Programas municipales de formación, principalmente para niños y personas de la tercera edad, a desarrollar en colegios y centros de la tercera edad.

3. Programa de formación para la conducción eficiente

1. Justificación y Objetivos

Independiente del tipo de vehículo que se conduce, es posible ahorrar combustible y disminuir las emisiones de CO₂ y partículas por medio de una manera eficiente de conducir.

La protección del medioambiente y la prestación de una atención óptima al cliente, especialmente para personas con movilidad y visión reducida, son valores a inculcar entre el personal de una empresa de transporte público.

Se recomienda que la empresa de transporte urbano fomente estos principios entre sus conductores, introduciéndolos dentro de su política de calidad empresarial.

2. Descripción

Las principales acciones a llevar a cabo serán:

² Por ejemplo, el proyecto ROSACE de la UE.

1. El Ayuntamiento en colaboración con las Autoescuelas, pueden fomentarla a través de la puesta en marcha de cursos de conducción eficiente. En estos cursos los conductores aprenderán de forma práctica como pueden circular, tanto por ciudad como por carretera, de una manera eficiente, es decir, menos contaminante y ahorrando combustible.

De forma teórica, algunos de los consejos que se ofrecen en estos cursos son: arrancar el motor sin pisar el acelerador y circular siempre que sea posible en marchas largas y a bajas revoluciones. Mantener una velocidad constante, evitando frenazos, aceleraciones y cambios de marcha innecesarios ayuda a la disminución del gasto, así como detener el coche sin reducir previamente la marcha cuando la velocidad y el espacio lo permitan y frenar de forma suave reduciendo de marcha lo más tarde posible.

Siguiendo estos consejos en la conducción, se consigue un ahorro de carburante de entre el 10% y el 15%. Para conductores de vehículos industriales, se pueden realizar cursos de un día de duración, impartidos por profesionales de la enseñanza (al igual que los privados) con conocimiento en técnicas de conducción eficiente y experiencia en este tipo de formación, siendo la entidad formadora seleccionada por la Comunidad Autónoma. Se propone ofrecer los cursos de conducción eficiente a tanto usuarios privados como transportistas, empresas de transporte público y conductores de coches de empresa.

2.

Para poder beneficiarse de esta medida que se ofrece, la empresa de transporte urbano podría invertir en programas de mejora de servicio y atención integral al cliente, como por ejemplo, la enseñanza del manejo de las rampas para personas en sillas de ruedas, u otros aspectos de seguridad vial, como el aumento y fomento del respeto a los ciclistas y a los peatones de la ciudad.

3.10 Comunicación, divulgación y marketing

3.10.1 Centro municipal de movilidad

3.10.1.1 Justificación y Objetivos

Un Centro Municipal de Información de Movilidad (CMIM) es un centro que es responsable de la coordinación de programas y campañas de movilidad propuestos en el PMUS y de la difusión de información sobre las alternativas de transportarse en la ciudad.

Se recomienda que el CMIM sea una parte del Ayuntamiento y que haya un apoyo político fuerte, algo necesario para poder trabajar y ver resultados a largo plazo. El CMIM debe tener ubicación real y virtual para llegar al máximo número de personas.

Evaluaciones en otros centros de movilidad en Europa han mostrado que es más eficiente hacer campañas a grupos específicos (niños, recién llegados, deportistas, jubilados, etc.) que campañas generales. Las campañas generales tardan más en tener impacto.

3.10.1.2 Descripción

El CMIM tiene dos principales vertientes:

- Coordinación y gestión de programas de movilidad sostenible
- Comunicación, participación y marketing de movilidad

Entre las acciones a emprender por el CMIM se pueden citar las siguientes:

1. Organización de programas de gestión de movilidad y campañas:
 - a. Supervisión y puesta en funcionamiento de los programas del PMUS ligados a la gestión de la movilidad
 - b. Organización y gestión de las campañas de "camino escolar", ir en bicicleta al trabajo, campañas de seguridad vial, etc.
 - c. Responsable de la gestión de la movilidad a centros de trabajo, centros sanitarios, centros educativos, centros comerciales, etc.
 - d. Responsable de la creación de los primeros "clubs de coches compartidos" y de la gestión de los telecentros
 - e. Realización de encuestas y estudios de movilidad
2. Información y comunicación de movilidad y sus efectos:
 - a. Información sobre los modos de transporte y alternativas de viajar; mapas de transporte público e itinerarios peatonales y ciclistas, consejos individuales de cómo viajar, etc.
 - b. Difusión de los efectos medioambientales y de salud de la movilidad
 - c. Difusión de información de ahorro de energía, dinero y tiempo

- d. Creador de opiniones y centro de información relacionada a la movilidad

3.10.2 Plan de comunicación ciudadana

3.10.2.1 Justificación y Objetivos

Establecer medidas de comunicación y difusión del Plan de Movilidad y de sus programas, con el objetivo de llegar al mayor número de ciudadanos e incidir positivamente en una reflexión colectiva sobre la movilidad sostenible.

3.10.2.2 Descripción

- **Actividades lúdicas y educativas en los espacios cerrados al tráfico y/o en las escuelas:** Desarrollo de contenidos en materia de movilidad con los escolares; emisión de videos didácticos sobre la movilidad sostenible, Realización de mosaicos florales y murales gigantes con motivos alusivos a la campaña de la Semana Europea de la Movilidad Sostenible, Imposición de multas simbólicas a las infracciones cometidas tanto por conductores como por peatones del municipio, Concursos fotográficos y de redacción para escolares de la ESO en torno a la movilidad, Taller de elaboración de móviles sobre sistemas de transporte no motorizado: tándem, monociclo, velocípedo, coche a pedales y triciclo de grandes dimensiones, al tiempo que un monitor explica los problemas derivados del uso del coche y los beneficios de ir a pie o en bici, Rallye fotográfico con los escolares: entrega de cámaras para retratar los problemas de movilidad y posteriormente realizar una exposición, etc.
- **Educación Vial:** Reparto de un decálogo con las principales normas viales y la prevención de riesgos entre el alumnado de Educación Primaria y Secundaria, Talleres y circuitos de educación vial en colaboración con el RAC, la Policía Municipal y otras entidades: dirigidos al ámbito infantil, a los peatones y a los conductores, Reparto a los escolares de silbatos con instrucciones para llamar la atención a los que en su presencia infringen normas de tráfico o de convivencia, Talleres de accesibilidad poniéndose en lugar de personas con discapacidades sensoriales y motrices: talleres de obstáculos en colaboración con la ONCE y desplazamientos en sillas de ruedas para conocer las barreras arquitectónicas del municipio, Recorridos de ruta urbana con escolares, dibujando las distancias entre los diferentes puntos y señalando con carteles las carencias y las dificultades en relación a la movilidad y accesibilidad, "Por ti y por los que te siguen, cruza en verde": campaña para transmitir los valores de civismo y de educación vial a peatones
- **Charlas y exposiciones:** Presentación del Plan de Movilidad urbana sostenible municipal, Información sobre el Plan Municipal de Movilidad Sostenible en el Salón de Plenos. Lectura en acto público del Manifiesto para esta Jornada contando con la participación de un invitado especial, conocido en el municipio, Exposición fotográfica "Calles que se convirtieron en paseos", que refleja la situación de diferentes barrios antes de su peatonalización, Presentación de nuevas vías ciclistas, y otras medidas de fomento de la movilidad sostenible, Audiencia pública de la corporación municipal con niños y niñas que presentan los problemas detectados

sobre la movilidad en su municipio, así como las propuestas para mejorar la movilidad recogidas en un folleto. Charlas sobre diferentes temáticas: recomendaciones sobre el uso de transporte público, las normas para viandantes o sobre el uso de la bicicleta, Foros de debate sobre la movilidad, Paneles informativos sobre contaminación atmosférica y acústica y sus riesgos para la salud, sobre el tráfico en el municipio y la previsión para el futuro y sobre el ahorro económico y ambiental del uso del transporte público, Taller para el análisis de la movilidad en el ámbito de las personas mayores con la realización "in situ" de los recorridos habituales de la tercera edad.

- Actividades enfocadas a los conductores: Reparto de hojas informativas en los coches solicitando el compromiso de no emplear el vehículo privado el día sin mi coche, Reparto de material divulgativo a conductores sobre el uso responsable del vehículo privado, Reparto de bonos de transporte público entre los conductores, Reparto de tarjetas entre conductores y viandantes, y colocación de folletos en los coches aparcados en el Casco Urbano, Imposición de multas simbólicas a los vehículos mal aparcados, Estudio de los hábitos de movilidad de los empleados en colaboración con las empresas del municipio, con el fin de hacer reflexionar sobre las consecuencias del uso irracional del vehículo privado.
- Otras actuaciones: Implicación de los comercios en la difusión del material divulgativo de la campaña y reparto de bolsas hechas de material reciclable, promoviendo el uso peatonal de las calles del municipio para la realización de las compras habituales. Distribución de material de comunicación, promoviendo el concepto de compartir coche por los portales de casas, empresas, establecimientos comerciales y bares. Recogida de permisos de conducir y llaves de vehículos en la oficina de la Policía Municipal, entregando camisetas o videos a los conductores participantes, y con el sorteo de un premio entre todos ellos. Entrega de un decálogo de hábitos de movilidad saludable. Instalación durante toda la campaña de un stand de información. Colocación de paneles con formas llamativas (flores, coches, etc.) a lo largo de todo el municipio, con frases y preguntas relacionadas con el uso del vehículo y transporte público, aludiendo a la adopción de hábitos de movilidad más sostenible en el día a día: compras, ocio, etc. Puesta en marcha de secciones referentes a la movilidad en las webs municipales: apartados para compartir coche, programa de la semana, consejos en materia de movilidad sostenible, etc

3.10.3 Foro ciudadano de la movilidad

3.10.3.1 Justificación y Objetivos

El foro ciudadano de la movilidad es la plataforma de participación permanente para el seguimiento y gestión del Plan de Movilidad. Este foro recoge actividades de participación, consulta pública y procesos de información pública, pero también organización de debates. Asimismo, puede integrar cursos de formación contemplados en otros programas.

3.10.3.2 Descripción

Como foro de participación, debe incluir una estrategia para el desarrollo del proceso participativo del Plan, así como estrategias parciales para la participación en algunos de sus programas.

Un punto relevante del foro es la incorporación permanente de representantes técnicos, asociaciones ciudadanas, del sector transporte, etc,... El foro debe abordarse desde dos puntos de vista:

1. Como una organización permanente con representación institucional y de grupos ciudadanos, de interés económico y técnicos que puedan debatir y reflexionar sobre los contenidos del Plan.
2. Una parte abierta a un plan más amplio de participación que organice reuniones, jornadas explicativas, talleres, etc,...

3.11 Nuevos desarrollos urbanísticos

3.11.1 Recomendaciones para la urbanización sostenible de los Nuevos Desarrollos

Dichas recomendaciones se concretan en:

1. Recomendaciones Generales a tener en cuenta en la elaboración de Planes Urbanísticos
2. Plan de Accesibilidad para Nuevos Desarrollos
3. Plan de Accesibilidad en Transporte Público a los Nuevos Desarrollos

3.11.1.1 Objetivos

Establecer unas recomendaciones técnicas básicas para:

- ✓ Elaboración de los estudios de accesibilidad y demanda de transporte (público y privado) a los nuevos desarrollos contemplados en el planeamiento urbanístico.
- ✓ Determinar los elementos de urbanización que contemplen estándares adecuados para la movilidad peatonal y ciclista.
- ✓ Ampliación del Plan de Accesibilidad a los nuevos desarrollos
- ✓ Establecer ratios mínimos de cobertura, accesibilidad a paradas y nivel de servicio de transporte público en los nuevos desarrollos urbanísticos.

3.11.1.2 Descripción

- ✓ Elaboración de sendas recomendaciones técnicas y mecanismos municipales para la aprobación de estas condiciones en los nuevos planes parciales municipales.
- ✓ Ampliación de las medidas establecidas en el Plan Accesibilidad para la ciudad actual, a los nuevos desarrollos
- ✓ Obligatoriedad de que los nuevos desarrollos incluyan un plan de transporte público con evaluación de:

1. Cobertura a la población y actividad en radios a paradas de 150, 300 y 500 m.
2. Ubicación de paradas y medidas para favorecer su accesibilidad peatonal y seguridad vial.
3. Propuesta de servicios de autobús (y/o ferrocarril)
4. Estimación del coste de los mismos.

4 EVALUACIÓN DE LOS PROGRAMAS

Todos los programas presentes en el Plan persiguen las mismas metas y se adaptan a distintos criterios de evaluación. El capítulo 4 de este documento presenta objetivos cuantificables para todo el Plan, objetivos que se desarrollan en dos horizontes temporales.

Los criterios de evaluación que deben seguir los programas se pueden agrupar en dos, de manera que se ajusten a las principales metas anunciadas en el Plan:

1. Evaluación Funcional
2. Evaluación ambiental y balance energético

4.1 Evaluación funcional

Los programas del plan, suponen para la población, una serie de oportunidades y limitaciones de los que no disponemos certeza sobre el grado de aceptación, esto junto con la necesidad de conocer los efectos de los mismos con precisión, hacen imprescindible prever instrumentos que permitan realizar un seguimiento y control de los resultados.

La tabla adjunta liga programas, criterios e indicadores de evaluación, ligados principalmente a la funcionalidad de transporte. Asimismo, se recogen indicadores de calidad de vida, relacionados principalmente con los programas de gestión de la movilidad, seguridad y accesibilidad a colectivos con movilidad reducida.

Tabla 35 Programas y Propuestas. Criterios e Indicadores

PROGRAMAS Y PROPUESTAS	CRITERIO	INDICADOR
Potenciación red de itinerarios peatonales	Func.	Viajes a pie totales y en itinerario Reducción de la accidentalidad
Eliminación de barreras para personas movilidad reducida	Cal. Vida	Uso de la instalación
	Func.	Mejora de la accesibilidad potencial (tiempo)
Red de Itinerarios Ciclistas	Func.	Viajes en bicicleta totales y en itinerario Reducción de la accidentalidad
Mejora de la intermodalidad ciclista con el TP	Func.	Trasbordos realizados entre bici y TP
Ampliación Programa de alquiler de bicicletas	Func.	Nivel de utilización del servicio (viajes) Longitud media de los viajes realizados
Reordenación Red de Autobuses Urbanos	Func.	Aumento utilización del Transporte Público
Mejora de la accesibilidad a paradas de autobús	Func.	Cobertura de la red a población, empleo y equipam. Indicador potencial de accesibilidad a paradas Reducción de la accidentalidad
Plan de mejora de la competitividad al tren	Func.	Cobertura de las estaciones Fc.

PROGRAMAS Y PROPUESTAS	CRITERIO	INDICADOR
		Aumento de la demanda de viajes en TP
Fomento de Intermodalidad en Estaciones	Func.	Aumento de los trasbordos urbano-comarcal Reducción del tiempo medio de desplazamiento
Transporte a la Demanda (DTR)	Func.	Reducción de la IMD media urbana
Reordenación del tráfico urbano	Func.	Reducción de la IMD media urbana Reducción de la longitud de viaje Reducción de la velocidad en hora valle
Regulación espacial y horaria de la distribución. Carga y descarga	Func.	Reducción de estacionamiento ilegal de pesados Concentración horaria de los veh. De distribución
Programa Zonas 30 y áreas de coexistencia	Func.	Reducción de la vel. Media de veh. En zona Reducción de la IMD media en zona Aumento del espacio dedicado a vehículos
Plan de seguridad vial	Cal. Vida	Colisiones entre vehículos Atropellos de peatones y ciclistas Muertos y heridos en accidentes
Integración y coordinación tarifaria del aparc. ORA y subterráneo	Func.	Reducc. Uso aparcam. OTA frente a subterráneo Reducc. Uso aparcam. Centro frente a borde
Aparcamientos de residentes en barrios	Func.	Ratio de accesibilidad a aparcam. Ratio de ocupación superf. Y subterráneo
Aparcamientos de disuasión	Func.	Ratio de ocupación
Aparcamiento en polígonos industriales y centros de trabajo	Func.	Ratio de ocupación
Aparcamiento para personas con movilidad reducida	Cal. Vida	Mejora de la accesibilidad a residencia y equip.
Dotación de aparcamiento en estaciones y paradas de TP	Func.	Plazas totalmente ocupadas
Coordinación Aparcamiento-T. Público	Func.	Usuarios que se benefician de la coord. Tarifaria
Adquisición y circulación de vehículos limpios	Amb. fEner.	Nuevas matriculaciones de vehículos
Potenciación de vehículos de distribución con bajas emisiones	Amb. fEner.	Vehículos limpios utilizados en la distribución % de veh. Limpios sobre total distribución
Dotación y flotas de vehículos ecológicos por la Administración	Amb. fEner.	Nº de vehículos adquiridos veh x km recorridos frente a veh x km totales
Carsharing. Asociaciones de coche compartido	Amb. fEner.	Nº de asociaciones, vehículos y usuarios veh. X km recorridos por los veh. Car sharing
Planes de movilidad a los centros de trabajo	Func.	(Indicadores comunes)
Programa Camino Escolar		Reducción del uso del VP (vehículos)

PROGRAMAS Y PROPUESTAS	CRITERIO	INDICADOR
Planes de movilidad a los centros hospitalarios		Aumento del modo en TP
Fomento del car pool (alta ocupación en los vehículos)		Reducción del número de vehículos
Formación para la movilidad y seguridad vial en las escuelas	Cal. Vida	Mejora del conocimiento sobre mov. Y seguridad
	Func.	Colegios y alumnos asistentes
Programa para el aprendizaje del uso de la bicicleta	Func.	Asistentes a los cursos
Programa de conducción eficiente	Func.	Asistentes a los cursos
Centro municipal de movilidad sostenible	Func.	Programas desarrollados
		Nº de ciudadelanos que han accedido a los serv.
Plan de comunicación ciudadana	Cal. Vida	Nº de ciudadanos con conocimiento del Plan
		Grado de satisfacción
Foro ciudadano de movilidad	Cal. Vida	Procesos de participación emprendidos
		Actividades realizadas
		Grado de satisfacción de los procesos de part.
Recom. para la urbanización sostenible de los nuevos desarrollos	Func.	Nº de áreas en las que se ha aplicado la Rec.
Plan de Accesibilidad en los nuevos desarrollos	Cal. Vida	Accesibilidad potencial a espacios peat. E instalaciones
Plan de accesibilidad al TP en los nuevos desarrollos	Func.	Cobertura de la red al TP
		Tiempos comparados de recorrido TP fVP
		Calidad del nuevo servicio ofertado

4.2 Evaluación funcional y balance energético

Se definen como unas de las metas de este plan el conseguir una reducción del impacto ambiental del transporte, así como una mejora del balance energético. De esta manera, cada uno de los programas tendrá incidencia medioambiental y energética y por tanto éstos y sobre todo, el MPUS en su globalidad, serán objetivo de evaluación ambiental y energética.

Si bien en la evaluación funcional se definen indicadores, en algunos casos exclusivos, y en otros compartidos para cada uno de los programas del plan, en el caso de la evolución ambiental y energética, se propone que ésta sea realizada de manera global en el horizonte temporal de 2025.

Se propone realizar el balance ambiental y energético a dos niveles de detalle:

Primero. La evolución de la calidad del aire indica una tendencia creciente en la participación de las emisiones de los vehículos a motor, incluso por encima de las actividades industriales y domésticas. Elaborar un indicador general relativo a la contaminación atmosférica, mediante los datos de las estaciones existentes de medición, mediante los indicadores específicos de Azufre, Ozono, Partículas en suspensión, Óxido de nitrógeno, y Monóxido de Carbono. Sería interesante incluir en el análisis un gas efectos invernadero con el dióxido de carbono.

Segundo. Un elemento importante es cuantificar dentro del glogal de emisiones y del gasto energético, cuales, cuantas y de que tipología son producidas por el sector transporte y que tipo de energía se gasta, y más aún, cuantas desde el vehículo privado, el transporte colectivo, el transporte de mercancías, etc. Para ello se partirá de los indicadores funcionales definidos con anterioridad:

Número de desplazamientos *km* Modo de transporte*día.

A partir de este datos, y mediante ratios de equivalencias de emisiones y gasto energético comúnmente aceptado como grados de Co2 por litro, o por litros por km, se podrá calcular en cualquier horizonte temporal, con absoluta precisión el total de contaminantes, de GEI, y TeP (toneladas equivalentes de petróleo), emitidos y gastados por el sector del transporte en el municipio, es decir, producidos por viajes generados y atraídos por la ciudad.

- Emisiones y gasto producida por los viajes internos y externos
- Emisiones y gasto producida por los viajes vehículo privado
- Emisiones y gasto producida por los viajes transporte público colectivo
- Emisiones y gasto producida por los viajes transporte de mercancía
- Etc.

La ventaja de este segundo detalle, es poder analizar la tendencia, cuyo deseo será el indicador de mejora respecto de la situación actual en el largo plazo 2025. Esto es, que el reparto modal, y los desplazamientos asociados se trasnsformen y el número de vehículos limpios aumente, aumentando la sostenibilidad del sistema de transporte.

En último término, el objetivo de la evolución ambiental es la cuantificación del ahorro de gases efecto invernadero (GEI) y energético gracias a la puesta en marcha de las diversas propuestas del Plan de Movilidad Urbana.

Desgraciadamente, el consumo de energía destinada al transporte, y asociado a ello la emisión de GEI, se ha incrementado en los últimos años. La gran mayoría de este consumo energético procedía de productos petrolíferos, siendo escasísima la participación de otras fuentes de energía como la electricidad.

4.2.1 Tendencias y situación actual

La tendencia experimentada y observada por el modelo de movilidad de Dénia, es el crecimiento sostenido de la población, un incremento de la participación del vehículo privado en el reparto modal, crecimiento de los viajes en transporte público gracias a las infraestructuras puestas en marcha actualmente, y descenso tanto en la participación porcentual como en viajes totales de los modos no motorizados, principalmente viajes peatonales.

Realizando un modelo de previsión de tendencias, se obtienen datos para la movilidad global de Dénia, a lo largo de un horizonte temporal estimado hasta 2030. Con la puesta en marcha de diversos desarrollos contenidos en el PMUS, existirían unos años de variación cíclica de la pérdida progresiva en cuanto a número de viajes, tendencia regresiva que se recupera tras la consolidación de los nuevos desarrollos, para finalmente crecer a tasas tendenciales.

Las consecuencias de la tendencia del modelo de movilidad de Dénia, son claras, aumento de la participación de los vehículos privados, descenso de los viajes no motorizados, y estancamiento del transporte público.

Gráfico 4 Reparto Modal Actual

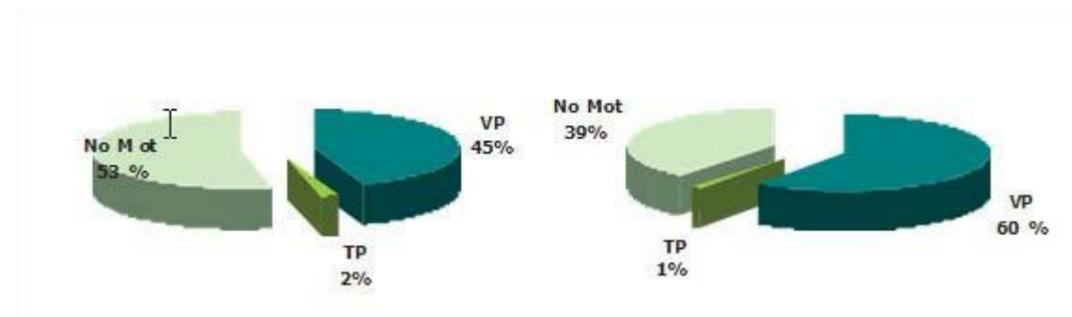
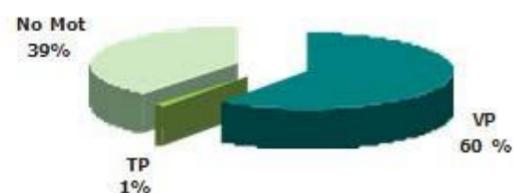
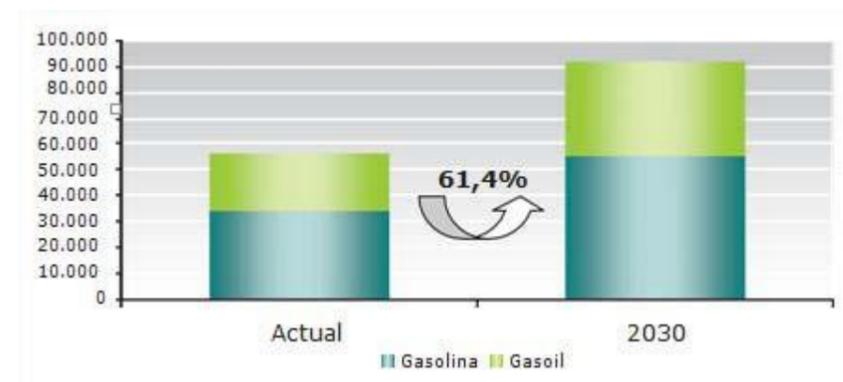


Gráfico 5 Reparto Modal Tendencial Año 2030



Esta tendencia modal, tiene su reflejo y consecuencia en la evolución del gasto energético, manteniendo una tendencia creciente en consumos de litros de combustible.

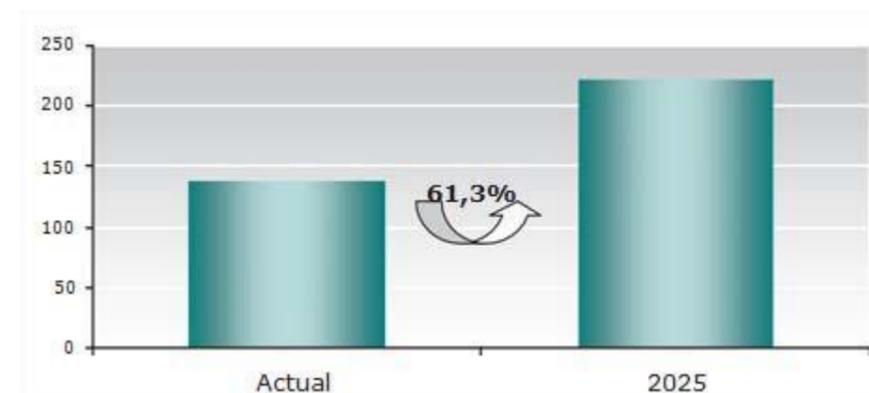
Gráfico 6 Evolución del gasto en litros de combustible tendencial



En términos globales se gastan en el año horizonte un total de 91.720 litros de combustible, principalmente concentrados por los desplazamientos en automóvil con un 96% sobre el total. Esto refleja un incremento desde los 34.373 litros de gasolina hasta los 55.713 litros que se gastarían en el año 2025. En cuanto a litros de gasoil, el gasto energético evoluciona desde 22.472 hasta los 36.007 del año horizonte.

El balance energético ha permitido calcular la evolución de las emisiones de GEI, principalmente CO2 y NOX, producidos por los distintos medios de transporte de Dénia, produciéndose en la coyuntura tendencial un incremento del 61% entre 2008 y 2025.

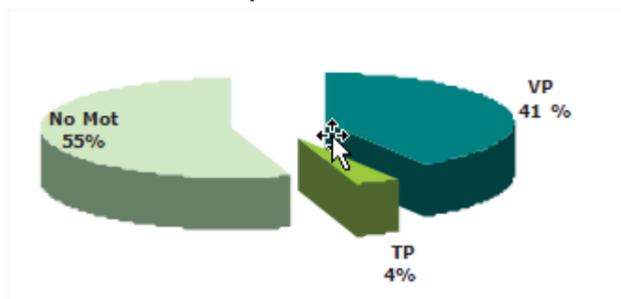
Gráfico 7 Evolución GEI tendencial



4.2.2 Proyección evolución tras la puesta en marcha del PMUS

Tras la puesta en marcha de las medidas objeto de este PMUS se puede cuantificar como objetivo del mismo la reducción por debajo del 40% de peso de los desplazamientos en vehículo privado, incrementándose el resto de modos. Por tanto estimamos un reparto modal al futuro:

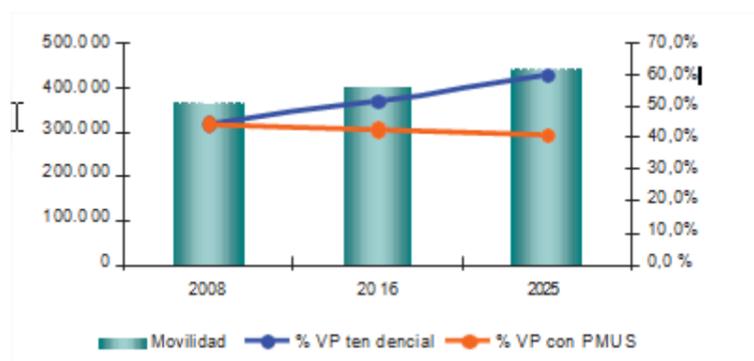
Gráfico 8 Reparto modal con PMUS 2030



El conjunto de medidas por tanto se observa como cambiarían la tendencia insostenible del sistema de transportes de Dénia, reduciendo la participación del vehículo privado hasta el 41% a pesar del incremento en la movilidad global, incrementándose la participación del transporte público, y sobre todo, la participación de los modos no motorizados como los trayectos a pie y en bicicleta.

En cuanto a la evaluación energética del PMUS, se puede observar como disminuyen las cantidades litros consumidos por el total de los modos, especialmente por parte del vehículo privado como consecuencia directa de la disminución de la participación y por tanto de los viajes totales realizados en este modo.

Gráfico 9 Impacto sobre la evolución % Vehículo Privado del PMUS



El balance energético futuro bajo la implantación de los programas del PMUS, nos permite realizar la evolución medioambiental en cuanto a CO2, que como se observa, sigue siendo producido principalmente por el vehículo privado aunque en un porcentaje menor.

4.2.3 Ahorro energético y medioambiental

La comparación en el año 2030 entre la situación tendencial del sistema de transporte de Dénia, y la situación con la implantación de los programas del PMUS, permite calcular los ahorros en términos de GEI y litros de carburante obtenidos por este plan:

Tabla 36 Ahorro energético y medioambiental. Combustibles Fósiles y CO2.

	Tn CO2	Litros Gasolina	Litros Gasoil
2030 Tendencial	221	55.713	36.007
2030 Con PMUS	152	38.071	25.155
Ahorro	69	17.642	10.852

Se trata por tanto de un 31% de reducción de las emisiones de CO2 diarias, un 32% menos de gasto en litros de gasolina y un 30% menos de gasto en litros de gasoil.