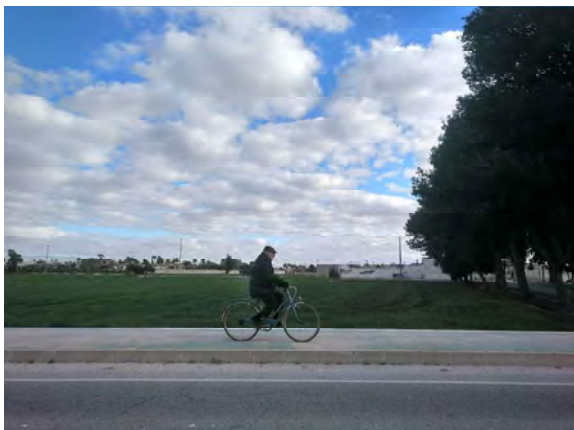




PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE DOLORES (ALICANTE)



Diciembre 2019



Firmado digitalmente
por
**CRISTOBAL
RAFAEL
ROMAN
BUSTOS**

AYUNTAMIENTO DE DOLORES

EQUIPO REDACTOR

Ingemia, S.L.U.

Cristóbal R. Román Bustos

Laura Baudín Miquel

Gea21, S.L.

Mercedes Llop Pomares

Natalia Llorente Nosti

Christian Kisters

Índice

I. INTRODUCCIÓN	5
II. DATOS BÁSICOS DE DOLORES	6
II.1. MARCO TERRITORIAL Y AMBIENTAL DEL PLAN	6
II.2. MARCO FÍSICO: DIMENSIONES, OROGRAFÍA Y CLIMATOLOGÍA	9
II.3. DESARROLLO URBANO.....	11
II.4. POBLACIÓN.....	13
II.5. ACTIVIDAD ECONÓMICA	15
II.5.a. Breve caracterización económica de Dolores.....	15
II.5.b. Mercado laboral	16
II.5.c. Movilidad por motivo laboral.....	17
II.6. MOTORIZACIÓN	19
II.7. CENSO DE PLANES Y ESTRATEGIAS CON INCIDENCIA EN LA MOVILIDAD	20
II.7.a. Infraestructura verde.....	22
II.8. ORGANIZACIÓN DE LA MOVILIDAD	23
III. ANÁLISIS SECTORIAL DE LA MOVILIDAD EN DOLORES	25
III.1. ESPACIO PÚBLICO	25
III.2. PEATONES.....	28
III.2.a. Itinerarios peatonales	28
III.2.b. Accesibilidad	36
III.2.c. Iluminación	38
III.3. MOVILIDAD CICLISTA	39
III.3.a. Ciclabilidad en el casco urbano	42
III.3.b. Aparcabicis	42
III.3.c. Red de caminos ciclables	43
III.3.d. Proyectos de vías ciclistas en marcha	44
III.4. TRANSPORTE PÚBLICO	45
III.4.a. Líneas de transporte público interurbano	45
III.4.b. Otras líneas de transporte regular de viajeros.....	53

III.4.c. Transporte escolar	54
III.4.d. Paradas y equipamiento	56
III.5. TRÁFICO Y VIARIO	57
III.5.a. Accesos a Dolores	57
III.5.b. Red viaria urbana	58
III.5.c. Tráfico	61
III.6. APARCAMIENTO	67
III.7. DISTRIBUCIÓN DE MERCANCÍAS.....	69
III.8. SERVICIO DE TAXI.....	71
III.9. LA MOVILIDAD DE LOS CENTROS DE ACTIVIDAD	72
III.9.a. Equipamiento docente.....	73
III.9.b. Equipamiento sanitario.....	76
III.9.c. Equipamiento deportivo.....	77
III.9.d. Actividad comercial	79
III.9.e. Polígonos industriales.....	80
III.9.f. Otros equipamientos municipales	82
III.9.g. Otras actividades con atracción de visitantes.....	82
III.10. DENUNCIAS DE TRÁFICO Y SEGURIDAD VIAL	83
IV. ELABORACIÓN PARTICIPADA DEL DIAGNÓSTICO	86
IV.1. SOCIOGRAMA DE LA MOVILIDAD EN DOLORES	86
IV.2. ENTREVISTAS REALIZADAS	87
IV.3. PRIMER TALLER DE PARTICIPACIÓN DE LA MESA DE LA MOVILIDAD.....	88
IV.4. INSTRUMENTOS DE COMUNICACIÓN Y TRANSPARENCIA	89
V. DIAGNÓSTICO DE LA MOVILIDAD EN DOLORES.....	90
VI. LA MOVILIDAD FUTURA DE DOLORES	95
VI.1. OBJETIVOS GENERALES Y MARCO ESTRATÉGICO DEL PLAN.....	95
VI.2. OBJETIVOS DEL PMUS DE DOLORES	97
VII. ESCENARIOS DE MOVILIDAD SOSTENIBLE	99
VII.1. EMISIONES DE CO2 DEL SECTOR TRANSPORTE	99
VII.2. ESCENARIOS.....	101
VII.2.a. Escenario a 2017	102

VII.2.b. Escenario tendencial a 2026	105
VII.2.c. Escenario a 2026 con PMUS	107
VIII. EJES DE ACTUACIÓN	109
VIII.1. EJE DE ACTUACIÓN 1: ORGANIZACIÓN DE LA MOVILIDAD	114
MEDIDA 1.1. CREACIÓN DEL ÁREA DE MOVILIDAD	114
MEDIDA 1.2. MEJORA DE LA COORDINACIÓN INTRA Y EXTRAMUNICIPAL	115
MEDIDA 1.3. GARANTIZAR LA CONTINUIDAD Y DINAMISMO DE LA MESA DE LA MOVILIDAD DE DOLORES	116
MEDIDA 1.4. OPTIMIZAR LOS CANALES DE GESTIÓN DE SUGERENCIAS SOBRE MOVILIDAD.....	117
MEDIDA 1.5. REVISIÓN DE LA ORDENANZA MUNICIPAL DE CIRCULACIÓN.....	118
MEDIDA 1.6. INTEGRACIÓN DE LA MOVILIDAD SOSTENIBLE EN EL PLANEAMIENTO URBANO.....	119
VIII.2. EJE DE ACTUACIÓN 2: MEJORA DEL ESPACIO PÚBLICO PARA LOS DESPLAZAMIENTOS PEATONALES.....	121
MEDIDA 2.1. RED DE ITINERARIOS PEATONALES PRINCIPALES	121
MEDIDA 2.2. MEJORA DE LA ACCESIBILIDAD	124
MEDIDA 2.3. NUEVAS ZONAS DE PRIORIDAD PEATONAL	129
MEDIDA 2.4. MEJORA DE LA PERMEABILIDAD PEATONAL DE LAS BARRERAS INFRAESTRUCTURAS	131
MEDIDA 2.5. MEJORA DE LA CALIDAD ESTANCIAL DEL ESPACIO PÚBLICO	135
MEDIDA 2.6. MEJORA DE LOS ENTORNOS ESCOLARES	139
VIII.3. EJE DE ACTUACIÓN 3. PROMOCIÓN DE LA MOVILIDAD CICLISTA	141
MEDIDA 3.1. RED DE ITINERARIOS CICLISTAS	141
MEDIDA 3.2. MEJORA DE LA CICLABILIDAD DE LA RED VIARIA URBANA.....	147
MEDIDA 3.3. MEJORA DEL APARCAMIENTO CICLISTA.....	150
MEDIDA 3.4: MEJORA DE LA SEÑALIZACIÓN INFORMATIVA	152
VIII.4. EJE DE ACTUACIÓN 4: GESTIÓN Y ORDENACIÓN DEL VIARIO, TRÁFICO Y APARCAMIENTO	153
MEDIDA 4.1. REORGANIZACIÓN DEL ESQUEMA CIRCULATORIO	153
MEDIDA 4.2. PROGRAMA DE CALMADO DE TRÁFICO	156
MEDIDA 4.3. MEJORA DE LOS EJES RADIALES DE ACCESO	158
MEDIDA 4.4. REGULACIÓN DEL APARCAMIENTO.....	165
VIII.5. EJE DE ACTUACIÓN 5: TRANSPORTE PÚBLICO.....	168

MEDIDA 5.1. ACONDICIONAMIENTO DE PARADAS DE AUTOBÚS.....	168
MEDIDA 5.2. AUTOBUSES ADAPTADOS PERSONAS CON PROBLEMAS DE MOVILIDAD.....	170
MEDIDA 5.3. ADECUAR LA PARADA DE TAXI	171
VIII.6. EJE DE ACTUACIÓN 6: GESTIONAR Y ORDENAR LA DISTRIBUCIÓN URBANA DE MERCANCÍAS	172
MEDIDA 6.1. INCENTIVAR LA UTILIZACIÓN DE VEHÍCULOS POCO CONTAMINANTES.....	172
MEDIDA 6.2. ACCIONES SOBRE LAS PLAZAS DE C/D	174
VIII.7. EJE DE ACTUACIÓN 7: GESTIÓN DE LA DEMANDA.....	176
MEDIDA 7.1. CAMPAÑAS SOBRE HÁBITOS SALUDABLES DE MOVILIDAD	176
MEDIDA 7.2. CURSO DE FORMACIÓN TÉCNICA SOBRE MOVILIDAD SOSTENIBLE...	177
MEDIDA 7.3. EDUCACION VIAL: INNOVAR Y EVALUAR	178
MEDIDA 7.4. FACILITAR CAMINOS ESCOLARES A LOS CENTROS EDUCATIVOS	179
MEDIDA 7.5. RENOVACIÓN DE LA FLOTA MUNICIPAL CON VEHÍCULOS MÁS EFICIENTES	181
MEDIDA 7.6. FOMENTAR INCENTIVOS Y FACILITAR LA OBTENCIÓN DE AYUDAS PARA VEHÍCULOS MENOS CONTAMINANTES.....	182
MEDIDA 7.7. AMPLIAR LA RED DE PUNTOS DE RECARGA PARA E-VEHÍCULOS.....	183
MEDIDA 7.8. IMPLICARSE EN LA SEMANA DE LA MOVILIDAD (SEM).....	185
MEDIDA 7.9. CONTROL PERIÓDICO DE LOS NIVELES DE RUIDO POR VEHÍCULOS A MOTOR	187
MEDIDA 7.10. ESTIMA ANUAL DE LA HUELLA DE CARBONO POR VEHÍCULOS A MOTOR.....	189
VIII.8. RELACIÓN ORIENTATIVA DE AGENTES RESPONSABLES DE LA PUESTA EN MARCHA DE LAS MEDIDAS PROPUESTAS.....	191
IX. SEGUIMIENTO Y EVALUACIÓN	193
X. ANEXO 1: DATOS DE AFOROS TRÁFICO Y APARCAMIENTOS	198
X.1. AFOROS DE TRÁFICO	198
X.2. INVENTARIO APARCAMIENTO	203
XI. ANEXO 2: RELATORÍA DEL TALLER DE PARTICIPACIÓN	208
XII. ANEXO 3: INFORME DE SANCIONES Y ACCIDENTALIDAD 2017-2018 ELABORADO POR LA POLICÍA LOCAL DE DOLORES	209

I. INTRODUCCIÓN

Los trabajos de elaboración del Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) de Dolores han de comenzar con el análisis y diagnóstico de la situación de partida en el núcleo en cuanto a la movilidad. Se trata de identificar y explicar los principales problemas, retos y oportunidades actuales y futuros a los que se enfrenta la localidad en relación con el desplazamiento de personas y mercancías y al uso del espacio público.

El presente documento de Diagnóstico realiza una aproximación a la realidad territorial y de la movilidad en Dolores, proporcionando una visión integral y objetiva de la problemática e identificando las cuestiones que deberán ser objeto de estudio en fases posteriores. Igualmente servirá para fijar los objetivos que guiarán la fase propositiva de los trabajos del PMUS.

Este Diagnóstico pretende realizar una caracterización de los principales parámetros que están en el origen de los desplazamientos de la población de Dolores, así como analizar y describir las principales características de la movilidad cotidiana del núcleo.

Para ello, el documento se ha estructurado en torno a cuatro bloques de información. En primer lugar, se presentan los datos básicos para la descripción del municipio, sus características demográficas y algunas variables específicas de importancia para la movilidad, entre ellas los principales equipamientos y servicios que constituyen el origen o destino habitual de los desplazamientos de residentes y visitantes. Asimismo, se ha realizado un censo de planes y estrategias con incidencia en la movilidad o el espacio público de Dolores, incluyendo un primer análisis de los ámbitos en los que se produce dicha incidencia.

Posteriormente se analiza la oferta de transporte de la que disfruta la localidad: su sistema viario, tanto de acceso al núcleo, como para la canalización de sus desplazamientos internos; los servicios de transporte público que operan en la ciudad; la infraestructura existente para los modos no motorizados (bicicletas y peatones); la oferta y regulación del aparcamiento; etc.

Una vez realizado este análisis, se procede a la caracterización de la movilidad en Dolores, a fin de conocer cuáles son los principales desplazamientos que se realizan, el uso que se hace de los diferentes modos, los volúmenes de tráfico que se generan, etc. Así como identificar los principales problemas y retos a los que se enfrenta la población.

En ese sentido, a partir de la campaña de aforos de tráfico y conteos de aparcamiento realizados en la localidad, se ha podido elaborar un análisis del tráfico en Dolores, así como de la ocupación del aparcamiento, cuyas principales conclusiones se incluyen también en este Diagnóstico.

Además, se han llevado un Taller de Participación y una ronda de entrevistas con agentes clave de la administración local y del ámbito de la movilidad, que han permitido recabar información muy valiosa sobre las percepciones en cuanto a problemas, retos y oportunidades de un amplio espectro de la sociedad.

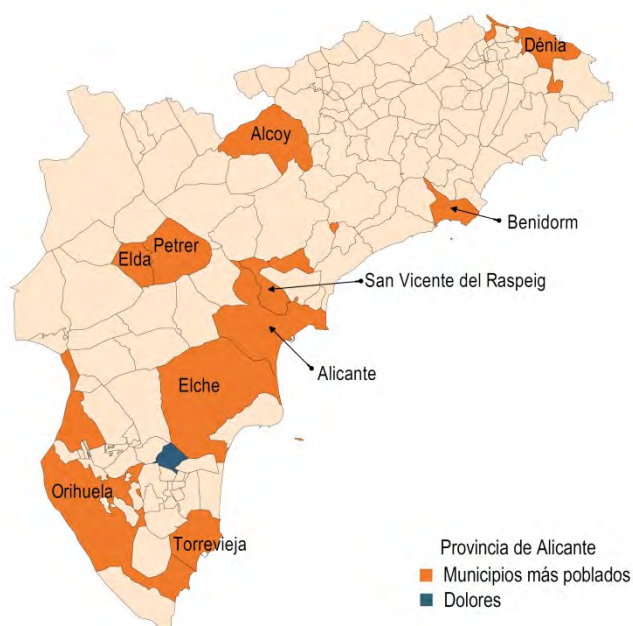
Como resultado de todo ello, se ha elaborado un listado de problemáticas estructurado por ámbitos sectoriales, que se presenta a modo de conclusión de este Diagnóstico, constituyendo el punto de arranque para las propuestas de mejora de la movilidad de Dolores.

II. DATOS BÁSICOS DE DOLORES

II.1. MARCO TERRITORIAL Y AMBIENTAL DEL PLAN

El municipio de Dolores se localiza en la provincia de Alicante y pertenece a la Comarca de Vega Baja, la más meridional de la Comunidad Valenciana.

Figura 1. Localización del municipio de Dolores en la provincia de Alicante



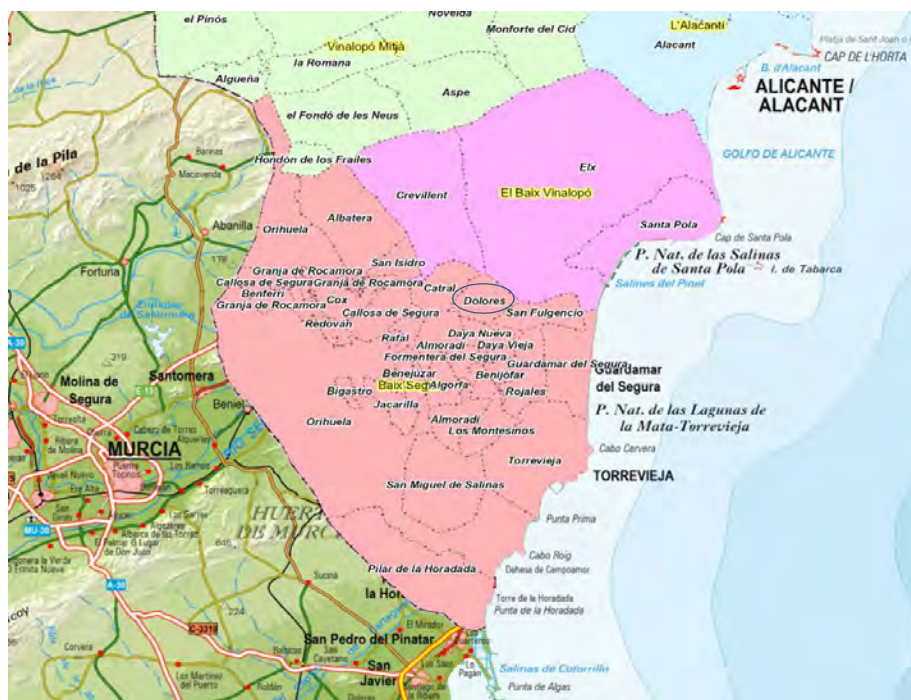
Fuente: Portal estadístico de la Comunidad Valenciana. Fichas municipales

La Vega Baja es un territorio fuertemente urbanizado en el que destacan como ciudades más importantes Orihuela (78.767 hab. en 2018), la capital histórica y cultural de la Vega Baja, y Torreveja (84.959 hab. en 2018), centro turístico del litoral cuyo crecimiento poblacional ha sido uno de los más espectaculares del mediterráneo europeo. La población se reparte principalmente en la costa y municipios cercanos a la misma, debido al gran crecimiento anteriormente mencionado ocasionado por inmigrantes o turistas principalmente del norte e interior peninsular y los países europeos en busca del buen clima.

La comarca está formada por 27 municipios, repartidos en dos partidos judiciales: Orihuela y Torreveja, y con un total de 351.054 habitantes.

Tal y como establece la Estrategia Territorial de la Comunidad Valenciana 2030, el Área funcional de La Vega Baja, además de ejercer su rol de interconexión entre las áreas urbanas integradas de Alacant-Elx y Murcia-Cartagena, es un territorio que en los últimos años ha revertido su tendencia emigratoria hacia dinámicas de asentamiento poblacional, gracias al desarrollo de la actividad económica en sectores como el turismo y la agricultura.

Figura 2. La Comarca de la Vega Baja



En su entorno más inmediato, Dolores participa de las dinámicas observadas en el contexto comarcal. Por una parte, se encuentra el territorio de la Huerta, en regadío, uso tradicional del suelo y de actividad económica, y que ha legado una estructura de paisaje de fincas con un peculiar entramado de veredas y acequias.

Por otra, los enormes desarrollos urbanos que han tenido lugar en áreas próximas a la costa, como La Marina de San Fulgencio, área donde reside principalmente población extranjera, muchos de ellos jubilados británicos, pero donde se localizan más de 56 nacionalidades.

Figura 3. El municipio de Dolores en su entorno comarcal próximo



En lo que respecta a su entorno ambiental, al Norte del término municipal se localiza el Parque Natural de El Hondo, declarado en 1988 y con una superficie de casi 2.500 Ha. De ellas, apenas una pequeña porción de su extensión, su vértice más meridional, se encuentra en territorio majaero. Sin embargo, sus valores ambientales y su fama, hacen que muchos visitantes de Dolores se acerquen hasta él, a menudo en bicicleta por el camino conocido popularmente como “Entreviñas”, o Azarbe del Acierto. Si bien no hay en el municipio más espacios protegidos formalmente, sin duda el entorno antropogénico que supone la gran extensión del territorio ocupado por la Huerta tradicional de la Vega Baja, en general cuidada y bien conservada y la extensa y característica red de caminos, veredas y azarbes que la surcan, hacen de ella un enorme espacio ambiental y paisajísticamente atractivo y fácilmente accesible a pie y en bicicleta.

Y respecto a problemas ambientales relacionados con la movilidad, no destaca a priori el municipio de Dolores por impactos sobre la calidad del aire, ni por presencia de gases ni ruidos, si bien la estación de la Red Valenciana de Vigilancia y Control de la Contaminación Atmosférica (RVVCCA) más cercana se encuentra en Elche (código 03065007 -Elx - Parc de Bombers), de donde proceden los vientos predominantes que llegan a Dolores, de manera que sin medidas de alguna estación móvil, no parece conveniente extrapolar los resultados obtenidos de ella. La Policía Local no dispone de sonómetro, pero ni en las entrevistas ni en el taller de participación se ha mencionado que haya problemas por ruido. Y, sin embargo, el valor paisajístico de su Huerta continua y cuidada en su mayor parte es muy destacable.

Foto 1. Vista de la Huerta de Dolores colindante al Polígono Industrial de Los Azarbes



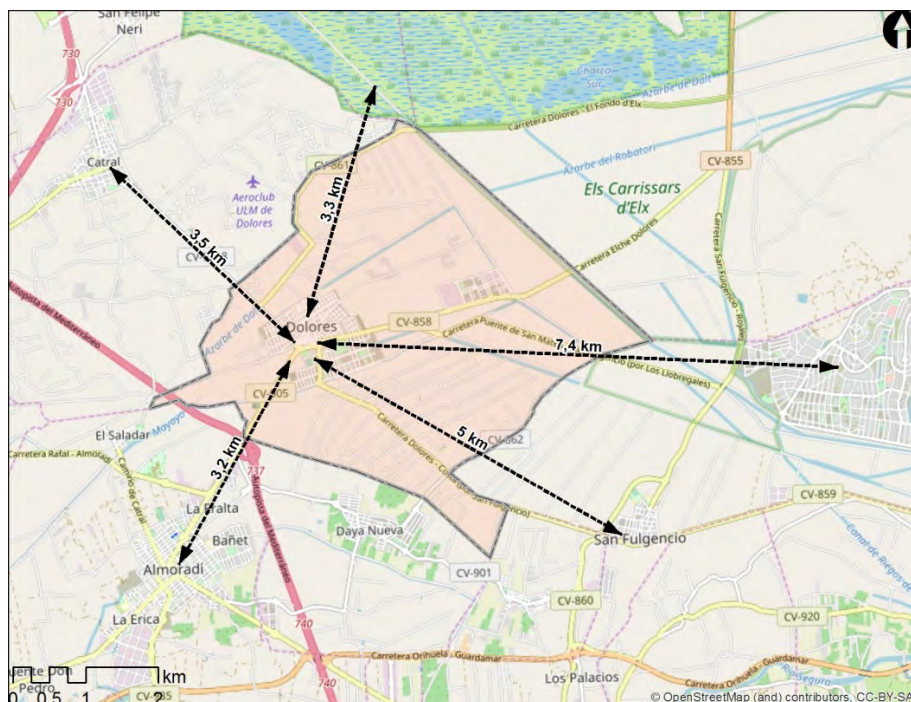
II.2. MARCO FÍSICO: DIMENSIONES, OROGRAFÍA Y CLIMATOLOGÍA

Dolores dista 42 km de Alicante, 21 km de Elche y 22 km de la capital comarcal, Orihuela.

El término municipal limita al norte con Elche, al sur con Almoradí y Daya Nueva, al este con San Fulgencio, y al oeste con Catral, y ocupa una superficie de 18,70 km².

Las distancias con los núcleos próximos de Catral, Almoradí y San Fulgencio, con los cuales existen fuertes relaciones, son cortas, como se puede ver en la siguiente figura:

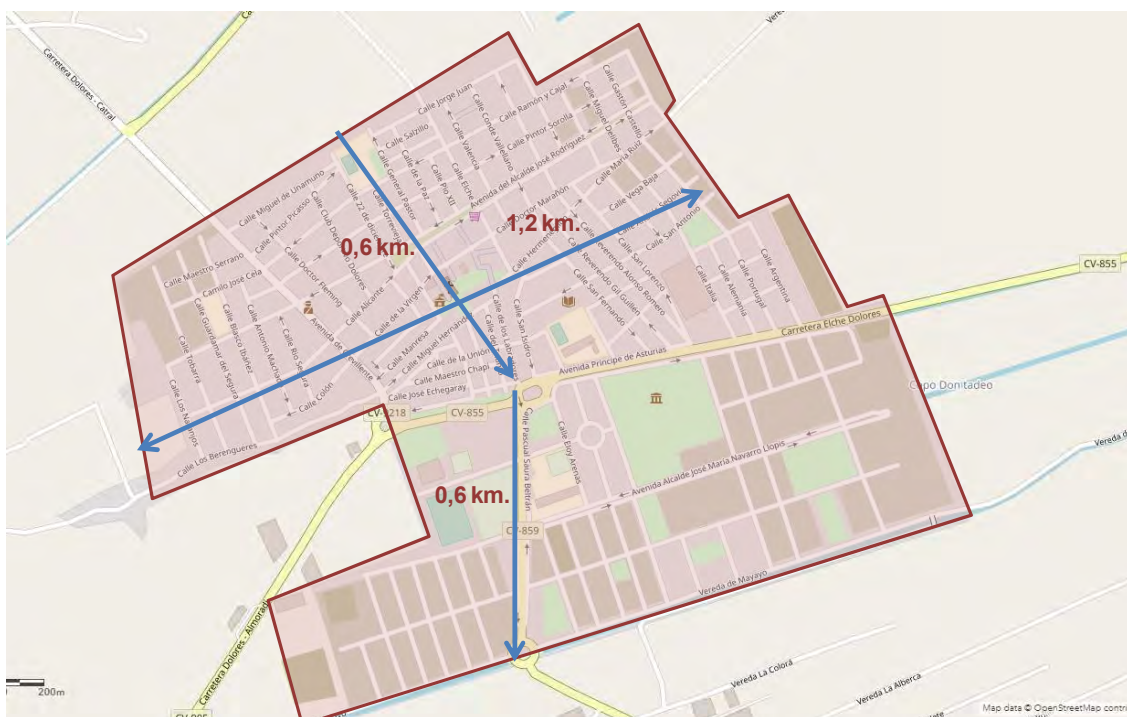
Figura 4. Distancias de Dolores con los núcleos del entorno



El núcleo urbano de Dolores se inscribe, aproximadamente, en una cuadrícula de 1,2 x 1,2 km.

Considerando el centro en la Plaza de la Constitución, todo el núcleo urbano se encuentra dentro de un radio de acción de menos de 1 km, lo que equivale a un desplazamiento de 5 minutos en bici o 15 minutos a pie.

Figura 5. Distancias en el núcleo urbano de Dolores



Se trata, por tanto, de unas dimensiones muy favorables a los desplazamientos no motorizados.

En cuanto a la orografía, Dolores ocupa una de las superficies más bajas de todo el Bajo Segura, con apenas 6 m. sobre el nivel del mar en su punto más elevado. Este hecho condiciona la vulnerabilidad del territorio del municipio hacia las frecuentes inundaciones del río Segura.

El clima es predominantemente mediterráneo de tránsito al clima desértico, cálido y seco, de escasas precipitaciones. El rasgo típico de la sequía estival del clima mediterráneo amplía su acción a ciertos momentos de las estaciones intermedias.

Con datos de la estación meteorológica de Catral, por ser la más próxima, se establece que la temperatura media anual de la zona de estudio fue 18,2 °C en 2018, con un invierno suave, de alrededor de 12° de temperatura media y un verano muy caluroso, con medias que superan los 26 °C (julio, 26,5 °C; agosto 26,9 °C), con máximas medias de 33,4 °C y 33,5 °C respectivamente, alcanzándose máximas absolutas que rondaban los 40 °C (julio, 39,2 °C; agosto, 38,7 °C). Las mínimas absolutas muestran el máximo de su frecuencia en los meses invernales (diciembre, 0,7 °C; enero, -1,8 °C; febrero, 0,3 °C).

En cuanto al régimen estacional de las precipitaciones, la principal característica es la marcada sequía estival que se centra en los meses de julio y agosto (0,2 y 9,11 mm De media respectivamente en 2018). Siendo en otoño cuando se registran los valores más altos de precipitación (111,68 mm), con un pico máximo en el mes de octubre 56,6 mm. Después de un invierno seco llega el segundo pico de precipitaciones en primavera. El número de días de lluvia al año es escaso, oscilando entre treinta y cincuenta; en general las precipitaciones suelen ser breves, pero con frecuencia se producen en forma de chaparrones, no siendo extraños los aguaceros de más de 25 mm.

Un fenómeno de gran importancia son las precipitaciones de fuerte intensidad horaria, que se registran sobre todo en otoño, y que provocan las graves inundaciones en toda la comarca anteriormente mencionadas debido al desbordamiento del río Segura y de numerosas ramblas y barrancos, que están la mayor parte del año secas y que cuando se producen estos excepcionales fenómenos tormentosos actúan con gran violencia, aportando unos caudales excepcionales al río.

De esta forma, en términos generales, tanto la orografía como el clima de Dolores son muy adecuados para los desplazamientos no motorizados.

II.3. DESARROLLO URBANO

El tipo de poblamiento del municipio de Dolores es concentrado. El núcleo principal es compacto y el crecimiento urbano se ha desarrollado adosado al entramado consolidado (Ver III.1 Espacio Público), aunque existen barriadas, consolidadas desde prácticamente la fundación del municipio por el Cardenal Belluga, que constituyen un tipo de asentamiento longitudinal a lo largo de la carretera de San Fulgencio a Dolores, en Cuatro Caminos y La Florida, por la vereda o camino de los Berengueres en la zona de su mismo nombre, y por la vereda de los Josés.

El resto del término municipal lo componen, tal y como se ha expuesto anteriormente, un entramado de huertas, que en algunas zonas están salpicadas de residencias en diseminado.

Figura 6. Estructura de poblamiento de Dolores



Figura 7. Sectores de desarrollo urbano previstos en el PGOU de Dolores



El PGOU de Dolores, de 2002, concentra el crecimiento urbano en el entorno Sur y Este del casco Urbano tradicional. Propone el desarrollo de cinco sectores, los cuatro primeros con vocación residencial y el Sector 5 con uso terciario. El sector que tiene en la actualidad mayor grado de desarrollo es el Sector 2.

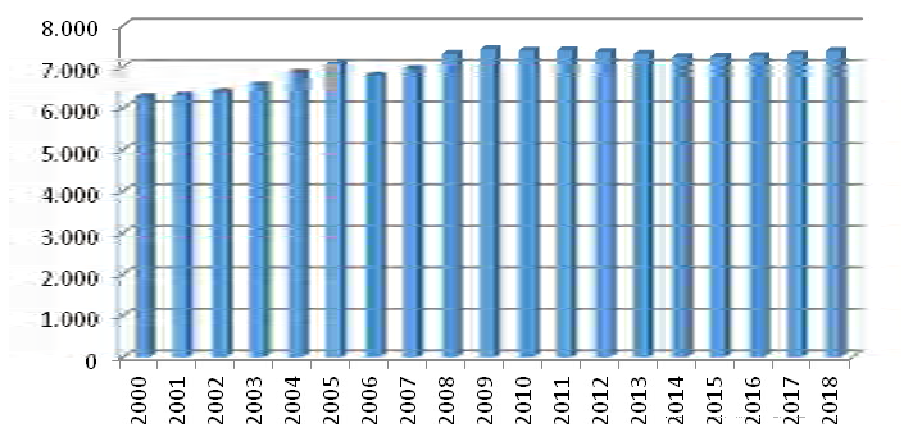
Por todo ello, Dolores presenta una **estructura urbana muy compacta en su núcleo urbano principal**, donde reside la mayoría de su población, lo que ofrece unas **condiciones favorables a las relaciones de proximidad**. Cercanía que también se refiere tanto a las áreas de actividad económica que se localizan a las afueras del núcleo urbano como a los municipios adyacentes.

II.4. POBLACIÓN

El municipio de Dolores tiene en la actualidad (2018) un total de 7.383 habitantes empadronados. La población municipal se encuentra concentrada en el núcleo principal, si bien un 16% reside en diseminado. Su densidad de población es de 394,8 hab./km².

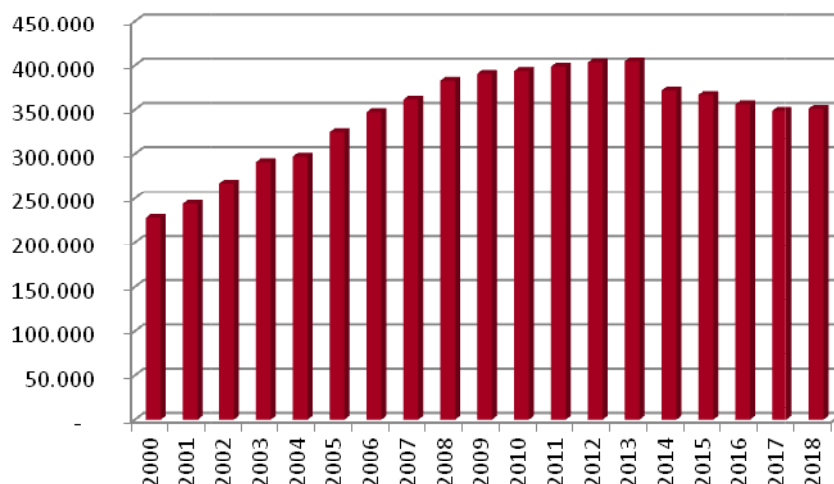
Esta población se encuentra bastante estable desde comienzos del milenio, si bien, con una tendencia positiva. Entre 2000 y 2018, la población se ha incrementado un 17%.

Figura 8. Evolución de la población de Dolores



Esta pauta difiere de la experimentada en la totalidad de la Comarca de la Vega Baja, donde en el mismo período la población ha crecido más de un 50%, y ha sufrido importantes oscilaciones, ya que su máximo demográfico se observó en 2018 (con un crecimiento del 78% respecto a 2000), y a partir de ahí la población ha descendido.

Figura 9. . Evolución de la población en La Vega Baja



Gran parte de este crecimiento se ha debido al aporte de la población extranjera, que en la actualidad es del 33% en la Comarca de La Vega Baja, con municipios como San Fulgencio donde esta proporción llega al 75% de sus habitantes.

En Dolores, la población extranjera supone un 16% del total, de los cuales el 43% proviene de Marruecos, el 23% del Reino Unido y el 11% de América Latina (con nacionalidades prioritarias chilena, ecuatoriana y colombiana).

Respecto a la distribución por edades de la población, Dolores participa del envejecimiento de la población general del país, si bien su estructura demográfica no acusa los elevados porcentajes de población mayor que se observan en la totalidad de la Vega Baja. Ello debido a los aportes inmigratorios de población jubilada del norte de Europa.

Figura 10. Pirámide de población de Dolores

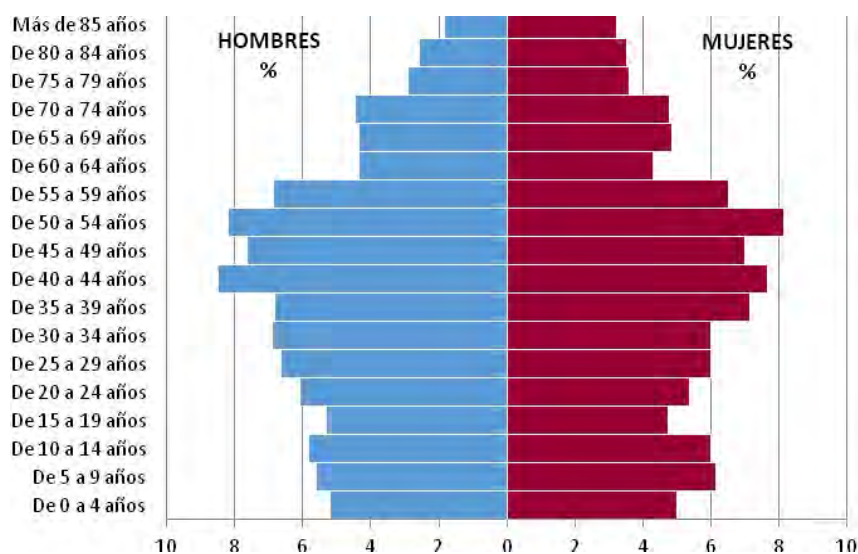
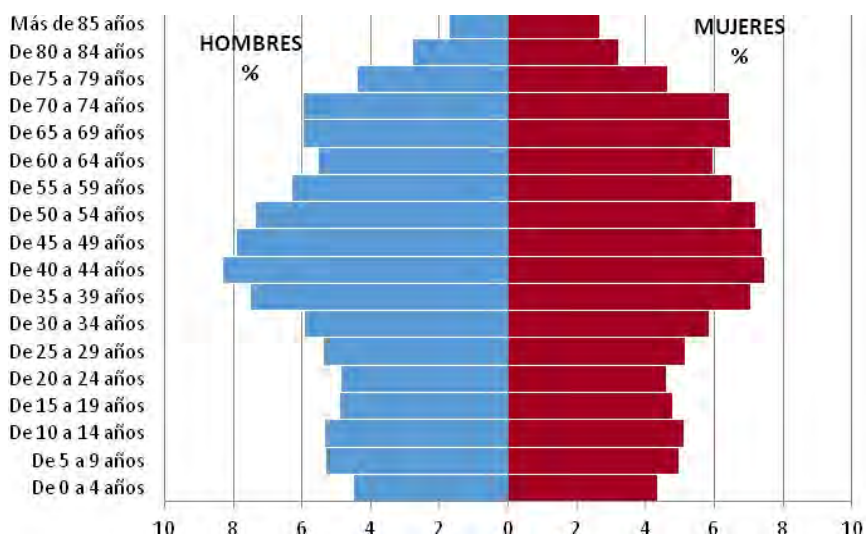


Figura 11. Pirámide de población de La Vega Baja



II.5. ACTIVIDAD ECONÓMICA

II.5.a. Breve caracterización económica de Dolores

En el municipio de Dolores, a día de hoy, existen 207 empresas, según los datos aportados por el Directorio Central de Empresas (DIRCE), dato que prácticamente se mantiene desde 2014.

Figura 12. Evolución del número de empresas en Dolores

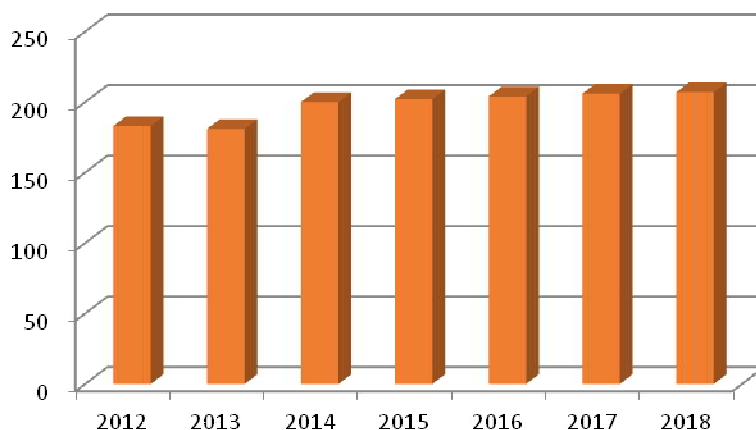


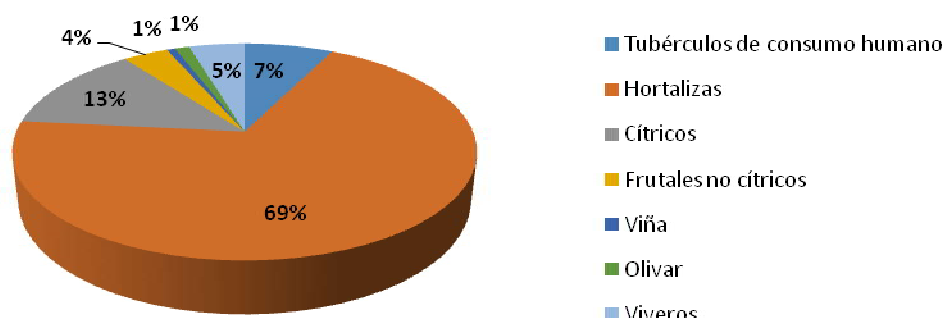
Tabla 1: Evolución del número de empresas según sector de actividad

Año	Agricultura	Industria	Construcción	Servicios
2012	7%	14%	6%	74%
2013	8%	14%	6%	72%
2014	7%	16%	7%	71%
2015	6%	16%	10%	68%
2016	7%	15%	9%	68%
2017	7%	14%	13%	67%
2018	7%	13%	14%	67%

Es importante la pervivencia del sector agrario. Según el Censo Agrario de 2009, en Dolores existían 261 explotaciones agrarias, que ocupan una superficie de unas 970 Ha, es decir, que la superficie media es de 3,7 Ha.

Los principales cultivos son las hortalizas, entre las que destacan el brócoli y la alcachofa.

Figura 13. Distribución de la tierra por tipo de cultivo



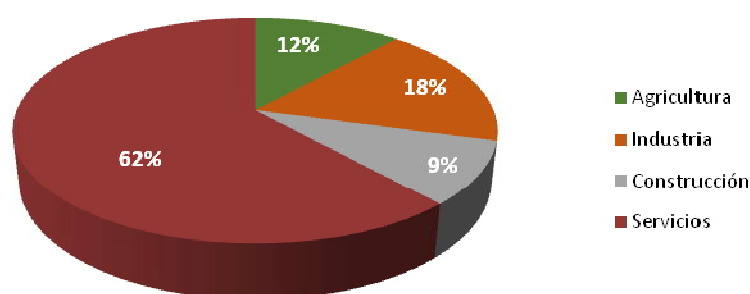
II.5.b. Mercado laboral

La movilidad de un municipio tiene una relación directa con la actividad productiva que se desarrolla en el mismo, de tal forma que atrae flujos de viaje desde otros municipios y genera viajes dentro del propio municipio y hacia el exterior.

Como ya se ha analizado, el municipio de Dolores presenta una concentración productiva en el sector servicios, lo cual se refleja en el empleo. El sector servicios ocupa al 62% de la población afiliada a la Seguridad Social. Sin embargo, presenta una distribución del empleo menos concentrada que en la Comunidad Valenciana, donde el empleo en el sector servicios es del 74%, el del sector industrial del 15%, y el agrario sólo de un 4%.

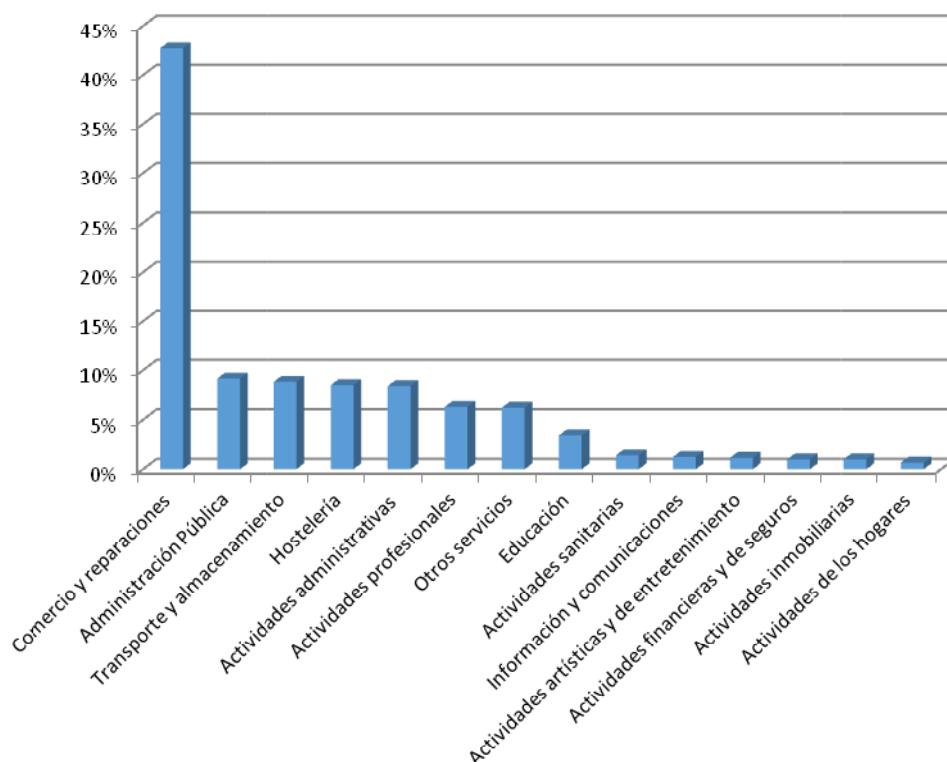
Por tanto, Dolores presenta una distribución del empleo más equilibrada que la media regional.

Figura 14. Afiliados a la Seguridad Social por sector económico. 4º Trimestre de 2018



Dentro del sector servicios, el comercio al por mayor y por menor (y engloba talleres y reparaciones) es con diferencia el subsector que más trabajadores emplea.

Figura 15. Trabajadores afiliados a la Seguridad Social en sector servicios, por subsectores. Dolores, 2018

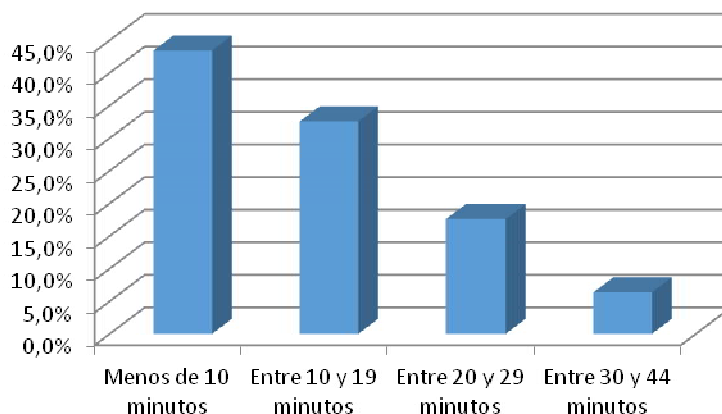


El paro del municipio de Dolores, es del 13,57% (marzo de 2018), superior a la tasa autonómica del 11,9% e inferior a la media nacional, 16,0% (datos de la EPA primer trimestre 2018).

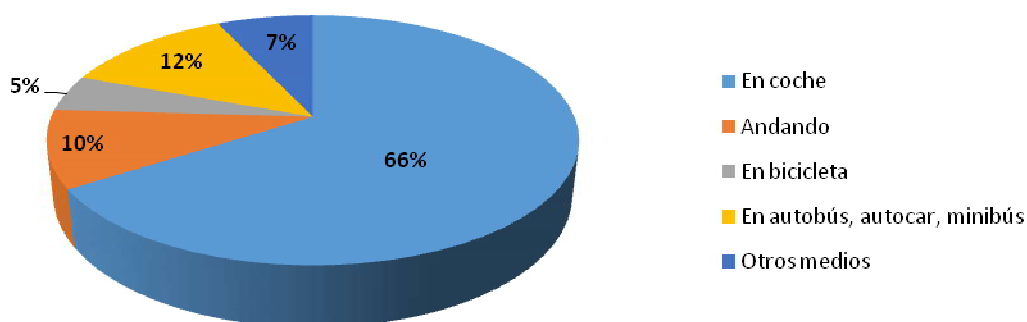
II.5.c. Movilidad por motivo laboral

Con datos del Censo de 2011, los trabajadores de Dolores desarrollan su actividad mayoritariamente en su municipio, un 50%, el 35% trabaja en otro municipio de la provincia de Alicante, y el 15% restante, lo hace en varios municipios.

En lo que se refiere al tiempo invertido en el recorrido al trabajo, la mayor parte de los viajes dura menos de 10 minutos, el 43%, y el 33% entre 10 y 20 minutos. Sólo el 24% tarda más de 20 minutos en llegar al lugar de trabajo.

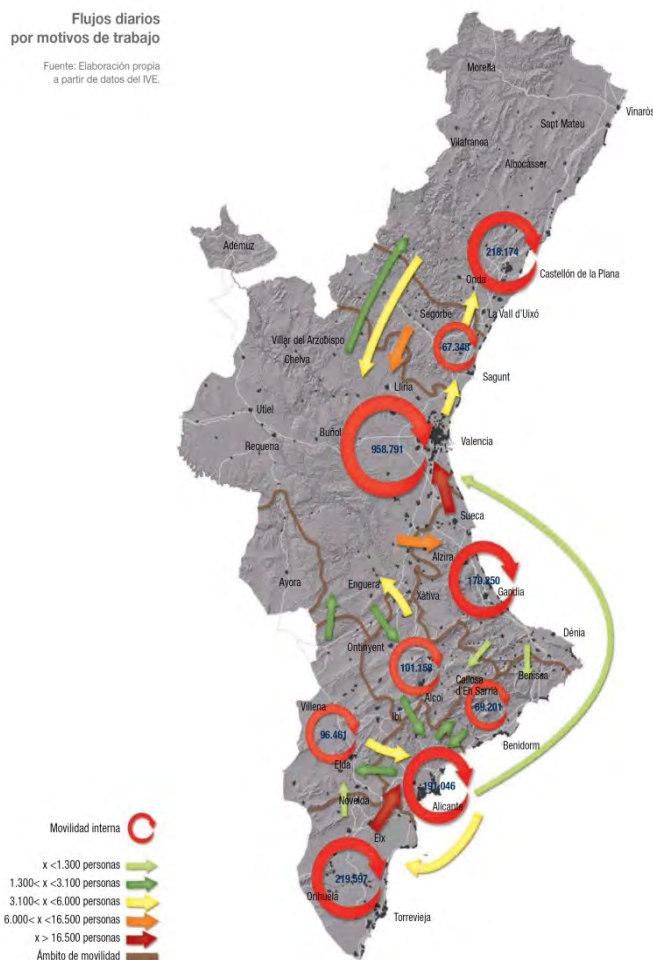
Figura 16. Tiempo de desplazamiento al trabajo. Dolores. Censo de 2011

Respecto al modo de transporte, el 66% de los trabajadores que trabajan fuera de su domicilio habitual se desplaza a su lugar de trabajo en coche, bien como conductor o como acompañante, el 12% lo hace en autobús y sólo un 10% andando.

Figura 17. Modo de desplazamiento al lugar de trabajo. Dolores. Censo de 2011

En la Estrategia Territorial de la Comunidad Valenciana 2030 se plasman gráficamente las interrelaciones existentes por motivo laboral, quedando patente las importantes relaciones comarcales existentes en la Vega Baja por este motivo.

Figura 18. Flujos diarios por motivo trabajo



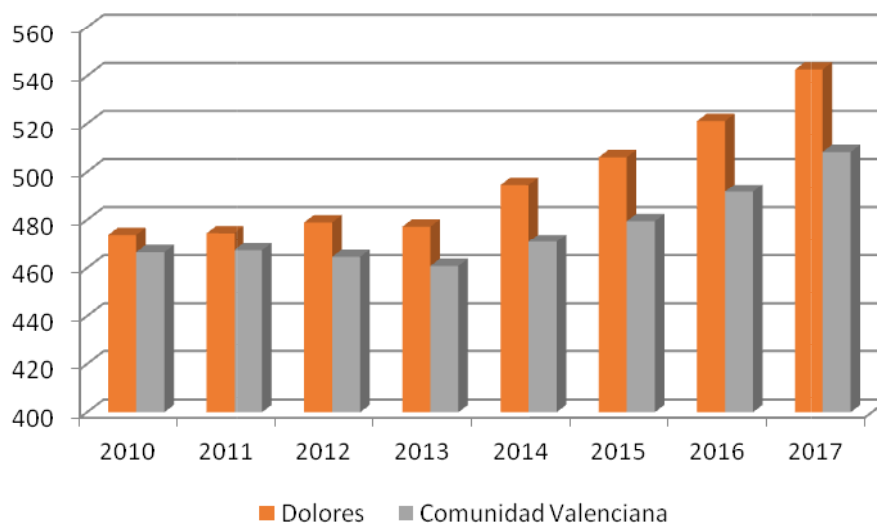
Fuente: Estrategia Territorial de la Comunidad Valenciana 2030, 2011

II.6. MOTORIZACIÓN

Dolores tiene un parque de 5.510 vehículos, de los que el 67% son turismos, el 19% furgonetas y camiones, y el 13% motocicletas y ciclomotores. Las cifras son similares a las medias regionales respecto al número de turismos, 67%, si bien difieren en su mayor proporción de camiones y furgonetas (la media autonómica es del 13%), ello debido al carácter agrario e industrial de la economía de Dolores.

La tasa de motorización ha experimentado en Dolores un crecimiento importante en los últimos años (14,5% entre 2010 y 2017), superior al crecimiento de la media de la Comunidad Valenciana (8,9%). En la actualidad la tasa municipal de turismos es de 543 por cada 1.000 frente a la media regional de 508.

Figura 19. Tasa de motorización (automóviles por 1.000 habitantes)



Fuente: DGT

Según los últimos datos disponibles por la DGT, en el municipio de Dolores, en 2015, había un total de 4.443 conductores, de los cuales el 59,4% son hombres. El menor peso de mujeres con carnet de conducir, es común en todo el país, si bien en Dolores, la proporción de hombres conductores es algo mayor a la media entorno regional (58,5%) y nacional (58,3%).

Respecto a la flota municipal de vehículos, consta de dos camiones y una furgoneta de 5 plazas (Área de Servicios), dos vehículos y una moto de 125 cc (Policía Local) y una furgoneta de 9 plazas no adaptada, que las asociaciones del municipio pueden solicitar, bajo ciertos requisitos y compromisos, para su uso. Todos ellos son de motor diesel, y su antigüedad oscila entre los 10 y 1 año. El autobús escolar subcontratado por el Ayuntamiento y el que corre a cargo de la Conselleria son de 55-60 plazas y no están adaptados a personas con movilidad reducida.

II.7. CENSO DE PLANES Y ESTRATEGIAS CON INCIDENCIA EN LA MOVILIDAD

PLANES TERRITORIALES	
Estrategia Territorial de la Comunidad Valenciana 2011	- Define a Dolores como núcleo dentro de la Comarca del Bajo Segura.
	- Por su localización geográfica, la Vega Baja es el territorio de conexión entre las áreas urbanas de Alicante-Elx y Murcia-Cartagena, lo cual le crea unas rentas de posición muy elevadas para beneficiarse de las dinámicas positivas de estos conjuntos urbanos.
	- Para aprovechar estas oportunidades territoriales, mejorar la calidad de vida de los ciudadanos y el desarrollo sostenible del territorio, sobre el Área Funcional de La Vega Baja se propone una gran visión estratégica con el horizonte del 2030 que consiste en “ser uno de los espacios más competitivos del arco mediterráneo europeo a través de la diversificación de su estructura económica y del mantenimiento de su personalidad territorial”.
	- Para ello, es prioritaria la consecución de los siguientes objetivos generales y específicos, con impacto en el municipio de Dolores:

- Infraestructura Verde, que afecta a Dolores Vía Verde del antiguo ferrocarril Torrevieja-Albatera
- Almoradí se consolida como un subcentro comarcal.

PLANIFICACIÓN URBANÍSTICA

Plan General de Ordenación Urbana Dolores. 2002

El PGOU de Dolores establece el crecimiento urbano en el Suelo Urbanizable No Pormenorizado, integrado por aquellas áreas de suelo urbanizable que el Plan General no ordena pormenorizadamente. Estas áreas quedan integradas en diversos sectores y para su desarrollo se exige la previa redacción de los Planes Parciales correspondientes, que procedan a ordenar pormenorizadamente a aquellos, y de los respectivos Programas para el desarrollo de Actuaciones Integradas. Los sectores delimitados son los siguientes:

Residenciales:

- Sector 1: Este del Casco Urbano Tradicional
- Sector 2: Sur del Casco Urbano Tradicional
- Sector 3: Sur del Casco Urbano Tradicional
- Sector 4: Sur del Casco Urbano Tradicional

Terciario:

- Sector 5: Terciario en CV 9.206

Se ha realizado más de 10 modificaciones puntuales desde su aprobación

OTROS PLANES E INICIATIVAS

Pacto de los Alcaldes (PA). 2010. Pacto de los Alcaldes por el Clima y la Energía (PACE). 2019

Dolores se adhiere en 2010 al PA, lanzado por la Unión Europea en 2008, a través del cual se adquiere el compromiso de reducir las emisiones de gases de efecto invernadero en un 20% para 2020.

En 2015 el PA y el Alcaldes por la Adaptación se fusionan, dando lugar al PACE, mediante el cual las ciudades firmantes se comprometen a actuar para respaldar la implantación del objetivo europeo de reducción de los gases de efecto invernadero en un 40 % para 2030 y la adopción de un enfoque común para el impulso de la mitigación y la adaptación al cambio climático. Dolores se incluye en el PACE a comienzos de 2019.

ORDENANZAS MUNICIPALES

Ordenanza Municipal de Circulación. BOPA N° 118 de 21/06/2016

En primer lugar se establecen las condiciones de circulación de peatones y ciclistas. Se establece la posibilidad de crear zonas de prioridad peatonal y zonas de acceso restringido al tráfico, como las zonas de prioridad invertida. Respecto los ciclistas se dice que, excepto en momentos de aglomeración, las bicicletas podrán circular por los parques públicos, las zonas peatonales, los paseos, las aceras suficientemente amplias y las zonas de prioridad invertida sin carril bici, en las siguientes condiciones: respetarán la preferencia de los peatones, adecuarán la velocidad a la de los peatones sin superar los 10 Km/h y se abstendrán de zigzaguear o realizar cualquier otra maniobra que pueda afectar a la seguridad de los peatones.

En ella se establecen normas respecto a la circulación de vehículos por el viario, estacionamiento, ocupación del dominio público y la regulación del tráfico. El límite máximo de velocidad de marcha autorizado en las vías urbanas y travesías es de 50 Km/h con carácter general, salvo para los vehículos que transporten mercancías peligrosas, que circularán como máximo a 40 Km/h. En las zonas peatonales, en calles de un solo carril o de gran aglomeración de personas, los vehículos no podrán sobrepasar la velocidad de 10 Km/h. Se establecen normas para la carga y descarga, siendo el límite de tiempo autorizado para cada operación, con carácter general, de 30 minutos. Se establecen las normas de la zona de estacionamiento.

**Ordenanza general
municipal de convivencia
ciudadana en
el espacio público de
Dolores
BOPA N° 150 de
07/08/2017**

Ordenanza que tiene por objeto preservar el espacio público como lugar de convivencia y civismo, y establece medidas relacionadas con la limpieza del espacio público, normas de conducta en el mismo, actividades realizadas en el espacio público, tenencia y cuidado de animales, etc.

**Ordenanza municipal de
medio ambiente,
saneamiento, vertido y
depuración de Dolores
BOPA N° 174 de
02/08/2005**

Tiene por objeto la limpieza de la vía pública en lo referente al uso por los ciudadanos, y las acciones de prevención encaminadas a evitar el ensuciamiento de las mismas, así como la producción innecesaria de residuos; la gestión de los residuos urbanos que conforme a la legislación vigente sea competencia de los ayuntamientos; y, en cuanto sea de su competencia, la gestión, control e inspección de los equipamientos destinados a la recogida, transporte, tratamiento y eliminación de residuos.

Ha quedado obsoleta, y la concesión que actualmente realiza la limpieza y recogida de residuos está en vías de desaparecer y el servicio pendiente de una nueva adjudicación.

II.7.a. Infraestructura verde

La **INFRAESTRUCTURA VERDE** es, según la Ley 5/2014, de Ordenación del Territorio Urbanismo y Paisaje de la Comunidad Valenciana (LOTUP), un sistema territorial básico, siendo los espacios que la componen los ámbitos y lugares de más relevante valor ambiental, cultural, agrícola y paisajístico, las áreas críticas del territorio cuya transformación implique riesgos o costes ambientales para la comunidad y el entramado territorial de corredores ecológicos y conexiones funcionales que pongan en relación a todos ellos. Además, la **Infraestructura Verde** se extiende también a los **suelos urbanos** y urbanizables, comprendiendo, como mínimo, los espacios libres y las zonas verdes públicas más relevantes, así como los itinerarios que permitan su conexión.

Todo el municipio de Dolores forma parte del “Paisaje de Relevancia Regional PRR 39” -Huerta de la Vega Baja del Segura -, clasificado como Infraestructura Verde.

Entre las funciones de la Infraestructura Verde se encuentran:

- Vertebrar los espacios de mayor valor ambiental, paisajístico y cultural del territorio, así como los espacios públicos y los hitos conformadores de la imagen e identidad urbana, mediante itinerarios que propicien la mejora de la calidad de vida de las personas y el conocimiento y disfrute de la cultura del territorio.
- Mejorar la calidad de vida de las personas en las áreas urbanas y en el medio rural, y fomentar una ordenación sostenible del medio ambiente urbano.

Así pues el concepto y los objetivos de la Infraestructura Verde de la Ley 5/2014 coinciden plenamente con los objetivos del PMUS, por lo cual pueden existir importantes efectos de sinergia a la hora de configurar una red de itinerarios ciclistas y peatonales apoyándose en los corredores verdes existentes o de nueva creación.

Figura 20. Ubicación del Paisaje de Relevancia Regional PRR 39



Fuente: Visor de cartografía de la Generalitat Valenciana, <https://visor.gva.es/visor/>

II.8. ORGANIZACIÓN DE LA MOVILIDAD

El eje del PMUS, la movilidad sostenible, es sabido, debe tener un carácter integral y transversal, lo cual implica necesariamente la coordinación eficiente entre las Áreas de la municipalidad que lo lidera, así como entre las diversas Administraciones competentes. Destaca que a día de hoy, únicamente las subunidades de la Unión Europea y de la Conselleria de Vivienda, Obras Públicas y Vertebración del Territorio responsables de las políticas relativas a la movilidad incluyen en su título este término, siendo la Dirección General de Movilidad y Transportes (MOVE) y la Dirección General de Obras Públicas, Transporte y Movilidad, respectivamente.

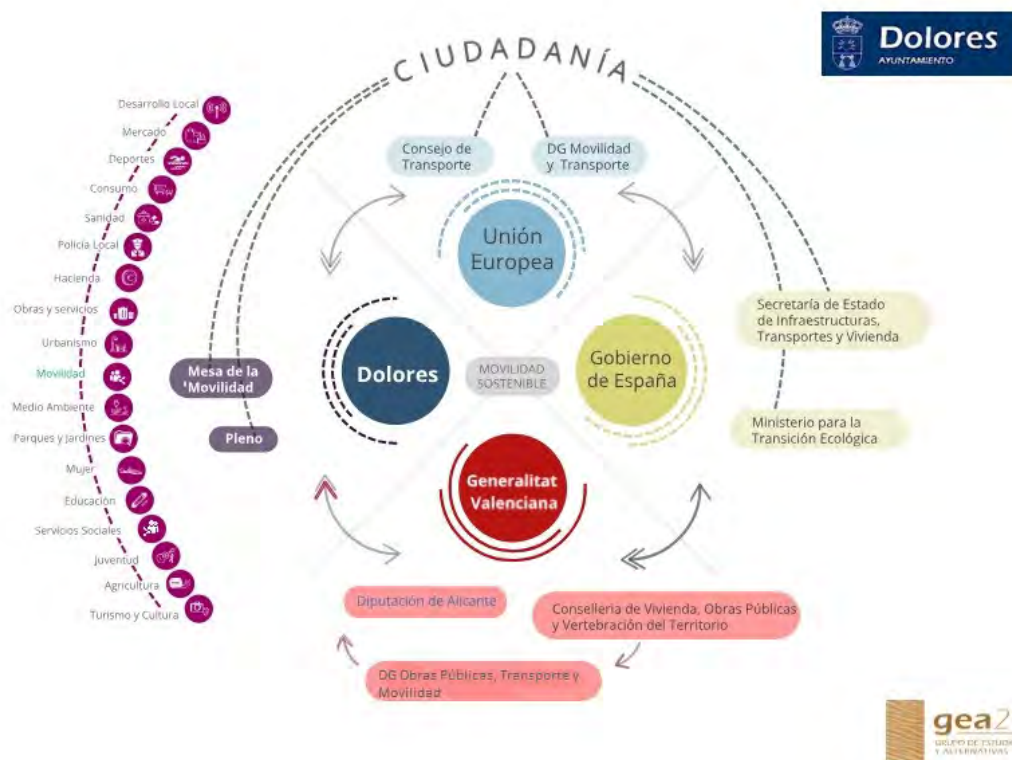
En el Gobierno de España se incluye como una subárea en el Ministerio para la Transición Ecológica, cuyas competencias se complementan con aquellas de la Secretaría del Estado de Infraestructuras, Transportes y Vivienda, dependiente del Ministerio de Fomento.

A nivel autonómico, las competencias corresponden a la Dirección General de Obras Públicas, Transporte y Movilidad, dependiente de la Conselleria antes mencionada. Por su parte, la Diputación de Alicante interviene o lidera determinadas actuaciones relacionadas con la movilidad.

Destaca la implicación y palpable voluntad de colaboración de las diversas Áreas del Ayuntamiento de Dolores, así como de algunos de los partidos de la oposición, desde la fase más incipiente de inicio de los trabajos relacionados con la redacción del PMUS. El imprescindible trabajo interadministrativo y colaborativo con el Equipo Redactor se ha puesto de manifiesto mediante varias reuniones y a través del establecimiento de diversos canales de contacto y actualización permanente de documentos y datos.

Dados los parámetros del municipio de Dolores, la interacción entre las diversas áreas municipales es en bastante fluida, si bien siempre es mejorable la coordinación intramunicipal –en la medida de los recursos humanos y tiempos disponibles–, ya que ésta resulta clave para gestionar adecuadamente la planificación y actuaciones, desde las de pequeña escala como otras de gran alcance, y no sólo las que emanan directamente del propio Plan de Acción del PMUS.

Figura 21. Organigrama de la movilidad en Dolores



Por la dimensión municipal, es probable que sea suficiente añadir el Área de Movilidad a alguna de las ya existentes, de manera que en ella se centralice la apertura de espacios y tiempos para coordinar y poner en común planes, obras, servicios, campañas, procesos, etc. que tengan carácter transversal, a fin de optimizar recursos y resultados, sin necesidad de abrir como en otros municipios mayores, una Oficina de la Movilidad. Así, aparte de la apertura digital de canales de contacto para la ciudadanía, como el Portal de Movilidad o la difusión en Facebook, sería recomendable abrir un “Punto Móvil” de información y recepción de sugerencias, solicitudes, etc. al que poder acudir en persona, y así facilitar la interacción a al sector de la población que aún no emplea la tecnología de forma cotidiana.

III. ANÁLISIS SECTORIAL DE LA MOVILIDAD EN DOLORES

III.1. ESPACIO PÚBLICO

El crecimiento urbano de Dolores se ha producido en diferentes fechas. Existen espacios perfectamente diferenciados en el casco urbano, atendiendo a la ocupación a lo largo de su historia, con especial atención al siglo XX y más concretamente en su segunda mitad.

Por un lado se encuentra la zona antigua (centro urbano), situada alrededor del Ayuntamiento y la Parroquia Nuestra Señora de los Dolores, etc. En este caso se pueden apreciar calles de anchura reducida, en muchos casos peatonales, con presencia de varias plazas (Constitución, Cardenal Belluga, etc.) con espacios muy atractivos para el reposo diario de la ciudadanía y el asueto de los visitantes.

Foto 2. Plaza del Cardenal Belluga, junto a la Parroquia Ntra. Sra. de los Dolores.



Sobre la zona urbana indicada, la localidad ha ido creciendo en un urbanismo compacto y diverso, con calles de mayor anchura y siguiendo el criterio de la baja altura en la edificación. Además, con equipamientos repartidos por el casco urbano (colegios, plazas, etc.).

Foto 3. Calle Comandante Víctor. Primera zona de crecimiento



Por último, la expansión de los últimos años se ha llevado a cabo al sur de la carretera CV-855, y en menor medida al este y al oeste del casco urbano consolidado. En estos lugares existen varias urbanizaciones con equipamientos (como el instituto y el polideportivo municipal).

La superficie situada al sur de la CV-855, es prácticamente equivalente a la existente al norte de la citada carretera, del entorno de los 700.000 m² en cada caso.

Foto 4. Calle Francisco Monera Loren. Nuevas urbanizaciones al sur de la CV-855.



Esta zona de gran expansión, está construida con criterios de las leyes urbanísticas actuales, en las que se observa mayor superficie de zona verde respecto al total, así como viales amplios con sección peatonal atractiva.

Los tres casos anteriormente citados coinciden en la densidad media o baja, sin edificación de gran altura.

Figura 22. Áreas de desarrollo urbano de Dolores

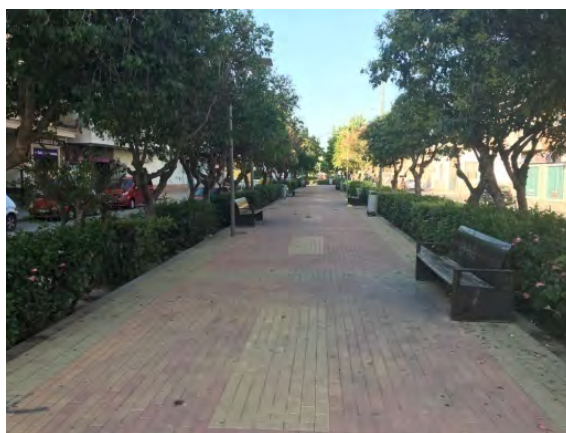


El espacio urbano dispone de superficie dedicada al ocio y descanso, traducido en zonas verdes repartidas por el casco urbano. Alrededor del Ayuntamiento encontramos varias plazas que destacan por su superficie y buen estado, como son:

- Cardenal Belluga
- Hermenegildo María Ruiz
- General Llopis
- Constitución
- España

Junto al centro urbano, se encuentra la Avenida Alcalde José Rodríguez, la cual dispone de un bulvar muy interesante para la población. En él se observa un conjunto de arbolado que mejora las condiciones en épocas estivales, además de mobiliario urbano y pavimentos de diferentes tipos. Se trata, sin duda, de una de las zonas de mayor uso por parte de las vecinas y los vecinos de Dolores.

Foto 5. Bulvar de la Avda. Alcalde José Rodríguez



Al noroeste del casco urbano también se sitúa el Parque Félix Rodríguez de la Fuente, junto al colegio Cardenal Belluga.

Foto 6. Parque Félix Rodríguez de la Fuente



Sin embargo, es en las nuevas urbanizaciones donde se localizan los parques con superficies significativas y que ofrecen un gran servicio a la ciudadanía. Estos son los parques:

- Agua Dulce
- La Herrería

Figura 23. Área de parques en los nuevos desarrollos



Foto 7. Parques de Agua Dulce, junto a la CV-855 (izda) y de la Herrería (dcha.)



Los citados parques, además de tener una superficie considerable, están situados junto a la CV-855 y por tanto próximos al centro urbano y el instituto. La distancia al casco urbano consolidado es corta, por lo que supone un acicate para la población. Sin embargo, se considera necesaria mejorar la accesibilidad de los elementos de urbanización (pasos peatonales) en el cruce de la carretera, calmar el tráfico en lo posible y hacer el itinerario más amable.

III.2. PEATONES

III.2.a. Itinerarios peatonales

En los últimos años se ha incrementado la superficie peatonal del municipio, particularmente junto al Ayuntamiento e Iglesia de la población. Existen varias calles peatonales o de uso compartido (acceso restringido) con plataformas únicas que favorecen la accesibilidad. En este caso no existen resaltes ni escalones, por lo que la accesibilidad es total para los peatones.

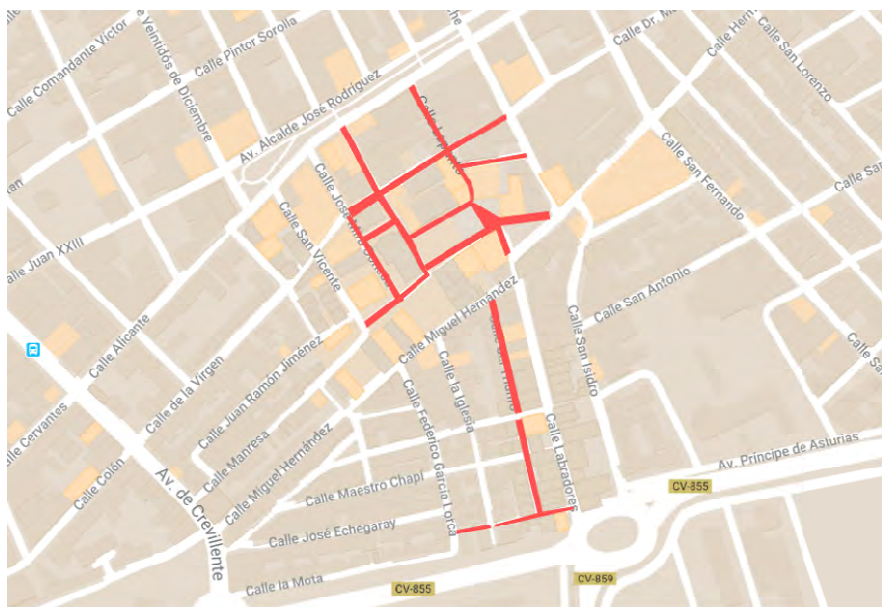
Foto 8. Calle peatonal con plataforma única



En el siguiente croquis aparecen las calles peatonales o de uso compartido (acceso de vehículos solo a garajes) situadas en el casco urbano.

A la redacción de este documento ya está en trámites de licitación la peatonalización del tramo de la calle José Mira Conesa que discurre desde Doctor Marañón hasta la Avenida del Alcalde José Rodríguez (el contiguo ya es peatonal), y también el tramo de la calle de la Virgen desde San Vicente hasta José Mira Conesa, y el de Doctor Marañón entre ambas.

Figura 24. Calles peatonales actuales



Los itinerarios peatonales (aceras) son en general de ancho menor al especificado en las normas de accesibilidad, considerando lo especificado en la Orden VIV/561/2010, de 1 de febrero, de accesibilidad en espacios públicos urbanizados. En esta Orden se establece un ancho mínimo peatonal de 1,80 m, cuya condición se cumple en las calles de reciente construcción. Por ello, se considera necesario seguir con las remodelaciones en el casco urbano.

Además de las condiciones físicas de los itinerarios y sus dimensiones, pendientes, etc. es importante que exista una continuidad peatonal. Es decir, que no existan barreras en las aceras, tal y como se observa en algunos casos.

En este sentido, es fundamental mejorar la permeabilidad en la CV-855, de manera que el cruce sea accesible y cómodo para los peatones. Sin embargo, encontramos varios puntos con estrechamientos en las aceras en lugares de tránsito peatonal, junto a la calzada. Este es el caso del tramo situado entre las calles San Isidro y Labradores, junto a la rotonda. En este punto confluye la entrada del bar situado en la esquina, junto al significativo tránsito peatonal durante la salida de los colegios.

Foto 9. Acera estrecha en el itinerario peatonal de la CV-855



Otro ejemplo paradigmático de estrechamiento lo encontramos en la intersección de la Avda. de Crevillente con la calle Juan XXIII. La edificación situada en la intersección condiciona el paso peatonal, el cual debería aumentar mediante la ampliación de la acera hacia la calzada.

Foto 10. Estrechamiento de acera en la Avenida de Crevillente



También constituye un estrechamiento la presencia de mobiliario urbano en las aceras, ocasionando nuevos estrechamientos para los peatones, tal y como se muestra en la siguiente foto.

Foto 11. Estrechamiento de acera por presencia de mobiliario urbano



Con relación a la continuidad, en ocasiones existen discontinuidades que representan una barrera urbanística infranqueable para las personas discapacitadas físicas.

Foto 12. Cruce de la CV-855 junto a la Avda. Príncipe de Asturias. Paso peatonal sin continuidad



Este último paso peatonal representa un obstáculo para la permeabilidad en la zona de la CV-855, por la falta de la seguridad en el citado cruce.

El bulevar de la Avda. del Alcalde José Rodríguez se ve interrumpido por la presencia de las intersecciones en la calzada, en forma de rotonda. La prioridad en esta avenida es del vehículo frente al peatón que pueda discurrir por el bulevar central.

Foto 13. Discontinuidad peatonal en Avda. Alcalde José Rodríguez

La seguridad de los peatones se ve turbada en algunos puntos, por la presencia de calles o avenidas con mayor número de intensidad de tráfico y la velocidad de éstos. Este es el caso de la Avda. de Crevillente, además de la carretera CV-855 antes mencionada.

En este sentido, varios de los pasos peatonales de la citada Avda. de Crevillente constituyen un peligro para la seguridad de los peatones. El paso de peatones situado en la intersección de la Avenida con la calle Cervantes es peligroso sobre todo durante la salida del instituto, pues el paso peatonal está muy próximo a la esquina, y además los vehículos que giran desde la calle Cervantes hacia la avenida en sentido CV-855, no tienen parada de rojo sino amarillo ámbar.

Foto 14. Intersección Avda. Crevillente con la calle Cervantes

El segundo punto peligroso en la Avda. de Crevillente lo encontramos en la intersección de ésta con la calle Juan XXIII. El paso de peatones en este lugar tiene demasiado recorrido, siendo poco seguro para el cruce peatonal.

Foto 15. Cruce peatonal en la Avda. de Crevillente, intersección con la calle Juan XXIII

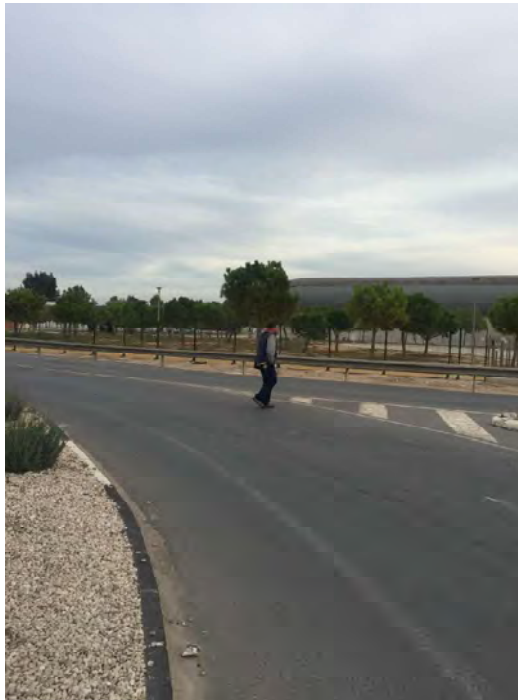


En relación a la permeabilidad en la CV-855, los cruces peatonales no tienen continuidad o tienen rampas inaccesibles mejorables. Incluso en la rotonda situada en la intersección de la CV-855 con la Avda. de Crevillente encontramos situaciones de peligro, dado que no existen pasos de peatones.

Figura 25. Rotonda sin paso de peatones en rotonda de Avda. Crevillente con CV-855



Foto 16. Peatón cruzando indebidamente por falta de paso peatonal en la rotonda de Avda. Crevillente con CV-855



Sin embargo, en ese punto se sitúa el polideportivo y varias explanadas preparadas para distintos eventos festivos.

En el siguiente croquis se muestran los principales itinerarios peatonales, categorizados en prioridad alta, media o baja prioridad, atendiendo tanto al tránsito peatonal actual como a la presencia de edificios públicos y zonas de interés, de manera que se conforma una red urbana que puede servir de base para el plan de mejora de los itinerarios a futuro.

III.2.b. Accesibilidad

En cuanto a la accesibilidad propiamente dicha, los ejemplos anteriores representan todos ellos obstáculos para las personas con alguna discapacidad y movilidad reducida. Cabe señalar que son personas que requieren de un espacio accesible.

Con la mejora de accesibilidad se crean espacios con mayor seguridad y garantías para todas las personas. Por ello de la necesidad de trabajar para la eliminación de todo de tipo de barreras (físicas o de la comunicación).

Las aceras de ancho reducido provocan ocasiones de peligro para los peatones y los usuarios de silla de ruedas. En la imagen continua, la persona no puede circular por la acera, con el peligro inherente para su vida. A la estrechez de las aceras se une la falta de barbacanas o rebajes en las aceras, siendo intransitable para este tipo de personas.

Foto 17. Aceras estrechas que imposibilitan el paso por personas con movilidad reducida



O bien la presencia de vehículos que obstaculizan los pasos de peatones,

Fotos 18. Paso peatonal sin vado peatonal rebajado (izda.) y Vehículos ocupando los pasos peatonales (dcha.)



En las nuevas actuaciones se ha avanzado significativamente en accesibilidad, dotando de aceras más anchas y mejorando la seguridad de los pasos peatonales mediante la incorporación de sobreeanchos en las intersecciones.

Foto 19. Calle Comandante Víctor. Con aceras anchas y sobrecanchos en las intersecciones.



Sin embargo, todavía se observan algunas anomalías en cuanto al diseño urbano, como se muestra en las siguientes fotografías, con itinerarios inaccesibles.

Foto 20. Aceras con exceso de pendiente transversal y longitudinal





Cabe señalar que se han detectado muy pocas plazas públicas de aparcamiento reservadas para discapacitados. Por ello, se aconseja implementar más plazas reservadas en los aparcamientos de los edificios públicos (Ayuntamiento, Casa Cultura, Mercado Municipal, etc.).

Un punto a destacar se encuentra en el Centro de Cultura, ya que no existe una plaza de aparcamiento reservada. En este caso, se recomienda crear varias plazas reservadas adecuadas a norma y bien señalizadas situadas junto a la entrada.

III.2.c. Iluminación

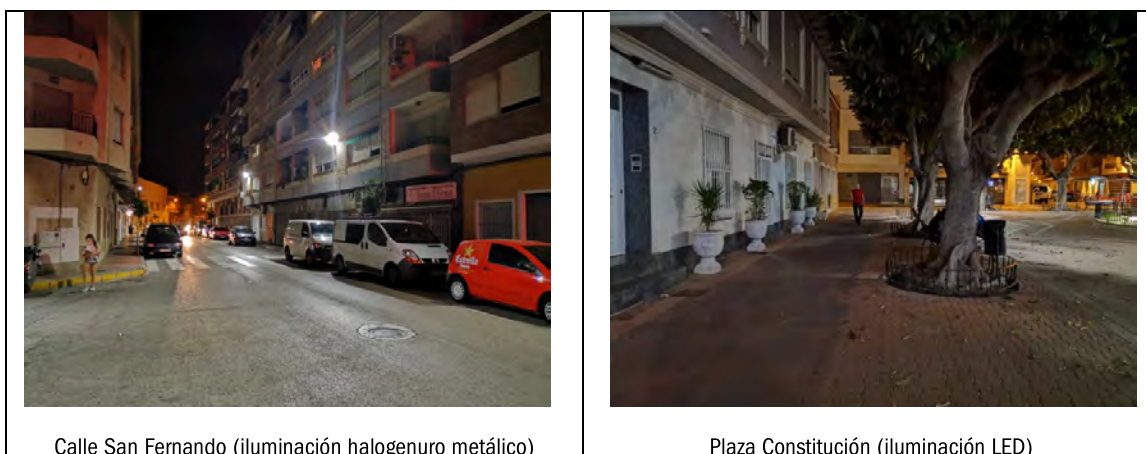
Respecto a la iluminación, existen muchas calles con escasa uniformidad (presencia de sombras fundamentalmente). Además, encontramos tres tipos de tecnologías diferentes en sus farolas: sodio, halogenuro metálico y tecnología LED. Por este motivo, se insta a que se utilice la misma tecnología en todo el municipio, siendo la mejor opción la tecnología LED con temperaturas de color entre 3.500 °K y 4.000 °K.

El nivel requerido por una vía depende de múltiples factores como el tipo de vía, la complejidad de su trazado, la intensidad de tráfico y peatonal, la zona considerada, etc.

En el bulevar central de la Avda. Alcalde José Rodríguez encontramos problemas de uniformidad. En dicho tramo se recomienda que se mejore la iluminación.

Se adjuntan varias fotografías realizadas en algunas calles y plazas del municipio:

Foto 21. Iluminación en calles de Dolores



Calle San Fernando (iluminación halogenuro metálico)

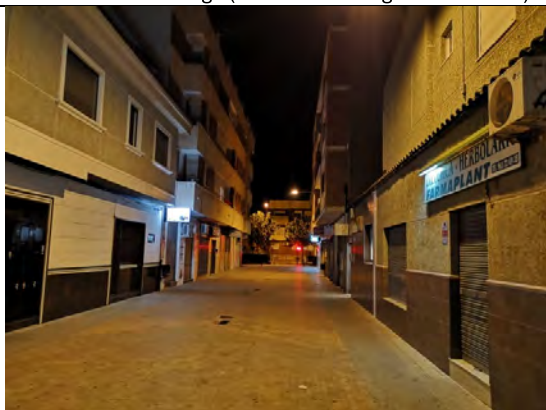
Plaza Constitución (iluminación LED)



Plaza Cardenal Belluga (iluminación halogenuro metálico)



Calle de la Unión (iluminación sodio).



Calle Juan Saura (iluminación sodio).



Avenida Alcalde José Rodríguez (iluminación sodio)

III.3. MOVILIDAD CICLISTA

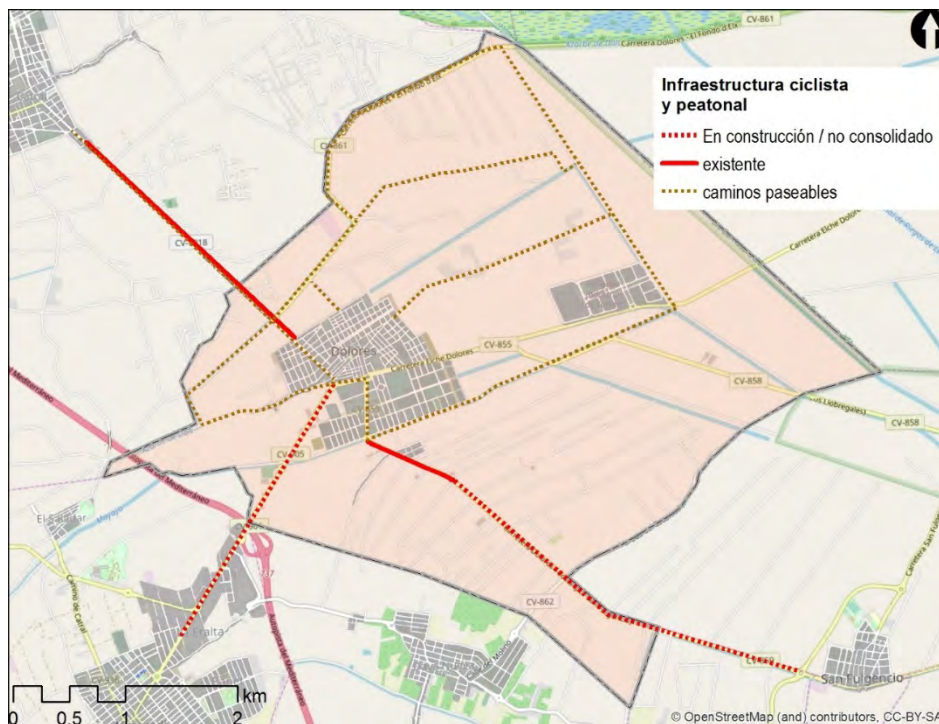
Existe una cultura bastante arraigada de la bicicleta en el municipio de Dolores como en general en esta comarca relativamente llana. Los hábitos de montar en bicicleta se han perdido poco a poco en las últimas décadas y en la actualidad son sobre todas las personas mayores y los jóvenes las que montan en bicicleta. En los años 50 y 60, cuando había pocos vehículos a motor, prácticamente la totalidad de los habitantes iba en bici.

Foto 22: Perfiles de ciclistas de Dolores



En el municipio existen tres vías ciclistas anexas a las principales carreteras de acceso al municipio, como la CV-9218 (que conecta con el núcleo urbano de Catral), la CV-9206 (actualmente en construcción y que conectará con el núcleo urbano de Almoradí) así como la CV-859 que conecta con el núcleo urbano de San Fulgencio). En esta última carretera solo un tramo está formalizado y señalizado como vía ciclista; el tramo restante tiene tramos inconexos de diferentes características, de modo que en este momento no se puede hablar de un itinerario ciclista o vía ciclista consolidada.

Figura 27. Vías ciclistas y caminos ciclables en el municipio de Dolores



Como se puede ver en el plano, se trata de vías ciclistas de carreteras en zonas periurbanas. En cuanto estas carreteras entran en el núcleo urbano y se convierten en calles urbanas, la infraestructura ciclista desaparece y no tiene continuidad.

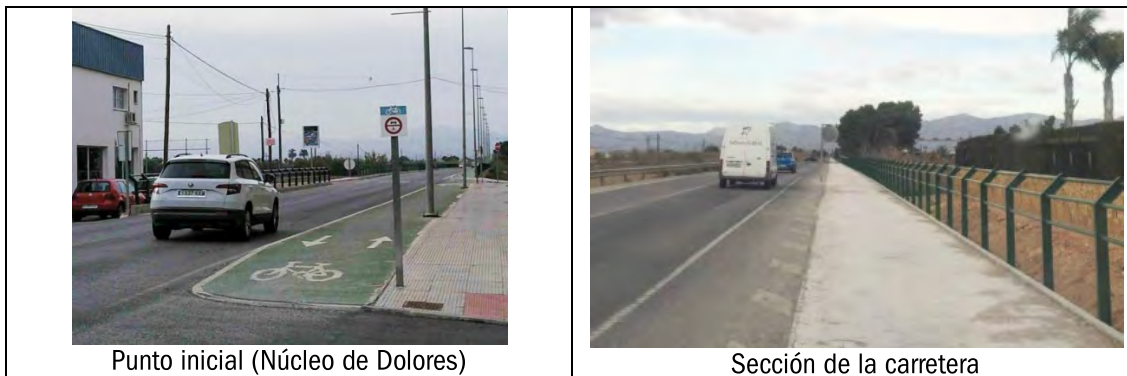
Tabla 2: Resumen de las vías ciclistas del municipio

Vía ciclista de la carretera:	existente	Longitud total	Longitud municipio Dolores
CV-9218 (Dolores - Catral)	Sí	2.540 m	750 m
CV-9206 (Dolores - Almoradí)	En construcción	2.630 m	1.420 m
CV-859 (Dolores - San Fulgencio) tramo 1	Existente	850 m	850 m
CV-859 (Dolores - San Fulgencio) tramo 2	no consolidado	3.600 m	2.270 m

Respecto al diseño de las vías ciclistas existente, cabe señalar que en la **carretera de la CV-9218** la vía ciclista es compartida con el peatón (salvo el primer tramo del núcleo urbano de Dolores) y forma parte de la plataforma de la carretera, sin ningún tipo de protección física. La anchura es de unos 2,00 m. (tramo a la cota de la acera) sin ningún espacio de resguardo

respecto al carril de circulación. En la sección, en la misma plataforma, la vía ciclista tiene una anchura de aproximadamente 2,70 m, más una banda de segregación de 1,30m.

Foto 23: Fotos de la vía ciclista de la carretera CV-9218



Existen varios cruces e intersecciones a lo largo de trazado de la vía ciclista que son focos de inseguridad vial debido a la falta de regulación y señalización. Así por ejemplo no existen marcas viales del paso ciclista ni avisos a los conductores de cruzar una vía ciclista de doble sentido de circulación.

Foto 24: Aspecto de los cruces e intersecciones de la vía ciclista de la CV-9218



Por su parte la vía **ciclista de la carretera CV-859** tiene en su primer tramo una anchura de casi 3 metros, siendo el primer subtramo a la cota de la acera y el segundo a la cota de la calzada. Igual que la vía ciclista de la carretera a Catral, es espacio es compartido con el peatón.

Foto 25: Sección tipo de la vía ciclista de la carretera CV-859 (tramo consolidado)



Se ha reforzado recientemente la señalización y las marcas viales especialmente en los cruces, colorando la superficie de vados e intersecciones en rojo, avisando de esta forma a los conductores de la posible presencia de ciclistas. No obstante, existe un ceda de paso para los ciclistas, es decir, se pierde la prioridad utilizando la infraestructura ciclista, mientras que los ciclistas y otros vehículos que circulan por la calzada mantienen la prioridad en los cruces.

El tramo no consolidado de la vía ciclista se caracteriza por una sección convencional de una carretera, con un arcén en ambos lados que sirve de carril-bici. En el borde oeste hay construcciones en la mayor parte del recorrido y se ha habilitado una acera que reduce la anchura del arcén.

Foto 26: Aspecto de la CV-850 con la vía ciclista no consolidada.



III.3.a. Ciclabilidad en el casco urbano

La ciclabilidad del viario urbano, en términos generales, es buena debido a la ausencia de pendientes, a las velocidades bajas y al poco tráfico motorizado. No obstante, hay algunos aspectos que disminuyen la ciclabilidad, como la cantidad de calles de sentido único (45% de las calles urbanas son de sentido único) o el hecho de que la superficie dedicada a la circulación esté sobredimensionada, lo que reduce la seguridad percibida.

Asimismo, la falta de marcas viales o de señalización clarificadora dificulta la orientación por parte de los ciclistas y el régimen de prioridades en los cruces.

III.3.b. Aparcabicis

La oferta de aparcabicis es escasa, sólo hay cuatro aparcabicis en el municipio de los que se tiene constancia:

- La antigua Casa de la Cultura (capacidad: 4 plazas)
- IES San Pascual (capacidad 8 plazas)
- Centro de Salud y Casa de la Juventud (capacidad 6 plazas, en el interior del recinto)
- Biblioteca (capacidad 6 plazas)

El modelo de amarre de todos es la “media luna”, un modelo que ofrece poca estabilidad y seguridad.

Foto 27: Aparcabicis delante del IES San Pascual, la Biblioteca y la antigua Casa de la Cultura



III.3.c. Red de caminos ciclables

Además de la infraestructura propia para la bicicleta, existe una amplia red de veredas y caminos que enlazan entre sí y dan acceso a algunos destinos importantes, como por ejemplo la Vereda del Pozo que permite conectar tanto con el polígono industrial Los Azarbes, en el sureste del municipio, como con la charca Tolla Sud de Llevant, al noreste.

Éstos también son caminos agradables para realizar un paseo en bicicleta o andando. En total la red de caminos y veredas ciclables asciende a casi 21 km con el siguiente desglose:

Tabla 3: Longitud de los caminos y veredas del municipio de Dolores

Nombre	Longitud (m)
Azarbe de Abanilla	1.340
Azarbe de Abanilla	310
Azarbe del Acierto	2.830
Azarbe del Mayayo	2.960
Calle la Mota	290
Calle sin nombre	2.280
Camino a Catral	3.200
Camino sin nombre	360
Camino sin nombre	520
CV-861	3.700
Vereda de la Cebada	1.010
Vereda del Pozo	2.170

III.3.d. Proyectos de vías ciclistas en marcha

Plan de vías no motorizadas de la Generalitat de Valencia

Actualmente está en redacción el Plan de las vías no motorizadas de Valencia, un proyecto de la Generalitat que pretende potenciar de la red de vías ciclistas y vías peatonales en la comunidad valenciana. En la comarca de Dolores se ha proyectado nuevas vías ciclistas y mejoras de las vías existentes tal como se refleja en el siguiente plano:

Proyecto EuroVelo 8

Actualmente está en redacción el trazado de la ruta ciclista EuroVelo EV-8 en su paso por la Comunidad Valenciana. El trazado previsto transcurre a pocos kilómetros del municipio de Dolores y por lo tanto existe la oportunidad de conectar con esta ruta ciclista internacional.

Vía Verde Ruta de la Sal (Torrevieja a San Isidro)

Existe un estudio previo del Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino para rehabilitar la vía verde entre San Isidro y Torrevieja, un ramal de la línea Murcia-Alicante, entre Albatera, (ahora San Isidro) y las salinas de Torrevieja, construido en el año 1883.

La falta de rentabilidad de la línea supuso la suspensión del servicio de viajeros y el regular de mercancías en 1970. Finalmente, se procedió a su clausura total tras las riadas de 1987, que destruyeron el puente a su paso por el río Segura.

La antigua línea San Isidro-Torrevieja, con sus 26 km de recorrido, atraviesa de norte a sur la comarca de la Vega Baja de Alicante, y discurría entre los actuales términos municipales de San Isidro, Callosa del Segura, Catral, Dolores, Almoradí, Daya Nueva, Rojales, Algorfa, Los Montesinos y Torrevieja, donde, después de atravesar las lagunas salineras, finaliza su recorrido.

Figura 28. Paso de la vía verde por el municipio de Dolores



Como se puede ver en el plano anterior, el trazado de la vía verde atraviesa el municipio de Dolores en un tramo muy corto por su extremo oeste. El trazado en esta zona es en paralelo a la autopista AP-7. La vía ciclista por la CV-9206 actualmente en construcción ofrece la oportunidad de conectar con la Vía Verde proyectada y tener acceso al itinerario ciclista hasta Torrevieja.

III.4. TRANSPORTE PÚBLICO

III.4.a. Líneas de transporte público interurbano

En Dolores prestan sus servicios tres empresas de autobuses interurbanos que realizan los siguientes itinerarios:

Tabla 4: Itinerario y horarios del transporte público interurbano por el municipio de Dolores, a marzo de 2019

ITINERARIO	EMPRESA	Desde/Hacia Dolores Horario día laborable (Lunes a viernes)	Desde/Hacia Dolores Horario fin de semana
Dolores -Elche	La Inmaculada	7,05 10,35 14,35 18,35 Parada Av. Alcalde José Rodríguez	(Sólo sábados) 10,35 14,35 18,35 Parada Av. Alcalde José Rodríguez
Elche - Dolores		9,40 11,30 15,30 19,30 Salida Estación de Autobuses de Elche	(Sólo sábados) 9,40 15,30 19,30 Estación de Autobuses de Elche
Elche- Dolores - Almoradí - Torrevieja (paradas en Elche, San Fulgencio, Dolores, Almoradí, Algorfa, Benijófar, Ciudad Quesada y Torrevieja)		11,25 12,00 16,00 20,00 Parada Av. Alcalde José Rodríguez	(Sólo sábados) 11,25 16,00 20,00 Parada Av. Alcalde José Rodríguez
Torrevieja - Almoradí -Dolores-Elche (paradas en Torrevieja, Ciudad Quesada, Benijófar, Algorfa, Almoradí, Dolores, San Fulgencio y Elche)		10,00 14,00 18,00 Salida Hotel Fontana - Intercambiador puerto	(Sólo sábados) 10,00 14,00 18,00 Salida Hotel Fontana - Intercambiador puerto
Dolores - Alicante (paradas en Dolores, Catral, Crevillente, Elche y Alicante)	Costa Azul	8,00 14,45 Parada Av. Alcalde José Rodríguez	(Sábados, domingos y festivos) 16,00 Parada Av. Alcalde José Rodríguez
Alicante - Dolores (paradas en Alicante, Crevillente, Catral y Elche)		12,30 19,15	(Sábados, domingos y festivos) 20,30
Crevillente - Torrevieja (paradas en Elche, Crevillente, Dolores Almoradí, Formentera, Rojales, La Mata y Torrevieja)		9,55 Parada Av. Alcalde José Rodríguez	--

Torre Vieja – Crevillente (paradas en Torre Vieja, La Mata, Rojales, Formentera Almoradí, Dolores Elche y Crevillente)		18,30 Salida Hotel Fontana - Intercambiador puerto	--
Dolores – Orihuela (paradas en San Fulgencio, Daya Vieja, Daya Nueva, P. Rocamora, Dolores, Catral, Callosa, Redován, Orihuela, Murcia)	Alsa	7,15	--
Orihuela - Dolores (paradas en Murcia, Orihuela, Redován, Callosa, Catral, Dolores, P.Rocamora, Daya Nueva, Daya Vieja, San Fulgencio)		15,00	--

Estos itinerarios y sus concesionarios van a ser modificados, ya que el Gobierno de la Generalitat Valenciana ha realizado proyectos para renovar las concesiones de muchas de las líneas del transporte interurbano regional, entre las que se encuentran las que transcurren por Dolores.

Los proyectos, con fecha de mayo de 2018, son:

- Proyecto CV-213: ORIHUELA-ALICANTE
- Proyecto CV-214: TORREVIEJA-ALACANT
- Proyecto CV-215: LA VEGA BAJA

PROYECTO CV-213: ORIHUELA-ALICANTE

La concesión CV-213 ORIHUELA-ALICANTE transcurre en su integridad por la provincia de Alacant, en la comarcas de La Vega Baja, El Baix Vinalopó y L´Alacantí. La población servida en el ámbito funcional de prestación, considerando los habitantes de los municipios cuyos tráficos tiene autorizada la concesión e incluyendo el área urbana de Alacant, asciende en 2017, de acuerdo con datos oficiales del padrón municipal (INE), a un total de 896.661 habitantes.

Las líneas que definen el servicio, que se prestará al amparo del presente título concesional, son las siguientes:

- LÍNEA 1. "ORIHUELA-ALACANT (directo)"
- LÍNEA 2. "ORIHUELA-AEROPUERTO"
- LÍNEA 3. "ORIHUELA-UA-ALACANT (por Callosa de Segura)"
- LÍNEA 4. "ALMORADÍ-ELX"
- LÍNEA 5. "ORIHUELA-ELX (por Redován, Callosa de Segura, Albatera)"
- LÍNEA 6. "ORIHUELA-ALMORADÍ-ALACANT (por Bigastro, Jacarilla, Benejúzar)"
- LÍNEA 7. "SAN MIGUEL DE SALINAS-ALMORADÍ-ALACANT (por Dolores y Catral)"

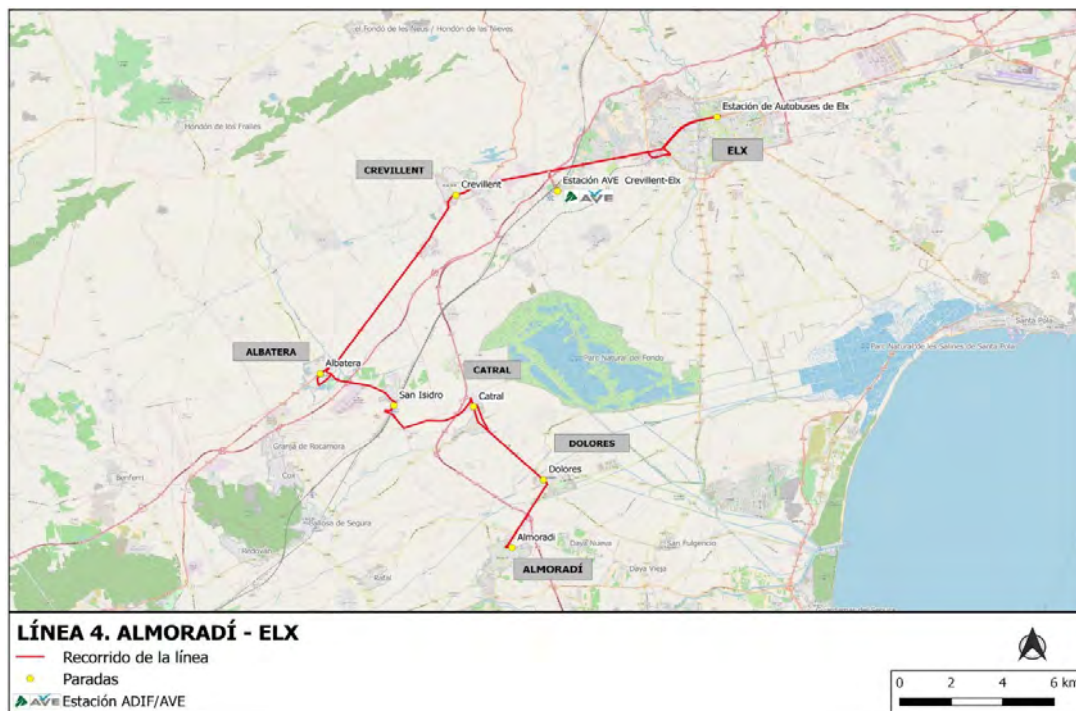
De ellas, las líneas 4 y 7 tienen parada en Dolores, siendo sus itinerarios:

LÍNEA 4. “ALMORADÍ-ELX”

Longitud media por sentido: 39,6 Km.

Recorrido: Almoradí (Estación de autobuses) - CV-9206 - Dolores - CV-9218 - Catral - CV-909 - San Isidro - CV-909 - Albalera - N-340 - Crevillent - AVE Elx-Crevillent - Elx (Estación de autobuses).

Figura 29. Recorrido y paradas de la Línea 4



LÍNEA 7. “SAN MIGUEL DE SALINAS-ALMORADÍ-ALACANT (por Dolores y Catral)”

Longitud media por sentido: 76,4 Km.

Recorrido: San Miguel de Salinas - CV-940 - Los Montesinos - CV-940 - CV-905 - Benijófar - CV-920 - CV-9231 - Almoradí (Estación de autobuses) - CV-9206 - Dolores - CV-9218 - Catral - A-7/A-70 - Alicante (ADIF / Estación bus)

Figura 30. Recorrido y paradas de la Línea 7



Figura 31. Horarios de las líneas 4 y 7

LINEA 4 ALMORADÍ-ELX				LINEA 7 SAN MIGUEL SALINAS - ALACANT			
SENTIDO		ELX	ALMORADÍ	SENTIDO		ALACANT	SAN MIGUEL S.
TODO EL AÑO		ALMORADÍ	ELX	TODO EL AÑO		SAN MIGUEL S.	ALACANT
L-V				L-V			
1	6:45			1	06:30		
2	7:30			2	07:30		
3	13:30			3	13:00		
4	16:30			4			
5							
6							
SÁBADOS				SÁBADOS			
1	7:30			1	07:30		
2	13:00			2	12:30		
3				3			
4				4			
DOMINGOS Y FESTIVOS				DOMINGOS Y FESTIVOS			
1	8:30			1	08:30		
2	13:00			2	12:30		
3				3			
4				4			

Las diferencias con las líneas actuales son:

1. Línea 4: Almoradí-Elche:

- Se modificarán los horarios tanto de salida como de llegada.
- El número de salidas y llegadas en días laborables no se modificará, en ambos casos de será de 4 viajes.
- Los sábados se perderá una salida y una llegada, reduciéndose a dos en cada modalidad.
- Los domingos se aumenta a dos servicios de salida y dos de llegada; ahora no hay servicio.
- El coste del billete se incrementará de los 2,80 € actuales, a 4,33 € del nuevo servicio (importe que se desprende del cálculo del coste del servicio).

2. Línea 7: San Miguel-Alicante:

- Modifica el itinerario respecto al actual
- Se modificarán los horarios tanto de salida como de llegada.
- El número de salidas y llegadas en días laborables se incrementará, en una unidad las salidas y en dos unidades las llegadas.
- Los sábados y domingos se incrementarán en una unidad las salidas y dos unidades las llegadas.
- El coste del billete se incrementará de los 4,05 € actuales, pasará a 4,33 € del nuevo servicio (importe que se desprende del cálculo del coste del servicio).

El técnico municipal que redactó las alegaciones considera que se mejorará la comunicación con la ciudad de Alicante (mediante la línea 7) con un ligero incremento del coste del billete por viaje. El caso contrario se producirá con la comunicación con la ciudad de Elche (mediante la línea 4), se disminuirá el servicio de transporte con un importante incremento del precio del billete por viaje.

Proyecto CV-214: TORREVIEJA-ALACANT

Las líneas que definen el servicio, que se prestará al amparo del presente título concesional, son las siguientes:

- LÍNEA 1. "ALACANT-GUARDAMAR-TORREVIEJA-PILAR DE LA HORADADA"
- LÍNEA 2. "TORREVIEJA-ALACANT (semidirecta)"
- LÍNEA 3. "TORREVIEJA-PILAR DE LA HORADADA"
- LÍNEA 4. "GUARDAMAR-ROJALES-LA MARINA-AEROPUERTO-ALACANT"
- LÍNEA 5A. "ELX-TORREVIEJA (por Rojales)"
- LÍNEA 5B. "ELX-GUARDAMAR-TORREVIEJA (por Catral y Dolores)"
- LÍNEA 6. "ELX-GUARDAMAR"
- LÍNEA 7. "TORREVIEJA-GUARDAMAR-UNIVERSIDAD-S. VICENT DEL RASPEIG"
- LÍNEA 8. "GUARDAMAR-HOSPITAL DE TORREVIEJA-PILAR DE LA HORADADA"

De ellas, solo la línea 5B tiene parada en Dolores, siendo su itinerario:

1. LINEA 5B. "ELX-GUARDAMAR-TORREVIEJA (por Catral y Dolores)"

Longitud media por sentido: 60,0 Km.

Recorrido: Elx (Estación) – N-340 – Elx-Crevillent AVE – N-340 – Crevillent – N-340 – CV-904- (San Felipe Neri*) – Catral – CV-9218 – Dolores – CV-859 – (Daya Nueva – Daya Vieja*) CV-859- San Fulgencio – CV-859 – N-332- Guardamar del Segura (Estación) – N-332 –Pinomar – La Mata / Torrelamata – Torrevieja (Estación).

Figura 32. Recorrido y paradas de la Línea 5B

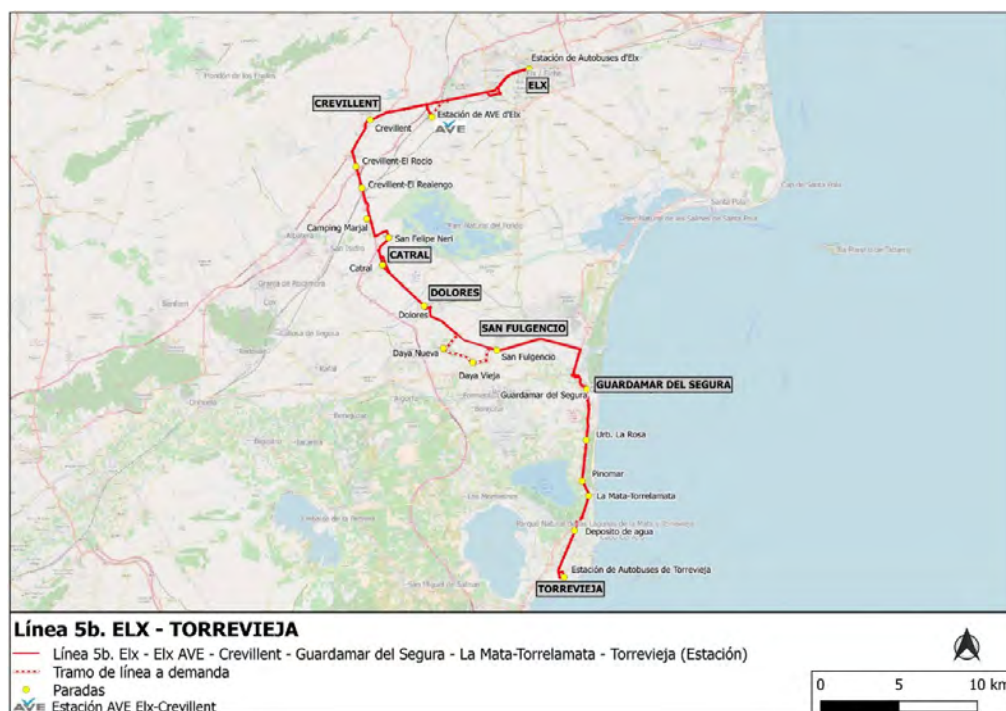


Figura 33. Horario de la línea 5B

LINEA 5B ELX-GUARDAMAR-TORREVIEJA					
SENTIDO TORREVIEJA		SENTIDO ELX			
INVERNO	ELX	TORREVIEJA	TORREVIEJA	ELX	
LABORABLES					
1	07.30		1	07.30	
2	13.30		2	13.30	
3	18.30		3	18.30	
4			4		
SÁBADOS					
1	07.30		1	07.30	
2	14.30		2	14.30	
3			3		
4			4		
DOMINGOS Y FESTIVOS					
1			1		
2			2		
3			3		
4			4		

Esta línea realizará un nuevo itinerario, que actualmente no se realiza, con domingos y festivos solo en verano.

Proyecto CV-215: LA VEGA BAJA

La concesión CV-215 LA VEGA BAJA integra las dinámicas y relaciones funcionales de movilidad del conjunto comarcal de La Vega Baja. La concesión transcurre en su integridad en la provincia de Alacant, salvo una pequeña incursión en la Región de Murcia, en la conexión de Orihuela con la localidad murciana de Abanilla.

La población total servida en el ámbito funcional, considerando únicamente los habitantes de los municipios cuyos tráficos tiene autorizada la concesión, asciende en 2017, de acuerdo con datos oficiales del padrón municipal (INE), a un total de 348.662 habitantes.

Las Líneas que definen el servicio, que se prestará al amparo del presente título concesional, son las siguientes:

- Línea 1. “Almoradí-Orihuela”
- Línea 2. “Albatera-Almoradí-Hospital La Vega Baja-Orihuela”
- Línea 3. “Almoradí-Rojales-Hospital de Torrevieja”
- Línea 4. “Albatera-Almoradí-Torrevieja”
- Línea 5. “Orihuela-San Miguel de Salinas-Pilar de la Horadada”
- Línea 6A. “Orihuela-Guardamar del Segura (por Bigastro, Jacarilla y Benejúzar)”
- Línea 6B. “Orihuela-Almoradí-Guardamar del Segura (por Ciudad Quesada)”
- Línea 7. “Orihuela-Torrevieja-San Miguel de Salinas”
- Línea 8. “Orihuela-Albatera (por Redován, Callosa de Segura, Cox)”
- Línea 9. “Benferri-Redován-Callosa de Segura-Hospital La Vega Baja”
- Línea 10. “Abanilla-Benferri-Orihuela”

De ellas, solo la línea 2 tiene parada en Dolores, siendo su itinerario:

1. Línea 2. “Albatera-Almoradí-Hospital La Vega Baja-Orihuela”

Longitud media por sentido: 35,5 Km.

Recorrido: Albatera - CV-909 - San Isidro - CV-909 - CV-913 - Catral - CV-9218 - Dolores - CV-9206 - Almoradí (Estación de autobuses) - CV-912 - El Mudamiento - CV- 912- Rafal- CV-912- CV-9112- San Bartolomé - CV-91- Hospital de La Vega Baja - CV-91-Orihuela (Estación de autobuses).

Figura 34. Recorrido y paradas de la Línea 2

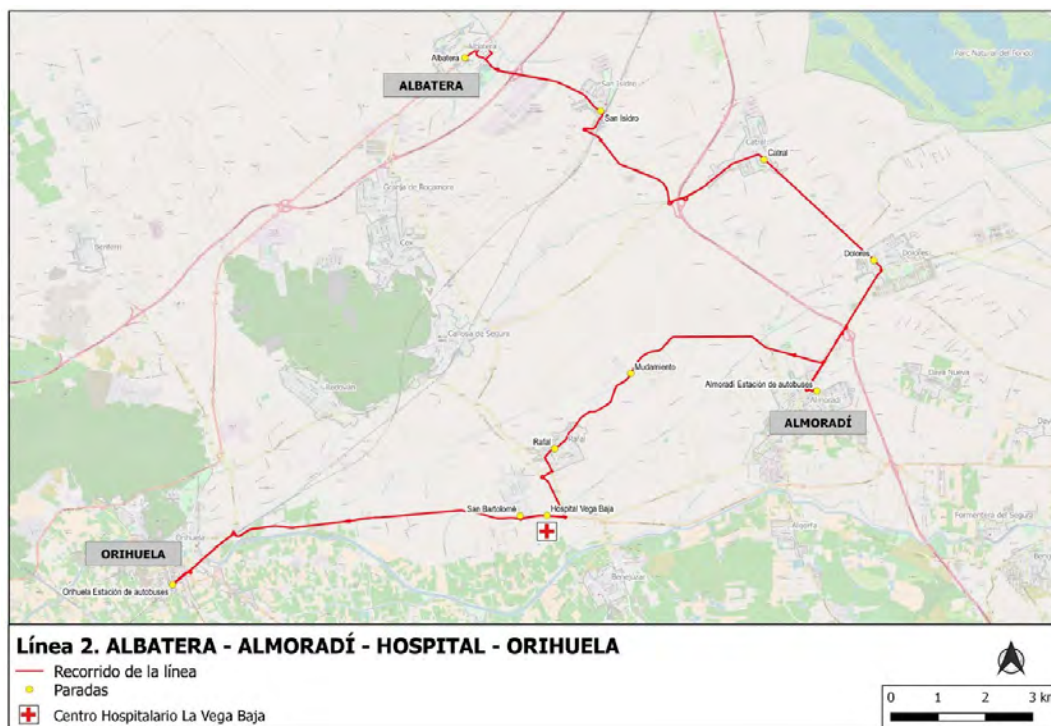


Figura 35. Figura 36. Horario de la línea 2

LINEA 2		ALBATERA-ORIHUELA	
SENTIDO	ORIHUELA	SENTIDO	ALBATERA
TODO EL AÑO	ALBATERA	ORIHUELA	ALBATERA
LABORABLES			
1	06.30	1	07.50
2	07.30	2	08.50
3	10.30	3	13.00
4	14.30	4	15.00
5	16.30	5	17.00
6	18.30	6	18.30
SÁBADOS			
1	07.00	1	09.00
2	10.00	2	14.00
3	14.00	3	19.00
4		4	
5		5	
DOMINGOS Y FESTIVOS			
1	09.00	1	09.00
2	13.00	2	14.00
3		3	19.00
4		4	

Esta línea realizará un nuevo itinerario hacia Orihuela. Las diferencias con la línea actual son:

- Tiene parada en el Hospital de Orihuela, lo cual es nuevo respecto a la actual

- Tiene seis expediciones de ida y seis de vuelta, frente a la una de ida y una de vuelta actual.
- Tiene tres expediciones los sábados y dos los festivos. Actualmente no hay.

Como norma general a todas las concesiones, **el futuro operador deberá atender las necesidades de movilidad de la totalidad de la ciudadanía** en todos los vehículos que se integren en el servicio, adoptando las medidas técnicas y organizativas necesarias para posibilitar el desplazamiento en condiciones cómodas, seguras y autónomas a todas las personas usuarias del mismo:

1. Cada uno de los vehículos adscritos a la concesión deberá dotarse de las condiciones técnicas necesarias para facilitar el acceso de forma autónoma y segura de las personas con problemas de movilidad, de acuerdo con lo previsto en la Ley 9/2009.
2. En todo caso, tendrán preferencia para la ocupación de los asientos las personas que tengan dificultades de movilidad, pertenecientes a los colectivos referidos en su artículo 5, indicándose la obligación de los usuarios de atender dicha preferencia mediante el distintivo o ideograma correspondiente.
3. No podrá existir discriminación tarifaria por razón de las condiciones de movilidad de los usuarios.
4. La información de servicios en las paradas habrá de ser plenamente legible y accesible.

III.4.b. Otras líneas de transporte regular de viajeros

Línea Hospital de Orihuela

El acceso por transporte público al Centro de Especialidades médicas y Hospital de Orihuela se realiza mediante un autobús, propiedad del Ayuntamiento de Catral, que realiza el recorrido Catral-Dolores-Orihuela. El Ayuntamiento de Dolores tiene un acuerdo con el de Catral por el que se pone a disposición de los habitantes de Dolores once plazas en cada trayecto, que son gestionadas desde el consistorio. El precio es de 1,5€ por trayecto. El servicio funciona desde hace 18 años.

El horario es el siguiente:

Tabla 5. Horario del autobús al Hospital y centro de especialidades de Orihuela

IDA		VUELTA
Catral	Dolores	Orihuela
7,45	7,55	8,30
9,45	9,55	10,35
11,30	11.40	13,15

Línea Universidad de Alicante

La Asociación de Estudiantes Universitarios de la Vega Baja (AEUVB) gestiona y pone a disposición de los estudiantes de la comarca un servicio de autobús para el traslado de los mismos a la Universidad de Alicante en trayectos de ida y vuelta.

La única restricción es que los estudiantes han de ser miembros de la asociación. De los 380 socios que hay en la actualidad, 45 son de Dolores.

Tabla 6. Horario del autobús a la Universidad de Alicante

SAN FULGENCIO	ROJALES	BENIJOFAR	FORMENTERA	HEREDADES	ALMORADÍ	DOLORES	CATRAL	REGRESOS
6:30	6:35	6:40	6:45	6:50	6:55	7:00	7:05	12:15
7:30	7:35	7:40	7:45	7:50	7:55	8:00	8:05	13:15
								14:15
8:30	8:35	8:40	8:45	8:50	8:55	9:00	9:05	15:15
9:30	9:35	9:40	9:45	9:50	9:55	10:00	10:05	18:30
								19:30
13:30	13:35	13:40	13:45	13:50	13:55	14:00	14:05	20:30
14:30	14:35	14:40	14:45	14:50	14:55	15:00	15:05	21:30

En la actualidad presta el servicio la empresa La Melillense, que tiene un contrato por 5 años, de los cuales restan dos. El precio por el uso mensual es de 84€.

La parada se ubica en la Avenida de Crevillente a la altura de la calle Cervantes. Sirve de recogida y bajada de estudiantes.

III.4.c. Transporte escolar

Servicio para alumnado residente en la periferia

Consiste en un servicio que transporta al alumnado periférico del IES y los CEIPs, y depende de la Conselleria de Educación. La concesionaria actual es la empresa Valdés e Hijos, que en principio debe abarcar un radio de 1,5 km de recogida y regreso de escolares. Inicialmente realizaba una parada en Los Josés, una barriada de gran extensión donde habita sobre todo población inmigrante; sin embargo, parece que ha dejado de hacerlo y, a pesar de las gestiones realizadas desde el Área de Educación del Ayuntamiento de Dolores, ha sido imposible cambiar el trazado de la ruta para que entre por Daya y atravesase todo el barrio con una parada o dos. Así, en el curso 2018-19 recoge por la mañana a los escolares que viven en la periferia, en un perímetro de 1 km aproximadamente, que deja sin servicio a ciertos barrios, de manera que van en bici o andando, y les lleva de vuelta a casa saliendo a las 14h. Es el mismo autobús, de 55 plazas y a veces va lleno por la mañana (no así por la tarde porque muchos de los escolares de menos de 12 años se quedan al comedor en los CEIPs).

Servicio de bus escolar para el comedor

Tanto la Escuela Infantil Municipal como los colegios San Francisco de Asís como Cardenal Belluga, disponen de servicio propio de comedor –el último desde el curso 2017-18–, no así el Virgen de los Dolores. Por ello en los últimos cursos ha sido necesario un servicio de bus que transporte a los escolares que se quedan al comedor (y extraescolares) del CEIP Virgen de los Dolores hasta las instalaciones del San Francisco de Asís.

Hasta hace unos años, el servicio lo realizaba de manera gratuita la misma empresa contratada por la Conselleria, dado que el autobús se quedaba en Dolores toda la jornada y podía realizarlo. Por cambios en la concesión del transporte periférico, desde el curso 2016-17, el servicio corre a cargo del Ayuntamiento. Entre 2017 y 2018, cuando el CEIP Cardenal aún no disponía de servicio de comedor, realizaba dos viajes, uno por cada CEIP, hasta el San Francisco.

En este curso 2018-19, consiste en un autobús que recoge al alumnado que solicita el servicio de comedor a las 14h en el CEIP Virgen, y los deja sobre las 14:20h en el San Francisco. Los menores suben y bajan del autobús siempre acompañados por dos monitoras. El trayecto apenas dura 5-8 minutos, pero el control y carga y descarga de los niños y niñas alarga el proceso hasta los 20 minutos. El bus escolar traslada a unos 60 alumnos cada día lectivo para ese servicio.

Los escolares que utilizan el servicio de comedor pero no se quedan a extraescolares son recogidos por los familiares a las 15:30, y el resto sale a las 16:45.

En 2017, el coste del servicio para las arcas municipales era de 50€ por día lectivo, pero en el curso 2018-19 se ha incrementado hasta los 80€/día; siendo 176 los días lectivos, suponen unos 14.000€ al año. Dado que el próximo curso 2019-20 está prevista la puesta en marcha del comedor en el colegio restante, el Virgen de los Dolores, este autobús dejará de ser necesario.

Foto 28. Autobús de transporte de escolares del colegio Virgen de los Dolores al comedor del San Francisco de Asís



Becas de transporte para estudiantes

El Ayuntamiento también da unas becas de transporte a estudiantes de ESO, Bachillerato y FP – hay alumnado matriculado en el Centro de Formación Profesional de Almoradí, entre otros-, que son de entre 50 y 150€ al año. Se trata de un apoyo a los gastos que los desplazamientos supongan a las familias con menos ingresos, y son de asignación directa, es decir, no requieren la justificación del gasto. En 2018 se destinaron 10.000€ a esta partida, y se han empleado para las becas hasta 8.000€.

Transporte escolar privado

Todos los días lectivos, el autobús de la ruta 1 del colegio Laude Newton College, procedentes de Rojales y Almoradí, realizada para en la rotonda de entrada a Dolores por la mañana a las 8,15 y por la tarde a las 17,35. El colegio se localizado en Elche.

III.4.d. Paradas y equipamiento

Las paradas de los autobuses interurbanos se localizan en la Avenida Alcalde José Rodríguez. Ambas tienen marquesinas, pero no se encuentran adaptadas a los requerimientos de accesibilidad de las personas con movilidad reducida (dimensiones adecuadas para una silla de ruedas, barra de sujeción) y no hay información sobre los servicios de transporte que pasan por esos puntos.

Estas paradas también son utilizadas por los autobuses del Hospital de Orihuela.

Figura 37. Paradas del autobús en ambos sentidos en la Avenida Alcalde José Rodríguez



Figura 38. Parada de autobús en la Avenida de Crevillente



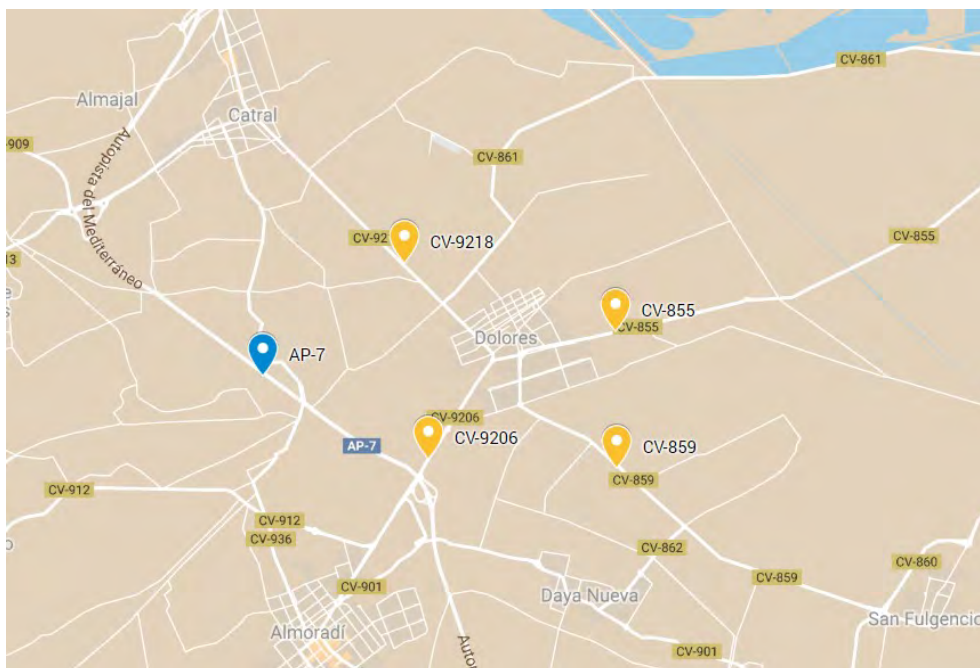
III.5. TRÁFICO Y VIARIO

III.5.a. Accesos a Dolores

El acceso a Dolores puede realizarse por varios puntos de entrada al entramado urbano. A continuación, se enumeran los viales de acceso de mayor relevancia:

- CV-9206 que une Almoradí con Dolores y que conecta con la AP-7, Autopista del Mediterráneo, que recorre toda la costa mediterránea española de norte a sur.
- CV-855 que da acceso al municipio desde Elche, al norte de la población. Este vial divide el entramado urbano entre la zona ya consolidada y la nueva urbanización.
- CV-9218 que conecta Catral con Dolores y se inserta en el entramado urbano en la Avenida de Crevillent, uno de los puntos más conflictivos del municipio.
- CV-859 que enlaza Dolores con San Fulgencio, situada al sureste del término municipal.

Figura 39. Mapa de carreteras de acceso a Dolores



Las carreteras CV-9206 y CV-9218 son de competencia municipal, la CV-859 pertenece a la Diputación de Alicante y la CV-855 es propiedad de la Comunidad Valenciana.

La Conselleria d'Habitatge, Obres Públiques i Vertebració del Territori redacta anualmente una memoria de aforos de sus carreteras a través del Centro de gestión y seguridad viaria. La Intensidad Media Diaria (IMD) obtenida en la carretera CV-855, a la entrada por el este del municipio, es de 5.740 vehículos en el año 2017. En los últimos años se observa un aumento considerable del tráfico en este vial, pasando de 2.478 vehículos diarios en 2013 a una cifra que supera el doble de esta cantidad en solo 4 años.

Asimismo, en la AP-7 a la altura del acceso hacia Dolores se dispone de una estación cuya IMD arroja un total de 29.427 vehículos, de los que un 12,92 % son vehículos pesados. En la imagen inferior se observan los valores obtenidos en las estaciones cercanas al municipio.

Figura 40. Mapa de tráfico de 2017 de los accesos a Dolores (Fuente: CEGESEV)



III.5.b. Red viaria urbana

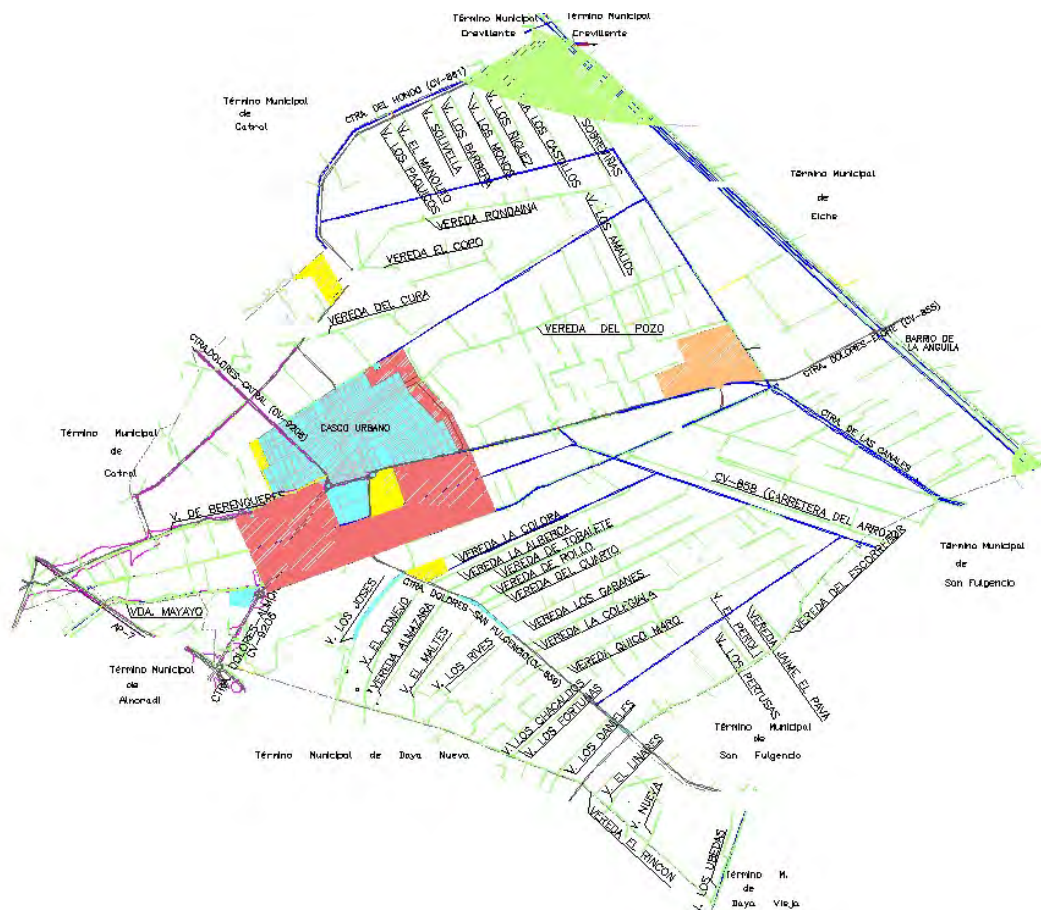
Según la función que representan dentro del viario urbano, las calles de Dolores se pueden dividir en los siguientes grupos:

- Red de conexión exterior: formada por las carreteras de carácter interurbano que conectan los municipios a nivel regional o comarcal, como es el caso de la AP-7 o la CV-9218.
- Red arterial: conecta diferentes zonas de la ciudad para evitar el paso por el entramado urbano. Canaliza gran parte del tráfico motorizado por lo que genera numerosos problemas de permeabilidad entre las distintas zonas, además de dificultar el tránsito de los medios no motorizados (peatones y bicicletas).
 - Avda. de Crevillente
 - Carretera San Fulgencio
 - CV-855
 - CV-859
- Red principal o colectora: es el que enlaza la red arterial con el viario local, conduciendo los principales flujos de tráfico a través de ellos. En muchos casos se trata

de vías de doble sentido, aunque alguna de estas vías es de sentido único con un solo carril, soportando elevados niveles de tráfico. Este hecho genera problemas de retenciones en determinadas franjas horarias, coincidiendo con las entradas y salidas del trabajo o los colegios.

- Avda. Alcalde José Rodríguez
- Calle Cervantes
- Calle Juan XXIII
- Calle Elche
- Red local o capilar: es el viario que da acceso directo a las viviendas o equipamientos de la ciudad.
- Red peatonal: que se analiza en el apartado destinado a los espacios peatonales.
- Red de caminos y veredas: tal como se muestran en la imagen inferior.

Figura 41. Red de caminos y veredas



En el municipio existen varios recorridos que se utilizan como itinerarios saludables. Los peatones y ciclistas emplean estas rutas, a través de algunos caminos y veredas de Dolores, para poder realizar una actividad física moderada (Ver Figura 27. Vías ciclistas y caminos ciclables en el municipio de Dolores).

En cuanto al viario urbano, la mayoría de las calles presenta únicamente un sentido de circulación con un carril, que es la configuración más habitual dentro de los núcleos urbanos.

Sobre todo en el caso del centro histórico de las ciudades donde los anchos de las calles son menores.

Figura 42. Plano de sentidos de circulación en el viario de Dolores



La problemática en este sentido surge cuando las dimensiones de la calzada son mayores de lo necesario para la circulación de los vehículos. En estas circunstancias, se favorece el incremento de la velocidad de paso por las calles, generando puntos de conflicto con otros vehículos en los cruces y con los viandantes en los pasos de peatones. El aumento de la velocidad de circulación genera que en caso de accidente las consecuencias se agraven notablemente.

Foto 29. Cruce de la Calle Pintor Sorolla con la Calle Elche



En la imagen superior, se observa uno de los puntos conflictivos que se genera a causa del ancho excesivo del carril de circulación. La percepción de amplitud por parte de los conductores provoca que se aumente notablemente la velocidad de circulación y, por tanto, el peligro en los cruces.

III.5.c. Tráfico

Para la caracterización del tráfico en Dolores se ha diseñado un plan de aforos, durante el mes de enero de 2019, en algunos puntos clave del municipio. Las intersecciones que se han estudiado son las siguientes:

- Rotonda Avda. Crevillente – CV-855
- Rotonda CV-855 – CV-859
- Intersección Avda. Crevillente – Calle Juan XXIII – Calle Madrid
- Intersección Avda. Crevillente – Calle Alicante – Calle Cervantes

Dada la información obtenida de las estaciones de aforo más próximas, se establecieron los momentos puntuales más relevantes del día para el análisis. Por ello, se aforaron las franjas horarias punta: entre las 8 a 10 h, las 13 a 15 h y las 17 a 18 h. En el conteo de los vehículos se diferencian los ligeros, los pesados y las bicicletas.

Figura 43. Localización de las estaciones de aforo



Mediante los resultados obtenidos se han establecido los valores de la intensidad media horaria en cada uno de los ramales de las intersecciones, así como las intensidades máximas horarias.

De los resultados de los aforos destaca el tráfico de paso en la Avda. de Crevillente y en la Carretera Elche-Dolores (CV-855) tanto de vehículos ligeros como de pesados. Sobre todo en el caso de los pesados, que se dirigen al polígono por la CV-855 conectando con la autopista A-7 y en la Avenida Crevillente, que es el nombre que toma la CV-9218 a su paso por Dolores.

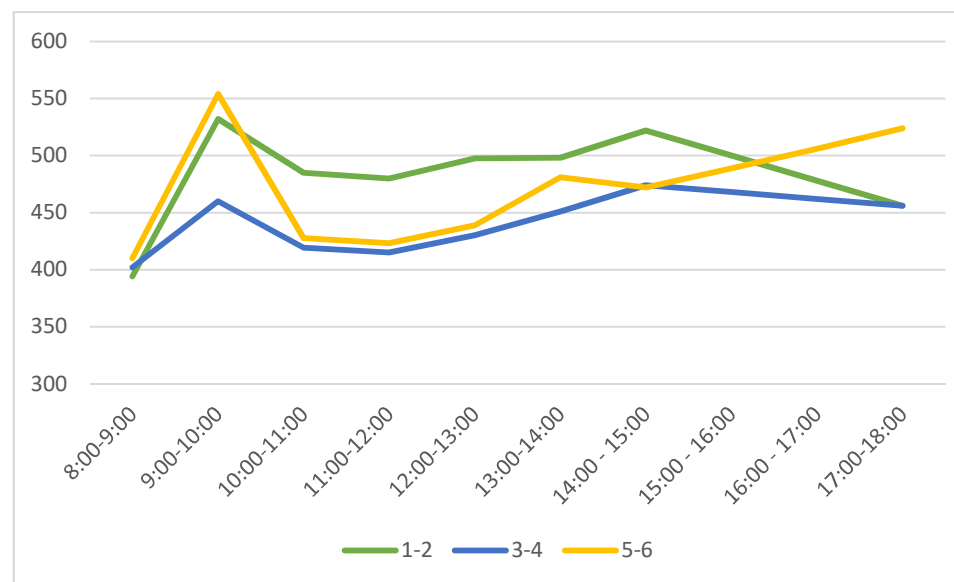
Se observa en la intersección de la Avda. Crevillente con la C/Cervantes y la C/Alacant un punto conflictivo en ciertos momentos puntuales. En las entradas y salidas de los colegios se acumulan vehículos en la salida de la C/Cervantes, puesto que es el trayecto con el menor recorrido hasta conectar con el resto de la población. Este hecho genera cierta ansiedad por el tiempo de espera en los conductores, que toman velocidad para salir con más rapidez, provocando momentos de peligro para el paso de peatones ubicado en la Avda. Crevillente.

De la participación de la población en los grupos de trabajo, se detecta otro punto conflictivo en la intersección del CV-859 que da paso tanto al polideportivo como al Instituto San Pascual. Ese acceso en la actualidad ya está siendo remodelado con la construcción de una rotonda que permitirá mejorar la fluidez en la entrada y salida de estos puntos de interés.

Rotonda Avda. Crevillente – CV-855



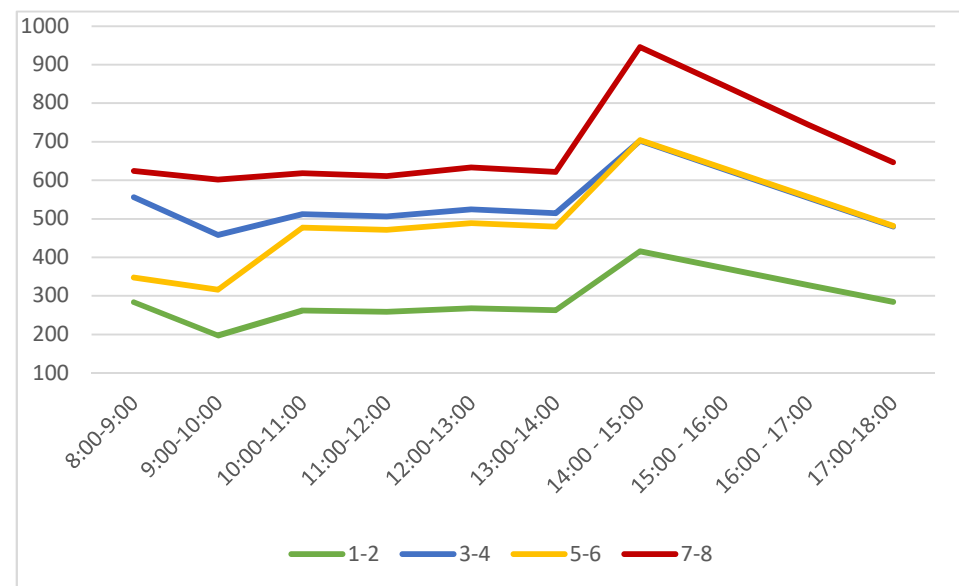
	1-2	3-4	5-6
Intensidad media horaria	480	449	488
Intensidad máxima horaria	532	474	554



Rotonda CV-855 – CV-859



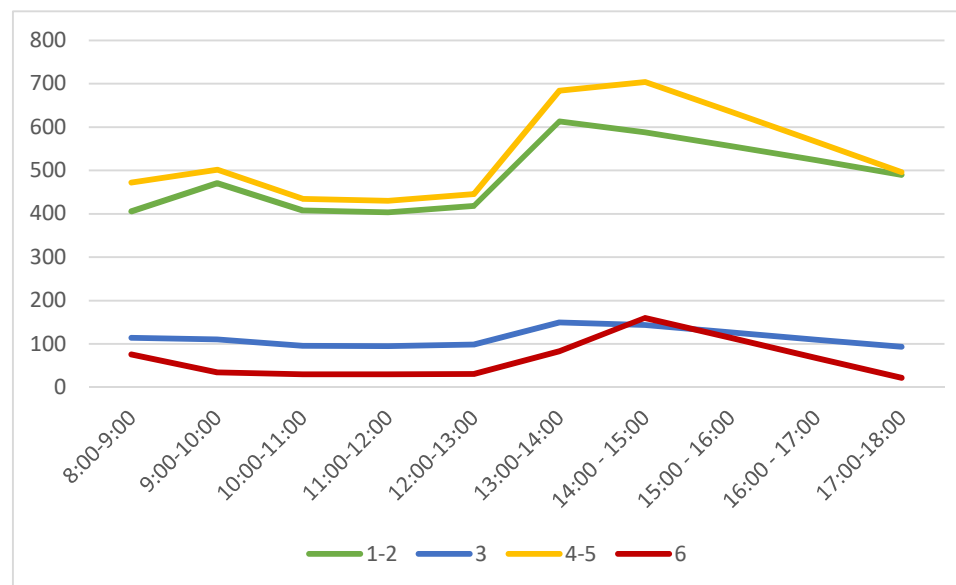
	1-2	3-4	5-6	7-8
Intensidad media horaria	289	542	466	688
Intensidad máxima horaria	416	702	704	946



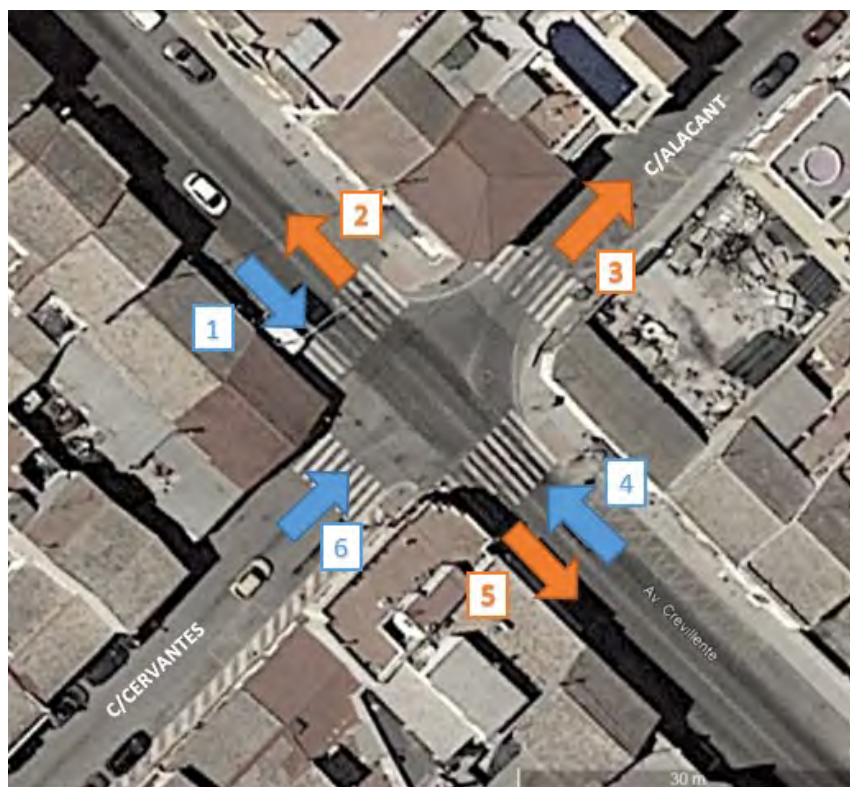
Intersección Avda. Crevillente – Calle Juan XXIII – Calle Madrid



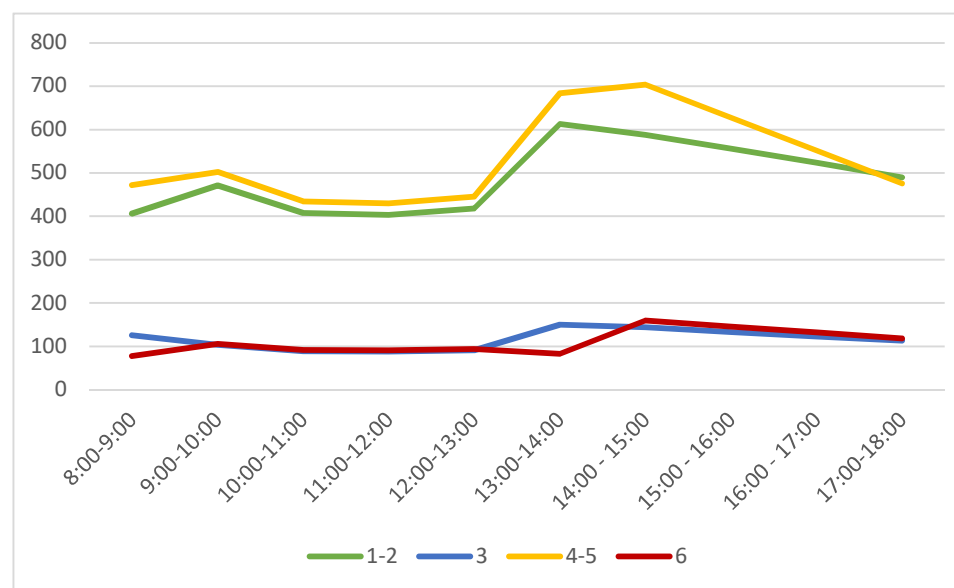
	1-2	3	4-5	6
Intensidad media horaria	514	123	572	75
Intensidad máxima horaria	613	150	704	160



Intersecció Avda. Crevillente – Calle Alicante – Calle Cervantes



	1-2	3	4-5	6
Intensidad media horaria	514	127	568	109
Intensidad máxima horaria	613	150	704	160



III.6. APARCAMIENTO

Dolores cuenta con una distribución uniforme de aparcamiento en todo su viario. A continuación se detallan, a modo de resumen, los tipos de estacionamiento que se encuentran:

- Aparcamiento en línea o cordón: es aquel en el que los vehículos están situados de forma paralela al bordillo de la acera.
- Aparcamiento en batería: en este tipo de estacionamiento los vehículos se sitúan unos al lado de otros de forma oblicua al bordillo.
- Aparcamientos reservados: dentro de este tipo de estacionamiento se consideran los espacios reservados para Personas con Movilidad Reducida (P.M.R.), el estacionamiento para Servicios Oficiales, las paradas de autobuses y las plazas reservadas para la recarga de vehículos eléctricos.
- Zonas de carga y descarga: espacio destinado a los vehículos de transporte de mercancías para realizar las operaciones de carga y descarga.

La configuración más habitual de las calles en Dolores cuenta con estacionamiento en cordón a ambos lados de la calzada, tal como se observa en la imagen inferior.

Foto 30. Configuración del aparcamiento en la Calle Colón



Por otra parte, los espacios de estacionamiento reservados se encuentran indicados mediante señales verticales específicas para cada una de las tipologías. En el caso de las plazas de carga y descarga, se describirá su señalización más adelante en el apartado que trata la distribución de mercancías.

Las plazas reservadas para Personas con Movilidad Reducida (P.M.R.) están distribuidas tal como se muestra en el inventario del viario, en el anexo 1 sobre datos de aforos de tráfico y aparcamientos. Este tipo de plaza puede ser empleada por usuarios con un grado de discapacidad igual o superior al 33 % y/o movilidad reducida, que lleven en un lugar visible la “Tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida”.

En el municipio de Dolores, las plazas reservadas para PMR están señalizadas solo verticalmente, empleando dos tipologías distintas de señal.

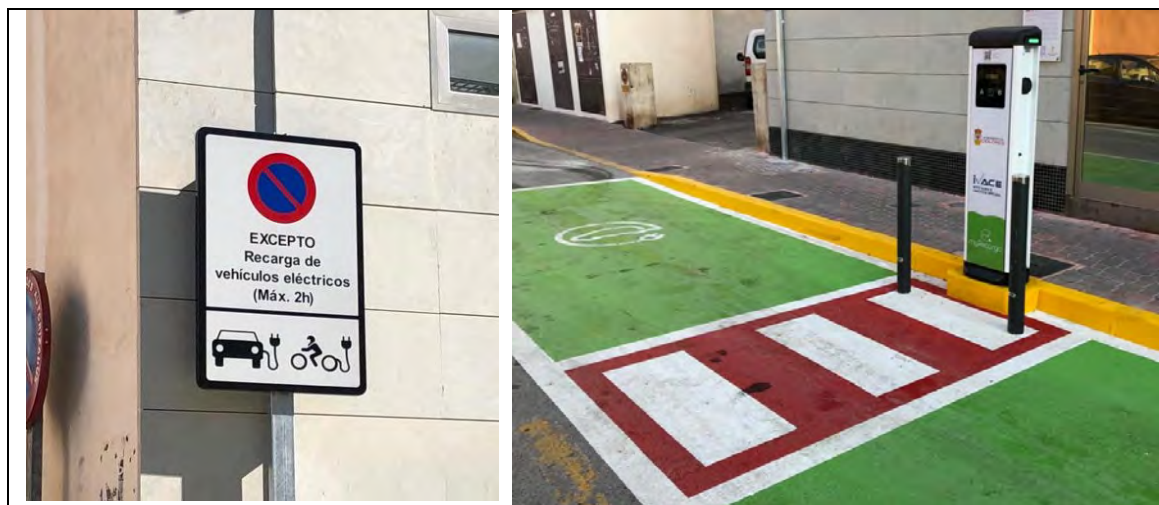
Foto 31. Señalización aparcamiento PMR en Dolores



Estas plazas deberán cumplir con lo establecido en el Reglamento General de Circulación, por lo que la señal vertical S-17 con el símbolo internacional de accesibilidad es la adecuada para indicar que el estacionamiento solo está permitido para las personas autorizadas. A pesar de que en la actualidad las plazas no disponen de señalización horizontal específica, es recomendable reforzar la señalización vertical con la marca sobre el pavimento del símbolo internacional de accesibilidad sobre un fondo azul.

Finalmente, es importante remarcar la incorporación en el municipio de plazas reservadas para la recarga de vehículos eléctricos. Junto al Ayuntamiento de Dolores existe una zona para el estacionamiento de coches eléctricos que además dispone de un punto de recarga. Con este tipo de iniciativas se promueve que la población opte por vehículos menos contaminantes al disponer de infraestructura pública de recarga. En el interior de la nave del Área de servicios en la calle Juan XXIII, también se ha instalado un punto de recarga.

Foto 32. Plazas reservadas para la recarga de vehículos eléctricos



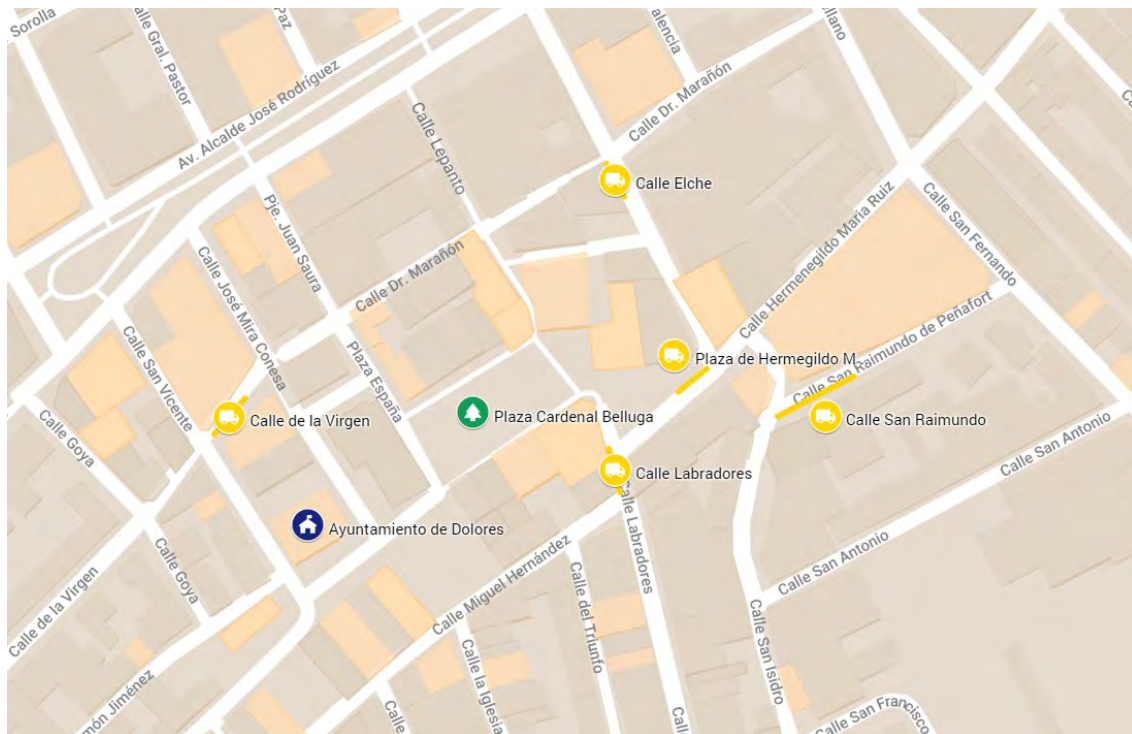
III.7. DISTRIBUCIÓN DE MERCANCÍAS

En Dolores existen varias zonas reservadas para la carga y descarga de los vehículos de mercancías, definidas por la señal vertical de prohibición R-308 y la señalización horizontal mediante una línea amarilla en zigzag. Dichas plazas se encuentran ubicadas en las siguientes calles:

- Calle Elche
- Calle Labradores
- Calle de la Virgen
- Calle San Raimundo de Peñafort
- Plaza de Hermenegildo M. Ruiz

Como se puede apreciar en el mapa inferior, todas las plazas están situadas en la zona centro, alrededor del Ayuntamiento.

Figura 44. Mapa con la situación de las zonas de carga y descarga de Dolores



En cuanto al horario reservado para las operaciones de carga y descarga, no existe un criterio general de aplicación a todas las plazas. Se emplean dos tipos de limitación horaria para la carga y descarga, o bien en una franja horaria continua, o bien en dos intervalos de tiempo separados:

- a) De 8-20 h
- b) De 8-14 h y 17-20 h

En cualquier caso, se debe cumplir el horario establecido por la señalización de cada zona además del tiempo máximo para realizar las operaciones de carga y descarga, que no deberá superar los 30 minutos. Al mismo tiempo, será de obligado cumplimiento todo lo establecido en la Ordenanza municipal de Circulación.

Foto 33. Zona de carga y descarga en la Calle Labradores



Durante los trabajos de campo se han detectado varias infracciones respecto al uso de estas zonas. Por una parte, los vehículos de mercancías no respetan el tiempo máximo de utilización de las plazas o estacionan en lugares que no están indicados para este tipo de operaciones. Por otra parte, en algunos momentos se han revelado ciertas infracciones por el estacionamiento de vehículos no autorizados en estas zonas. Esta infracción puede llevar a los transportistas a estacionar ilegalmente interrumpiendo la normal circulación tanto del resto de vehículos como de los peatones.

III.8. SERVICIO DE TAXI

En Dolores opera una licencia de taxi. La titular conduce un vehículo recientemente matriculado (noviembre de 2018), de motor a diesel y adaptado, con capacidad para 7 plazas estándar o 6 si algún pasajero requiere el mecanismo de adaptación. La parada antes se ubicaba en el “Paseo” en la calle San Vicente, y en la actualidad se encuentra a 130 m, en la Avenida, a la altura de la calle Torrevieja. Está debidamente señalizada con elemento vertical y líneas en el vial, si bien carece de sombra.

Los servicios de taxi más solicitados son a los equipamientos de salud sitos en otros municipios (Hospital y Centro de Especialidades de Orihuela, en gran medida) y desplazamientos desde el domicilio al centro de salud local, en su mayoría para personas mayores y convalecientes. La forma de contacto más habitual, con diferencia, es por teléfono, si bien el servicio tiene presencia en GoogleMaps, y la gran mayoría de los usuarios son locales y prácticamente nunca visitantes extranjeros o ciclistas. El taxi carece de portabicicletas.

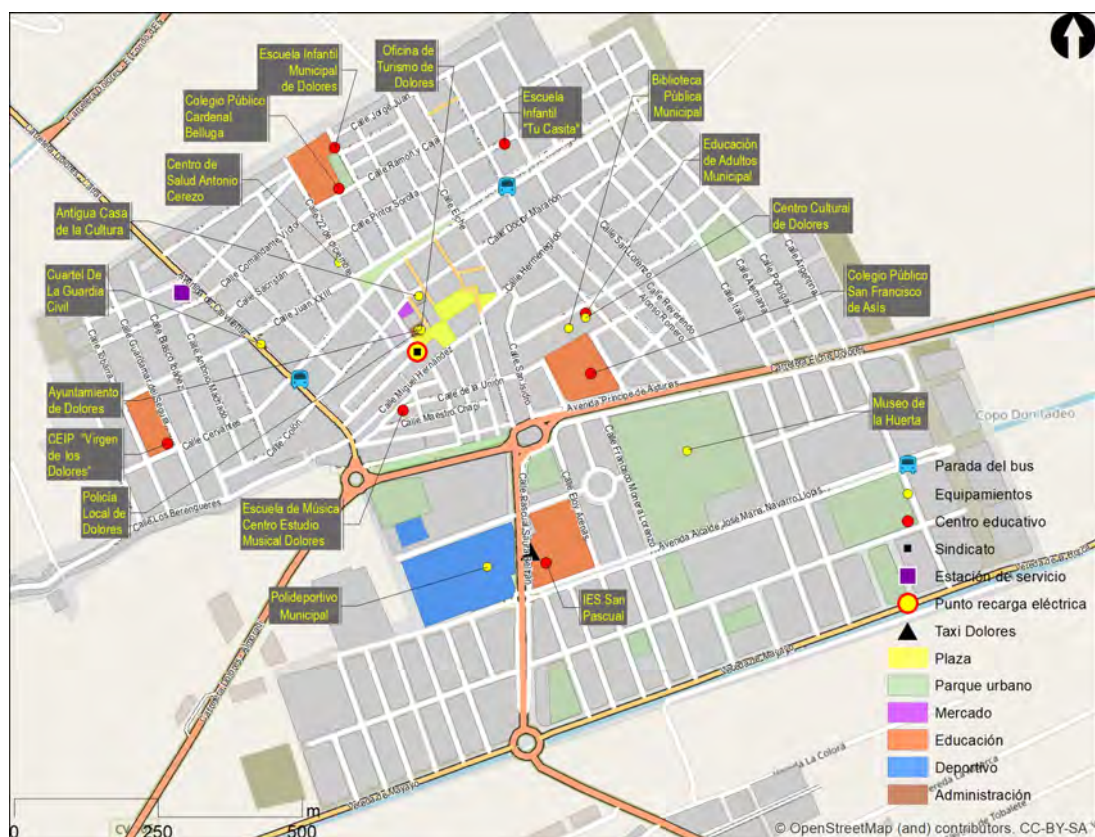
Foto 34. La parada de taxi de Dolores, en la Avenida del Alcalde José Rodríguez



III.9. LA MOVILIDAD DE LOS CENTROS DE ACTIVIDAD

La movilidad cotidiana de la población tiene que ver en su mayor parte con el desplazamiento tanto hacia al lugar de trabajo o estudios como a aquellos equipamientos y servicios de acceso habitual. Es por ello por lo que en el presente apartado se presentan los principales espacios atractores de población, con el fin de conocer sus condiciones de accesibilidad.

Figura 45. Principales centros atractores de la población de Dolores



III.9.a. Equipamiento docente

Dolores es circunscripción educativa única y presenta una adecuada red de centros educativos, formada por dos escuelas infantiles (una municipal y otra privada), tres centros públicos de educación infantil y primaria (CEIPs), un instituto de enseñanza secundaria (IES), una escuela de música gestionada por la Unión Musical de Dolores y un centro de formación profesional municipal con sede en el Centro Multifuncional. Sus características de ámbito y edificatorias básicas pueden verse en la siguiente tabla.

Tabla 7: Características competenciales y constructivas de los centros educativos no universitarios del municipio de Dolores.

NOMBRE DEL CENTRO	Ámbito	Titular	SUPERFICIE (m ²)			BARRERAS ARQUITECT	ESTADO
			Cubierta	Aire libre	Solar		
E.I. PRIMER CICLO MUNICIPAL	LOCAL	CENTROS PUBLICOS	323	328	651	CON ACCESO	BUENO
E.I. PRIMER CICLO TU CASITA	LOCAL	CENTROS PRIVADOS	218	0	218	CON ACCESO	BUENO
C.E.I.P. VIRGEN DE LOS DOLORES	LOCAL	CENTROS PUBLICOS	2.151	4.084	4.813	CON ACCESO	BUENO
C.E.I.P. CARDENAL BELLUGA	LOCAL	CENTROS PUBLICOS	2.692	4.319	5.614	CON ACCESO	BUENO
C.E.I.P. SAN FRANCISCO DE ASÍS	COMARCAL	CENTROS PUBLICOS	3.752	7.674	8.848	CON ACCESO	BUENO
I.E.S. SAN PASCUAL	LOCAL	CENTROS PUBLICOS	6.929	6.644	12.000	CON ACCESO	BUENO
E.P. DE MÚSICA CENTRO ESTUDIO MUSICAL DOLORES	LOCAL	CENTROS PRIVADOS	226	0	123	CON ACCESO	BUENO
CENTRO F.P.A. MUNICIPAL DE DOLORES	LOCAL	OTROS CENTROS PUBLICOS	1.120	0	3.545	CON ACCESO	BUENO
Total superficie			17.411	23.049	35.812		

Fuente: [Encuesta de infraestructura y equipamientos locales. M^º de Política Territorial y Función Pública. Datos a 2017](#)

La asignación de centro se realiza según el orden alfabético, por los apellidos de los escolares. Sin embargo, hay coordinación entre los CEIPs mediante una Comisión de Escolarización, de manera que se reorganiza la asignación de centro de algunos alumnos, para adecuarse a la mayor cercanía a su domicilio u otros motivos. Durante años, el colegio San Francisco de Asís, por ser de ámbito comarcal y por tener servicio de comedor, era el más solicitado. Esta presión se ha reducido desde que el Cardenal Belluga también dispone de ese servicio, y se prevé que el CEIP Virgen de los Dolores lo comience a inicios del curso 2019-20. La salida del comedor será por la calle Tobarra. En el curso 2018-19, el alumnado del Virgen de los Dolores hace uso de las extraescolares del San Francisco, además del comedor. Puede verse su localización en el plano de equipamientos al comienzo de este apartado.

En lo referente a la movilidad en el municipio, los desplazamientos a y desde los centros educativos a los domicilios suponen en Dolores, con mucho, el mayor flujo de movilidad, realizado además por las horas punta de entrada y de salida (entre las 8 y las 9 de la mañana,

y a las 14h y entre las 16:30-17h) y por la costumbre del uso del coche, siendo minoritarios los viajes a pie a las guarderías y CEIPs e ínfimos en bicicleta, solo en ligera menor medida al IES – donde grupos de estudiantes caminan y se llena el aparcabici exterior. Teniendo en cuenta que el número total de bebés y escolares (hasta los 16 años) matriculados en el curso 2018-2019 –excluido el alumnado de la Escuela de Música y el Centro Municipal de F.P.A.- totaliza más de 1.300, y constatando que un elevadísimo porcentaje de ellos es acompañado en el trayecto por algún familiar –en una porción importante en coche-, el desplazamiento a estos centros atañe cada día lectivo a un tercio de la población de Dolores y representa con mucho el mayor despliegue simultáneo de vehículos privados, con los problemas medioambientales (emisión de gases, ruidos) y sociales (aglomeración, pérdida de tiempo, normalización por parte de la infancia de que es la única forma de llegar al cole, etc.) que ello supone. A ello cabe añadir las 100 personas que trabajan en ellos regularmente, entre docentes, otros técnicos, personal administrativo y de servicios, muchos de los cuales residen fuera de Dolores y también acuden en coche a su trabajo. Tan sólo el IES San Pascual dispone de aparcabici, para 8 plazas, que se llena en las horas lectivas.

Tabla 8: Alumnado matriculado en el curso 2018-19 en el municipio de Dolores

Nivel educativo/personal	Escuela Infantil Municipal	Guardería Tu Casita	CEIP Virgen de los Dolores	CEIP Cardenal Belluga	CEIP San Francisco de Asís	IES San Pascual	Total
1 a 2 años	13	13					26
1 a 3 años	15	18					33
2 a 3 años	19						19
Infantil 3			21	44	25		90
Infantil 4			25	25	25		75
Infantil 5			23	25	25		73
Total 1 a 5 años	47	31	69	94	75		316
Primaria 1			24	25	32		81
Primaria 2			22	30	45		97
Primaria 3			23	28	42		93
Primaria 4			12	29	41		82
Primaria 5			20	22	50		92
Primaria 6			19	23	48		90
Total Primaria			120	157	258		535
Secundaria						477	477
Total alumnado	47	31	189	251	333	477	1328
Docentes	1	1	17		24	46	89
Aux. Docencia	3	3				2	8
Otros						2	2
Total personal	4	4	17		24	50	99

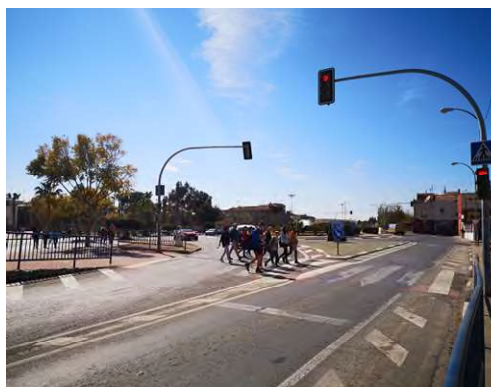
Total afluencia diaria	51	35	206	251	357	527	1427
-------------------------------	-----------	-----------	------------	------------	------------	------------	-------------

Fuente: Elaboración propia a partir de datos facilitados por los Centros a través del Área de Educación.

Respecto a los escolares de hasta 12 años, los centros presentan problemas de aglomeración a la entrada, sobre todo el San Francisco, en menor medida el Cardenal y la Guardería Municipal, y el Virgen algo menos, siendo la salida en ellos más escalonada y menos problemática. También genera desplazamientos el servicio de comedor; actualmente ya disponen de él la Guardería Municipal y Tu Casita, el CEIP Cardenal Belluga (unos 60 escolares se quedan) y el San Francisco de Asís, donde comen más de 100 alumnos, y otros 60 del Virgen de los Dolores, que disponen de un bus financiado por el Ayuntamiento para llevarles hasta el San Francisco (ver apartado de Transporte Público). Está previsto que para el curso 2018-19 el colegio Virgen de los Dolores ya disponga de servicio propio de comedor.

Sin duda el Centro que más problemas presenta es el IES San Pascual, tanto por su mayor volumen de alumnado y su localización al Sur de la carretera de Elche –una barrera psicológica para la población–, como por la organización de la movilidad a su alrededor y por el hecho de que, aparte de las varias decenas de escolares que llegan en el bus que los recoge de la periferia, el resto en su mayoría son acompañados en coche y sólo un pequeño porcentaje acude andando o en bici (en este caso a menudo residentes en el barrio de Los Josés). Cada mañana entre semana en el tramo de entrada al IES, uno o dos agentes regulan el tráfico en la rotonda o alrededores del centro. Destaca que las rutas peatonales desde el casco urbano compacto de Dolores hasta el IES no son amables, en particular el paso por la rotonda (si bien ha mejorado en parte desde su última reforma) a lo que se suma la imposibilidad de entrar por el acceso al polideportivo. El paso de la carretera de Elche y el tramo de la Alameda hasta el IES no disponen de carril bici. Además, cuando llueve, a menudo los alrededores del IES se inundan, multiplicando los problemas de tráfico.

Foto 35. Imágenes en los alrededores del CEIP San Francisco de Asís y del IES San Pascual, en Dolores



Los pasos peatonales semaforizados y elevados construidos recientemente han reducido la velocidad de paso de los vehículos por la carretera de Elche (limitada a 50 Km/h) y es de esperar que los trabajos de construcción de una rotonda al Sur, en el nudo con el Sector 3 y la apertura de salida en el aparcamiento hacia la Alameda (que hasta ahora era un *cul-de-sac*), mejoren en parte la situación respecto al tráfico de coches, si bien el semáforo frente al IES seguirá siendo insuficiente y el excesivo uso del coche prevalece si no hay itinerarios amables para llegar caminando y/o en bici.

Otros desplazamientos de menores se dan a la Escuela de Música, los días en que reciben el curso de Educación Vial y las salidas temáticas organizadas por el Ayuntamiento.

- La Escuela de Música, de carácter privado y gestionada por la asociación Unión Musical de Dolores, recibe por las tardes entre semana mucha afluencia de menores y, por su ubicación en la Plaza del Dr. Moreno, estrecha de por sí y con acera ídem, es una zona de riesgo escolar en determinados momentos puntuales.
- La Policía Local imparte cada año el curso de educación vial, a todos los centros del municipio (excepto las guarderías). Dado que no hay circuito al uso, se corta la calle del 60.076, entre la Avenida y Pintor Sorolla, y el alumnado por niveles se desplaza hasta allí caminando, desde sus respectivos centros, acompañados por el profesorado y la propia Policía.
- El Ayuntamiento organiza varias salidas anuales para escolares, de los CEIPS y del IES, a las que acuden andando desde los centros, acompañados por profesorado y por la Policía Local, que va cortando el tráfico. Son actividades normalmente para visitar: el Auditorio Municipal, para alguna actuación teatral, el Centro Multicultural y el propio edificio del Ayuntamiento; y cada una tiene una temática de fondo: valenciano, inglés, teatro y ciencia. Estas actividades organizadas por el Ayuntamiento que ya se realizan a pie representan una buena oportunidad para introducir los Caminos Escolares.
- Finalmente, el Centro Multifuncional acoge a alumnado mayor de edad para cursos y talleres variados de formación, que tienen lugar por las mañanas, aunque no de forma regular a lo largo del curso escolar.

III.9.b. Equipamiento sanitario

En el núcleo de Dolores se localiza en Centro de Salud Antonio Cerezo, en el que trabajan alrededor de 25 personas, entre facultativos y personas de servicios y mantenimiento. Los servicios que se presentan en el centro de salud son:

- Medicina de familia
- Pediatría
- Enfermería
- Análisis clínicos
- Atención continuada los fines de semana
- Matrona y trabajadora social
- Servicios administrativos

Según ha transmitido amablemente la dirección del Centro de Salud al equipo redactor, se puede estimar una asistencia semanal de alrededor de 5.000 personas, entre pacientes y acompañantes.

Figura 46. Centro de Salud Antonio Cerezo



Fuente: Conselleria de Sanitat Universal y Salud Pública. GVA

El municipio de Dolores pertenece al Área de Salud Pública de Orihuela, cuyo hospital de referencia y centro de especialidades se encuentran en dicha localidad. De esta forma los pacientes con necesidad de consultas y tratamientos especializados han de trasladarse hasta Orihuela.

El acceso al Centro de Salud es en rampa y adaptado a las personas con movilidad reducida. En la puerta hay una plaza de aparcamiento para coches de personas con discapacidad.

Las aceras del viario de acceso se consideran estrechas para el importante trasiego de personas que genera este equipamiento.

III.9.c. Equipamiento deportivo

La zona deportiva de Dolores, en funcionamiento desde los años 90, está formada por tres áreas:

- El área deportiva exterior, que cuenta con pistas de tenis, pádel, squash, baloncesto y fútbol. También se localizan las piscinas municipales
- El Club deportivo, donde se encuentran el campo de fútbol, las pistas de petanca y caliche y las pistas de tierra batida de atletismo
- Y el polideportivo cubierto, con pistas de voley y de baloncesto, y tenis de mesa

Figura 47. Pabellón municipal de Dolores



Figura 48. Vista aérea del área deportiva de Dolores y principal punto de acceso



Su horario es de 9,00 a 13,00 (poca afluencia), y de 17,00 a 22,00 h.

Los días más transitados son los sábados, pero el resto de días laborables por la tarde hay mucha afluencia.

Las edades de los usuarios dependen del deporte: fútbol y baloncesto lo más pequeños, el vóley es principalmente femenino, chicas jóvenes y el atletismo tiene más horquilla de edades.

La mayor parte de los deportistas son de Dolores y muchos vienen en coches. Los pequeños, con sus padres y los adultos solos.

Hay aparcamiento gratuito para unos 150 vehículos.

Los problemas de accesibilidad a pie se centran en el cruce de la CV 855, aunque tiene semáforo con botón existe sensación de peligro.

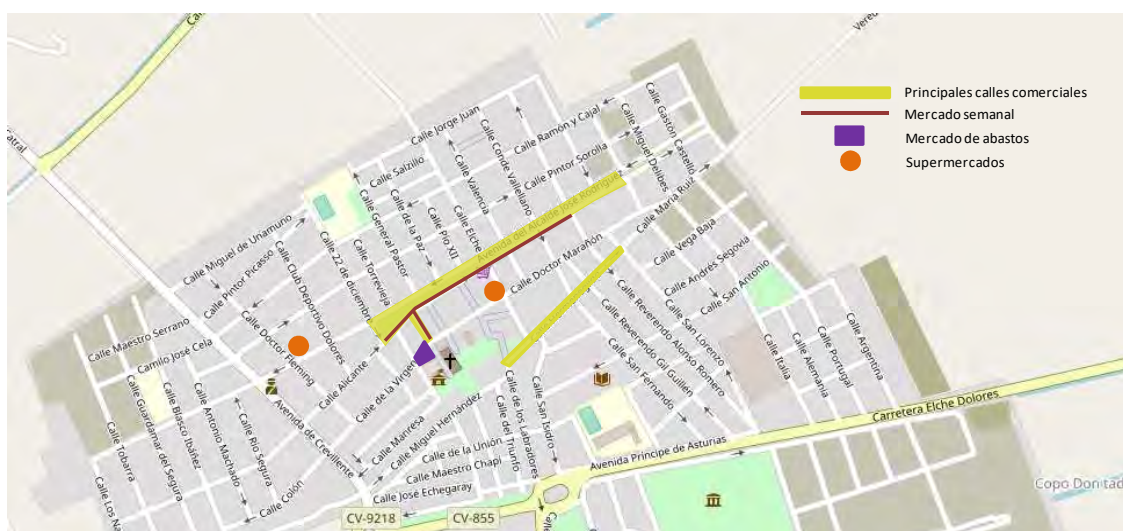
No hay carril bici de acceso ni aparcabicis.

También hay que mencionar la pista deportiva de Cuatro Caminos.

III.9.d. Actividad comercial

En Dolores se mantiene el pequeño comercio tradicional en el casco urbano, lo que facilita su accesibilidad a pie. Destacan como ejes comerciales la Avenida del Alcalde José Rodríguez y la calle de San Hermenegildo.

Figura 49. Equipamiento comercial de Dolores



Respecto a los productos de alimentación destaca el mercado de abastos, localizado en el centro urbano. Tiene un horario de 8 a 15 h y es de los pocos que abren diariamente en la zona (de lunes a sábado). Hay 13 puestos en total, 8 ocupados y con venta. Existe zona de aparcamiento con carga y descarga en la calle posterior, junto a la entrada de acopio.

Figura 50. Mercado de abastos de Dolores



Existe un mercado semanal los viernes. En la Avenida del Alcalde José Rodríguez se localiza el bazar y en una calle perpendicular (José Mira Conesa) los productos perecederos. Durante el mercado se corta el paso de vehículos. Hay más de 100 puestos, con capacidad para 150. Compradores principalmente del pueblo, aunque acude clientela de Catral, y de La Marina, principalmente extranjeros.

También se localizan en el núcleo dos supermercados de mediano tamaño, Consum e Hiperber.

Para productos más especializados, la población local se traslada a centros comerciales, como L'Aljub en Elche o Habaneras en Torrevieja.

III.9.e. Polígonos industriales

En el municipio de Dolores se localizan varias áreas industriales, destacando el Polígono Industrial Los Azarbes.

Figura 51. Polígonos y áreas de actividad económica en Dolores



Polígono Industrial Los Azarbes

Ocupa alrededor de 25 Has, y está ocupado al 50%. Se ubica a unos 2 km. del centro de Dolores.

En el polígono trabajan en la actualidad alrededor de 700 personas, pero con oscilaciones, dependiendo de la temporada hortofrutícola.

No hay transporte público y los trabajadores acuden mayoritariamente en coche, y mucha gente en bici desde Dolores por la Vereda del Pozo.

Las principales empresas instaladas son:

- Vegabaja Packaging: gran empresa de cartonajes. Alrededor de 500 trabajadores y autónomos que trabajan, principalmente en transporte. Ocupa 50.000m².
- En breve se va a instalar una empresa de resinas, con alrededor de 100 trabajadores, en las antiguas instalaciones de Sprinter.

Nº de empresas por sectores:

- Taller de coches: 2
- Desguaces: 3
- Taller apartado: 1
- Fábrica mobiliario: 1
- Mudanzas: 1
- Guardamuebles: 3
- Empresas hortofrutícolas: 2

Figura 52. Instalaciones de Vegabaja Packaging en el Polígono Los Azarbes. Fuente: <https://vegabajapackaging.es/>



Próximamente se instalará en el polígono una planta de transferencia de residuos comarcal, que dará servicio a 13 municipios. Se ha creado un consorcio a tal efecto, y se estima que trabajen 18 personas en tres turnos de seis personas cada uno. El tráfico de vehículos estimados es de uno por municipio cada noche, algunos de los cuales, según procedencia, surcarán Dolores por la carretera de Elche.

Polígono Industrial La Malagueña

Localizado al norte de núcleo urbano de Dolores están establecidas tres empresas: piscinas SDM, Velasco ganadería y otra. Trabajan alrededor de 100 personas.

Polígono Industrial La Colorá

Localizado en la carretera de San Fulgencio, se localizan una corrida, una fábrica de aceites, una empresa de reciclajes de cartón y una de grano. Trabajan alrededor de 80 personas

Corrida 3 Puentes

Hortofrutícola 3 Puentes se localiza en la carretera de San Fulgencio y se trata de una subasta de frutas y verduras de ámbito comarcal, lo cual genera mucho movimiento de vehículos y personas.

III.9.f. Otros equipamientos municipales

El Centro Multifuncional, 3.360 m² construidos en años recientes sobre el solar de 3.545 m² que antaño ocupaba el CEIP San Francisco, tiene una gran sala central, que es la Biblioteca Municipal, con casi 100 plazas, y que en invierno es muy cómoda y visitada –sin embargo en verano es demasiado calurosa-; y tres salas posteriores, de las que se utilizan dos: la central, por las tardes, es el Aula de Estudio, de 25 plazas –que se queda pequeña en determinadas fechas-, sobre todo para los exámenes de junio –cuando permanece abierta 24 horas al día, y de 8 a 22 el resto del año, fines de semana incluidos-, para los estudiantes, que pueden entrar y salir a su antojo pues tiene un sistema de entrada con código y siempre que no haya formación de adultos, y por las mañanas se utiliza para talleres y cursos de formación (municipales, subvencionados, talleres de empleo) de FPA; y la lateral que se abre en junio para los estudiantes, al quedarse pequeña la central y para poder ser utilizada también por las tardes. Los estudiantes acuden mayoritariamente andando o en bici y hay aparcabici.

La Casa de la Cultura Vieja, de 1.221 m², alberga la sede de las asociaciones (de uso mayoritariamente por la tarde), el Juzgado de Paz y Acciona. No se utiliza prácticamente para nada más, y dispone de aparcabici exterior, de 4 plazas.

El Centro Social de Cuatro Caminos, en el barrio de Los Josés, sólo se utiliza, bajo solicitud, para celebrar fiestas de cumpleaños de menores; y muy puntualmente alguna exposición, pero su ubicación y ausencia de accesos amables para caminar o ir en bici, hace que apenas acuda gente y, por lo mismo, no resulta atractiva para otros usos.

El Museo de la Huerta, se trata de un edificio de 299 m² en un solar parcialmente ajardinado de 47.931 m², con multitud de plazas para autobús delante del acceso principal, que permanece cerrado.

III.9.g. Otras actividades con atracción de visitantes

En Dolores también tienen lugar otras actividades y eventos con incidencia en el viario público. Entre ellas destacan:

- FEGADO, Feria de Ganado de Dolores, es la más importante del sector de toda la Comunidad Valenciana.
 - Tiene lugar el primer fin de semana largo de agosto, de jueves a domingo
 - En 2017 recibió un total de 20.000 visitantes. En 2018 se estima que casi 30.000
 - Se instala alrededor del Museo de la Huerta, en el Parque, polideportivo y en la parcela aledaña. Perros y caballos: agility y morfológico
- La fiesta local en homenaje a la Virgen de los Dolores, en septiembre.
 - Tiene lugar el primer fin de semana de agosto, de jueves a domingo

III.10. DENUNCIAS DE TRÁFICO Y SEGURIDAD VIAL

Según los datos aportados por la Policía de Dolores, en 2018 se tramitaron 137 denuncias relacionadas con infracciones de vehículos. Ello supuso una reducción del 12% respecto al año anterior.

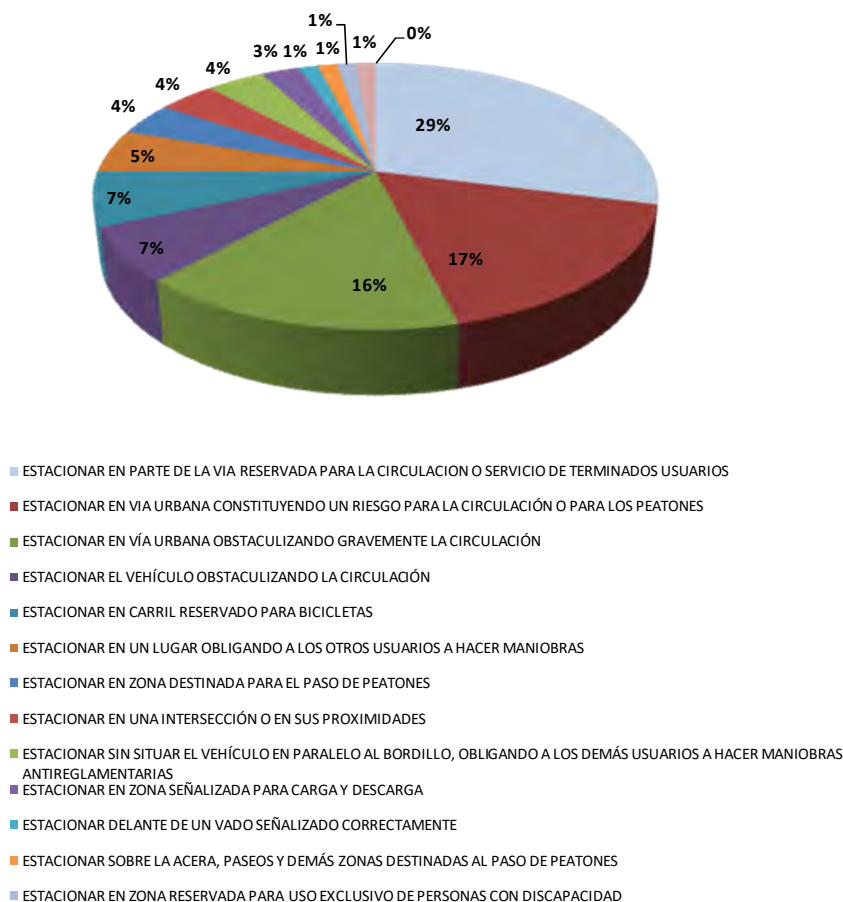
Tabla 9. Denuncias por infracción de vehículos

DENUNCIAS POR INFRACCIÓN DE VEHÍCULOS	2017	2018
NO OBEDECER UNA SEÑAL DE PROHIBICIÓN (SEÑAL MOVIL, PROHIBIDO ESTACIONER, LINEA AMARILLA, ETC)	71	52
ESTACIONAR DELANTE DE UN VADO SEÑALIZADO CORRECTAMENTE	23	22
ESTACIONAR SOBRE LA ACERA, PASEOS Y DEMÁS ZONAS DESTINADAS AL PASO DE PEATONES	9	13
ESTACIONAR EN ZONA RESERVADA PARA USO EXCLUSIVO DE PERSONAS CON DISCAPACIDAD	2	12
ESTACIONAR EN REBAJES DE LA ACERA PARA EL PASO DE PERSONAS DE MOVILIDAD REDUCIDA		5
ESTACIONAR EN ZONA SEÑALIZADA PARA CARGA Y DESCARGA	19	5
ESTACIONAR EN ZONA DESTINADA PARA EL PASO DE PEATONES	2	4
ESTACIONAR EN UNA INTERSECCIÓN O EN SUS PROXIMIDADES	1	3
CONducir DE FORMA NEGLIGENTE	3	3
NO UTILIZAR CINTURÓN DE SEGURIDAD	1	3
ESTACIONAR SIN SITUAR EL VEHÍCULO EN PARALELO AL BORDILLO, OBLIGANDO A LOS DEMÁS USUARIOS A HACER MANIOBRAS ANTIREGLAMENTARIAS	1	3
ESTACIONAR EN UN LUGAR OBLIGANDO A LOS OTROS USUARIOS A HACER MANIOBRAS	1	3
ESTACIONAR EL VEHÍCULO OBSTACULIZANDO LA CIRCULACIÓN		2
ESTACIONAR EN CARRIL RESERVADO PARA BICICLETAS		1
CONducir UTILIZANDO EL TELÉFONO MÓVIL	1	1
NO RESPETAR LAS SEÑALES DE LOS AGENTES DE CIRCULACIÓN	1	1
CONducir DE FORMA TEMERARIA	1	1
ESTACIONAR EN VÍA URBANA OBSTACULIZANDO GRAVEMENTE LA CIRCULACIÓN	8	1
ESTACIONAR EN VÍA URBANA CONSTITUYENDO UN RIESGO PARA LA CIRCULACIÓN O PARA LOS PEATONES	1	1
ESTACIONAR EN PARTE DE LA VÍA RESERVADA PARA LA CIRCULACIÓN O SERVICIO DE TERMINADOS USUARIOS		1
NO RESPETAR LINEA LONGITUDINAL AMARILLA CONTINUA EN BORDILLO	6	
CIRCULAR CON TASA DE ALCOHOL EN AIRE EXPIRADO SUPERIOR A LA ESTABLECIDA	1	
CIRCULAR POR LA ACERA O ZONA PEATONAL	1	
NO RESPETAR EL CONDUCTOR LA LUZ ROJA DE UN SEMÁFORO	1	
ESTACIONAR EN DOBLE FILA	2	
TOTAL	156	137

La mayor parte de las denuncias están relacionadas con el estacionamiento, el 55% del total, mientras que el 38% tienen que ver con la falta de respeto a señales de prohibición.

Respecto a las denuncias relacionadas con el aparcamiento destacan las infracciones de “estacionar en vía urbana constituyendo un riesgo para la circulación o para los peatones”, así como “estacionar en parte de la vía reservada para la circulación o servicio de terminados usuarios” y “estacionar en vía urbana obstaculizando gravemente la circulación”.

Figura 53. Tipología de denuncias de circulación relacionadas con el estacionamiento. Dolores, 2018



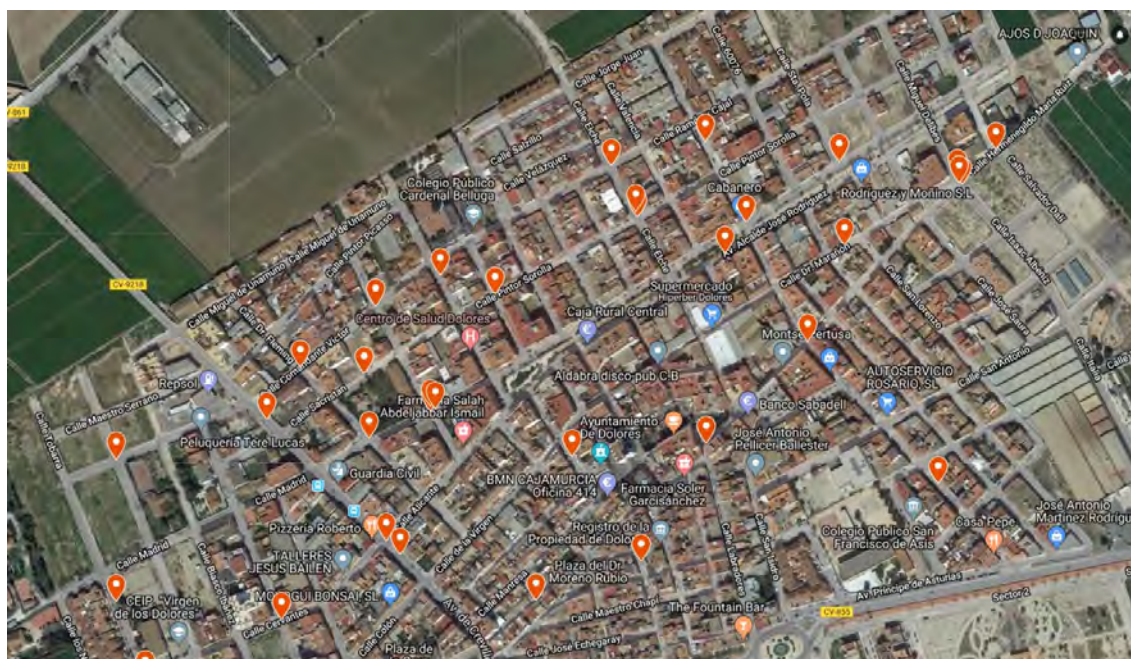
Respecto a los accidentes que han tenido lugar en el término municipal, en 2018 se observó una reducción del 18% (48 en 2017 frente a 39 en 2018).

Respecto a 2017 la mayor parte de los accidentes se refieren a choques y alcances entre vehículos, en los cuales hubo diez heridos, con un ciclista fallecido. Sólo hubo un accidente en que estuviera involucrado un peatón.

Figura 54. Accidentes localizados en el municipio de Dolores, 2017



Figura 55. Accidentes en el casco urbano de Dolores, 2017



En 2017, las calles en las que se produjeron más accidentes son Alcalde José María Rodríguez, Hermenegildo María Ruiz, Carretera de Crevillente y Juan XXIII.

Como puntos negros destacan los cruces de Miguel Delibes con Hermenegildo María Ruiz y calle Club Deportivo Dolores con Juan XXIII.

IV. ELABORACIÓN PARTICIPADA DEL DIAGNÓSTICO

IV.1. SOCIOGRAMA DE LA MOVILIDAD EN DOLORES

A fin de definir qué representantes de las entidades y asociaciones y personas no adscritas de Dolores relacionadas con la movilidad y la accesibilidad es conveniente que participen en el proceso de desarrollo del PMUS desde el inicio y en su puesta en marcha y seguimiento, a través de la Mesa de la Movilidad, se ha realizado un sociograma de Dolores, procurando aunar a personas que representen a la sociedad majaera en toda su diversidad y complejidad.

Para ello se ha partido de la información acopiada de las entrevistas personales, del Registro de Asociaciones del Municipio y de trabajo de campo, dado que hasta el momento en Dolores no hay aún establecida ninguna plataforma formal de participación coordinada desde el Ayuntamiento.

Respecto al Registro de Asociaciones de Dolores, el Área de Asuntos Sociales ha realizado una actualización para este fin, para identificar aquellas entidades que permanecen activas a febrero de 2019. El resultado arroja 41 entidades, de las cuales casi el 50% son de ámbito cultural, predominando entre ellas las Cofradías.

Tabla 10: Relación de asociaciones y su peso porcentual en número según el ámbito de sus fines. Fuente: Elaboración propia a partir del Registro Municipal de Asociaciones, facilitado por el Área de Asuntos Sociales

Ámbito	% sobre el total de entidades
3ª EDAD	5%
AGROPECUARIO	2%
CULTURAL	46%
DEPORTIVO	12%
EMPRESARIAL	2%
EDUCATIVO	15%
MUJERES	2%
SOCIAL	15%

Así, se propone garantizar que se incluyen las asociaciones –en especial las dedicadas a sectores sociales con mayores particularidades de movilidad, como personas con discapacidad-, políticos de todos los colores, técnicos y profesionales autónomos y otros agentes (económicos, turísticos, artísticos, etc.), y completar la composición de la Mesa de la Movilidad de Dolores con otros representantes de entes, o ciudadanía no adscrita, sin que falten:

- Dada su importancia en Dolores, el sector económico agrario, como algún miembro del Consejo Agrario, y gerentes de empresas del sector, como Hortofrutícola 3 Puentes o Cartonajes Vega Baja.
- Del sector juvenil e inmigrante, cabe identificar, por ejemplo a través del Área de Juventud, el Informajoven o Turismo o Asuntos Sociales, e invitar, a personas jóvenes e inmigrantes, tanto de la UE como procedentes de otros países.

- El sector educativo es de gran importancia, por lo que resulta clave garantizar la convocatoria del mismo, bien directamente, bien a través del Consejo Escolar, que aglutina a Centros y también a las AMPAs.
- Las empresas concesionarias de servicios regulares y discrecionales de transporte público, además de a la titular de la única licencia de taxi del municipio.
- Por último, y en absoluto menos importante, a los cuerpos de seguridad y movilidad, elementos clave, como la Policía Local y la Guardia Civil.

Varias de las entidades sugeridas, asistieron al taller del PMUS del pasado mes de febrero. Junto con el Plan de Acción del PMUS, se entregará al Ayuntamiento un listado completo de la propuesta de composición de la Mesa. Además, se puede informar o invitar puntualmente a responsables o técnicos de la Diputación de Alicante y/o de la Dirección General de Obras Públicas, Transporte y Movilidad, mayormente cuando se traten temas de su competencia, como las nuevas líneas de autobuses comarcales, o el proyecto de la Ruta de la Sal.

IV.2. ENTREVISTAS REALIZADAS

Desde la firma del contrato del inicio de la redacción del PMUS de Bullas, el equipo redactor se ha reunido en varias ocasiones con técnicos municipales y ha realizado entrevistas a los responsables de la mayoría de las Áreas del Consistorio, así como a la Policía Local y a responsables de servicios de transporte público, a fin de recabar información general sobre la movilidad en Dolores y más específica sobre los principales destinos de Dolores.

Gracias a esos contactos, sumados al taller en el marco del PMUS realizado el 14 de febrero, ha sido posible recopilar información sobre los principales destinos y rutas de los desplazamientos de la población de Dolores, y conocer su percepción sobre los problemas respecto a la movilidad en el municipio majaero, que ha permitido completar la redacción de este Diagnóstico. Estas han sido las entrevistas realizadas:

Tabla 11: Entrevistas personales realizadas en el marco del PMUS, a marzo de 2019

	Nombre	Cargo	Entidad
1	Adolfo Rodríguez Nieto	Coordinador	Centro de Salud Antonio Cerezo
2	Ana Belén Hernández Rodríguez	Concejala de Deportes	Ayuntamiento de Dolores
3	Antonio Bascuñana	Concejal de Policía Local	Ayuntamiento de Dolores
4	Carmen Gil	Concejala Mercado, Cementerio y Mujer	Ayuntamiento de Dolores
5	José Christian Cañizares Sánchez	Inspector de Policía	Ayuntamiento de Dolores, Policía Local
6	José Joaquín Hernández	Alcalde y C. Obras y Servicios	Ayuntamiento de Dolores
8	Manolo Sarabia Martínez	Responsable	Ayuntamiento de Catral, Bus a Hospital
9	Manuel Pérez Rodríguez	Concejal de Educación	Ayuntamiento de Dolores

10	María Luisa Pascual	Taxista	Taxi de Dolores
11	Rafael Andreu	Técnico	Ayuntamiento de Dolores
12	Raquel Rocamora	Concejala de Urbanismo y Desarrollo Local	Ayuntamiento de Dolores
13	Víctor Manuel Gomis García	Representante	Asociación Valenciana de Estudios Universitarios

IV.3. PRIMER TALLER DE PARTICIPACIÓN DE LA MESA DE LA MOVILIDAD

El primer taller en el marco del PMUS de Dolores tuvo lugar el jueves 14 de febrero de 2019. Asistieron unas 40 personas, representantes de diversos sectores presentes en Dolores, desde responsables de Área del Ayuntamiento hasta multitud de personas activas en el tejido asociativo del municipio, pasando por profesionales públicos y autónomos y expertos del ámbito agrario. Se prevé un segundo taller de retorno en cuanto esté finalizado el Plan de Acción del PMUS, y es de esperar que las personas asistentes conformen la Mesa de la Movilidad de Dolores como órgano participativo permanente de debate y seguimiento sobre los temas de movilidad en el municipio. A tal fin, se facilita al Ayuntamiento el listado de entidades y representantes de la ciudadanía que deberían formar parte de ella.

Foto 36. Asistentes al inicio del primer taller del PMUS de Dolores



El documento completo de la relatoría del taller, se incluye en el Anexo 3 de este Diagnóstico. Su primera versión ha sido enviada por correo electrónico a todas las personas asistentes, para brindarles la oportunidad de puntualizar o comentar su contenido, así como para informarles de que será hecho público, a menos que muestren expresamente su disconformidad.

IV.4. INSTRUMENTOS DE COMUNICACIÓN Y TRANSPARENCIA

La redacción del PMUS se apoya en una serie de instrumentos de comunicación que maximicen su conocimiento y la transparencia, permitiendo dar a conocer el proyecto entre la ciudadanía, así como hacer operativos mecanismos que permitan recoger las sugerencias y/o modificaciones que puedan ser incorporados al PMUS. Dado que genéricamente la puesta en marcha de un PMUS requiere cambios en los hábitos es importante conseguir que el mayor porcentaje posible de la población sepa qué es un PMUS y el proceso de desarrollo del de su municipio.

Por ello, se procura desde el inicio de los trabajos que cada uno de los hitos del Plan tenga una trascendencia en los medios de comunicación, especialmente los locales, y también comarcales y regionales. En esta línea, se han publicado 2 notas de prensa sobre el PMUS majaero: una el 3 de diciembre de 2018 en el apartado de Noticias de la web municipal, www.dolores.es, sobre el comienzo de los trabajos del PMUS ([disponible aquí](#)), y otra sobre el taller de movilidad, publicada en febrero en el Diario de la Vega ([disponible aquí](#)).

Foto 37. Vista parcial de la noticia sobre el PMUS de Dolores publicada en el Diario de la Vega, el 21 de febrero de 2019



DIARIO DE LA VEGA

ITV SAN BARTOLOMÉ-TORREVEJÍA- PILAR DE LA HORADADA
Unidad Ciclomotores, Quads, Cuadriciclos, Tractores

ACTUALIDAD > [01/03/2019] El patrimonio oriolano se exhibe en Rabat > ORIHUELA

Dolores inicia el Plan de Movilidad Urbana Sostenible

21/02/2019 • Silvia Guerrero Lidón

Es el primer municipio de la Vega Baja de menos de 20.000 habitantes en comenzar el PMUS e implicar a la ciudadanía

Todo PMUS parte de un Diagnóstico sobre el actual modelo de movilidad de las personas y mercancías, cuáles son las consecuencias de carácter social, económico y medioambiental de este modelo y cuáles son las necesidades de movilidad de la población. A partir de ahí se establece el Plan de Acción, que recoge las estrategias y líneas de actuación de las políticas municipales para lograr una movilidad más sostenible.

Una de las condiciones para un PMUS útil y realista es imprescindible que sea elaborado conjuntamente con la **ciudadanía**. El alcalde, José Joaquín Hernández, explica que "el Ayuntamiento consciente de ello, el pasado jueves 14 de febrero el Ayuntamiento invitó a participar en un taller sobre el PMUS a representantes de asociaciones, partidos políticos, profesionales y agentes económicos".

También se ha facilitado al Ayuntamiento una propuesta de apartados y contenidos iniciales para el Portal de Movilidad del PMUS de Dolores, que se alojará en el dominio municipal y que podrá actualizarse, entre otras herramientas con planos específicos (de cierre de calles, cambios de sentido del viario temporales o definitivos, etc.) elaborados por la Policía Local, una vez les sean facilitados en formato digital y editable los planos georeferenciados elaborados durante la redacción del PMUS.

V. DIAGNÓSTICO DE LA MOVILIDAD EN DOLORES

Se presenta a continuación y a modo de síntesis del diagnóstico un análisis DAFO cuyo objetivo es:

- Explorar nuevas soluciones a los problemas identificados.
- Identificar las barreras que podrían limitar la consecución de los objetivos fijados.
- Decidir sobre la orientación más eficaz a adoptar por las políticas de movilidad.
- Revelar las posibilidades y limitaciones para cambiar el contexto de la movilidad en Dolores.

DEBILIDADES	FORTALEZAS
Marco físico, territorial y ambiental - Problemas por inundación, especialmente graves en ciertos puntos Marco socioeconómico - Tasa de motorización superior a la media regional - Tasa de masculinidad en los camets de conducir mayor a la media regional - Excesiva utilización del coche en los desplazamientos por motivo laboral Marco estratégico e institucional - No existe área de Movilidad Participación, sensibilización y coordinación intramunicipal - No existe experiencia previa en procesos participativos permanentes - Hábitos de movilidad poco sostenibles, incluso para trayectos cortos - Falta fluidez en la coordinación intramunicipal, por deficiencias en las herramientas disponibles y/o falta de recursos humanos y de tiempo - Dos tercios de la oposición municipal no ha participado, de momento, en la elaboración del PMUS Calidad del espacio público y peatonal - Débil permeabilidad en la Avda. de Crevillente y carretera CV-855. - Discontinuidades peatonales en algunas zonas (bulevar Avda. Alcalde José Rodríguez, etc.). - Aceras con ancho reducido en muchos casos. - Escasa iluminación en los caminos y veredas	Marco físico, territorial y ambiental - Terreno llano - Núcleo urbano compacto y áreas de crecimiento adyacentes al mismo - Climatología propicia para modos no motorizados - Cercanía de núcleos del entorno con los que existen muchas relaciones - Ausencia de problemas de calidad del aire (gases, partículas y ruido) - Gran valor paisajístico de la Huerta - La corrida de 3 Puentes es puntera a nivel de la comarca de la Vega Baja Marco socioeconómico - Mayor proporción de población joven que el entorno comarcal - Distribución del empleo más equilibrada que el entorno regional - El espacio de la Huerta, con su red de caminos y veredas y cuidada y productiva en su mayor parte - Más del 50% de los desplazamientos laborales se realizan en el municipio Marco estratégico e institucional - Apoyo institucional al desarrollo del PMUS - Adhesión al Pacto de los Alcaldes por el Clima y la Energía (PACE) en 2019 Participación, sensibilización y coordinación intramunicipal - Por la dimensión de la población y la buena vecindad, la comunicación directa con los diversos agentes (sociales, económicos, etc.) es fluida - La convocatoria al primer taller del PMUS ha sido bastante exitosa - La gente es consciente de que tiene hábitos adquiridos de movilidad poco sostenibles y saludables - La coordinación entre el equipo de gobierno es aceptable

Accesibilidad

- Cruces peatonales poco seguros en algunas zonas.
- Vados peatonales no enrasados en muchos puntos. Con pendientes inadecuadas. Falta de ellos en algunos puntos.
- Vados de entrada a garajes con pendiente excesiva. Dificultan el tránsito peatonal.
- Faltan plazas de aparcamiento para vehículos de personas con movilidad reducida en algunos edificios públicos

Bicicleta

- Vías ciclistas discontinuas, diseño deficiente tanto de la sección como de los cruces e intersecciones
- Falta de permeabilidad de la red viaria urbana
- Falta de aparcamientos en los principales destinos

Transporte público

- Insuficiente conexión comarcal
- Información general sobre las conexiones existentes muy dispersa
- Falta de información sobre las líneas en las marquesinas
- Marquesinas no adaptadas a personas con movilidad reducida
- El transporte escolar periférico es mejorable
- El transporte escolar municipal se realiza en autobús que debe cruzar la localidad

Viario, tráfico y aparcamiento

- Las infraestructuras no están adaptadas a los transportes no motorizados

Calidad del espacio público y peatonal

- Centro histórico peatonalizado
- Proyecto de peatonalización de un nuevo tramo de viario
- Superficies casi planas.
- Presencia de jardines amplios, especialmente en las nuevas urbanizaciones.

Accesibilidad

- Existen Plan de Accesibilidad
- No existen calles con rampas elevadas

Bicicleta

- Cultura de la bicicleta (entre las personas mayores)
- Terreno llano y distancias cortas
- Promoción de la bicicleta por parte de la Generalitat
- La Ordenanza municipal de Circulación contempla la movilidad ciclista

Transporte público

- Existen marquesinas en las paradas de autobús
- El transporte escolar municipal no será necesario a partir del curso 2019-20, ahorrando recursos económicos y problemas ambientales al municipio

Viario, tráfico y aparcamiento

- Reducción de las denuncias de tráfico en 2017 respecto al año anterior

actualmente

- Saturación en horas punta de las vías principales generadas por el tráfico de paso
- Gran número de infracciones relacionadas con el aparcamiento

Centros atractores

- Aceras estrechas de acceso al Centro de Salud
- Inexistencia de accesos ciclistas al Polideportivo y a equipamientos docentes
- Ausencia de aparcabicis en muchos equipamientos (Polideportivo, Auditorio, CEIPs, etc.)
- No hay transporte público ni acceso ciclista al Polígono de Los Azarbes

Seguridad vial

- Existencia de algunos puntos negros de seguridad vial

Carga y descarga

- Indisciplina en el respeto a los tiempos
- Ocupación de las zonas de carga y descarga por vehículos no autorizados

- Distancias cortas en los desplazamientos internos
- Ausencia de problemas de aparcamiento en la vía pública
- Desde la administración local se promueven modos de transporte más sostenibles con puntos de carga para vehículos eléctricos en la vía pública

Centros atractores

- La gran parte de los equipamientos están integrados en el núcleo urbano
- Hay predisposición del sector educativo a implantar Caminos Escolares

Seguridad vial

- Baja tasa de accidentes
- Riesgo percibido en CV-855

AMENAZAS	OPORTUNIDADES
- Si aumenta el número de habitantes y visitantes, implica más coches. - Envejecimiento de la población - Las nuevas formas de movilidad (patinetes, etc.) y la necesidad de su regulación - Los modos de transporte “limpios” privados siguen teniendo un coste superior a los convencionales - Hábitos de compra ligados al coche para los desplazamientos a grandes superficies	- Población visitante con conciencia ambiental - Gran número de residentes extranjeros en municipios del entorno que puede atraer Dolores con una buena infraestructura ciclista y peatonal - Nuevas líneas de autobús al Hospital de Orihuela y de conexión a la comarca - Nuevas áreas de crecimiento urbano, donde se puede establecer un modelo de movilidad sostenible desde los inicios de su desarrollo - Red de caminos y veredas que pueden adecuarse para el tránsito peatonal y ciclista

VI. LA MOVILIDAD FUTURA DE DOLORES

VI.1. OBJETIVOS GENERALES Y MARCO ESTRATÉGICO DEL PLAN

El objetivo fundamental del PMUS de Dolores es mejorar la movilidad del municipio desde criterios de sostenibilidad. Es decir, dotar al sistema de desplazamientos del municipio de una serie de cambios que permitan calificarlo como un modelo de movilidad sostenible.

En ese sentido, la introducción del concepto de “movilidad”, en sustitución del tradicional “tráfico o circulación”, implica que ya no basta con reflexionar sobre los flujos de vehículos, la congestión del viario o la dificultad del aparcamiento. Es preciso atender las necesidades de desplazamiento de todos los ciudadanos y ciudadanas, vayan en vehículo trabajar o caminen acompañando a un familiar, conduzcan un automóvil o sean pasajeros de un autobús, transporten una mercancía o empujen una silla de ruedas. La movilidad integra a todos y a todas, integra las necesidades de todas las personas.

Además, cuando se actúa bajo el paraguas de la sostenibilidad, no basta con fijar la atención en los desplazamientos, sino que hay que dirigir también la mirada hacia las consecuencias de los mismos en el entorno y, derivadamente, fijar objetivos ambientales.

Pero además de las medioambientales, la interpretación del concepto de movilidad sostenible incluye las variables sociales y económicas (salud, convivencialidad, deterioro del espacio público, autonomía, equidad, etc.). Perturbaciones que, como las ambientales, se presentan en un doble plano local y global.

Se trata, en definitiva, en hacer del PMUS de Dolores la herramienta que sirva para dotar de mayor eficiencia y racionalidad al sistema de desplazamientos municipal, mejorando al mismo tiempo la calidad de vida de sus ciudadanos.

El cumplimiento de dichos objetivos requiere la definición de un marco estratégico para la actuación municipal, que sirva de guía para el diseño y despliegue de las acciones concretas previstas por el Plan:

Movilidad peatonal y calidad del espacio público

El enfoque de los trabajos de desarrollo del PMUS se realiza desde el convencimiento de que los objetivos de la movilidad sostenible son más fácilmente realizables cuando los peatones se sitúan en el primer lugar del orden de prioridad para la planificación. Para ello, el análisis exhaustivo de las barreras y condicionantes de toda índole a la movilidad peatonal favorecerá el diseño de una red de itinerarios peatonales cómodos y seguros. Pero la consideración del peatón incluye también al análisis del espacio público como catalizador de las relaciones sociales. El diseño de un espacio urbano atractivo y de calidad constituye igualmente una prioridad en los trabajos del PMUS de Dolores.

Movilidad ciclista

La movilidad ciclista constituye otro pilar en el que basar el desarrollo de un modelo de movilidad sostenible, al ser este el modo de desplazamiento más eficiente en distancias de hasta 8 km, en el que se incluye gran parte de los desplazamientos cotidianos que se producen en Dolores.

Además, Dolores cuenta con la ventaja de su tradición respecto a la movilidad ciclista, y la topografía y climas favorables a que la bicicleta sea un modo de transporte habitual.

Los trabajos se han de centrar en el análisis de barreras y condicionantes, como punto de partida para el desarrollo de una red ciclista cómoda y segura, que movilice la demanda latente que existe para este modo, así como ayude a atraer nuevos usuarios.

Calmado del tráfico y gestión del viario

En coherencia con los principios de la nueva cultura de la movilidad, la concepción y diseño del viario que se realice en el marco del PMUS de Dolores debe actualizar el modo en que habitualmente se establece el diseño y jerarquización de la red viaria, dando una excesiva prioridad a criterios de flujo de vehículos motorizados, apostando por otros criterios que atienden a las necesidades de circulación peatonal y ciclista, así como a las exigencias de la calidad de vida y la recuperación del espacio público.

Transporte público

Muchas veces convertido en el único modo de desplazamiento posible para determinados grupos de personas que no disponen de coche y encuentran dificultades para su movilidad no motorizada (ya sea por la localización de los destinos o por unas condiciones que dificultan la marcha a pie o en bicicleta), un modelo de movilidad sostenible, como el que se desea para Dolores, debe ofrecer un sistema de transporte público atractivo y de calidad, lo que se traduce en una buena cobertura comarcal, así como unas frecuencias y tiempos de viaje competitivos.

Las nuevas concesiones pendientes de la red de autobuses interurbanos suponen una mejora sustancial de la red actual. El Ayuntamiento debe velar por el cumplimiento de las condiciones establecidas.

Sin olvidar sus condiciones de accesibilidad, que lo deben hacer apto para todo el mundo.

Movilidad al trabajo

Sin ser la única, la movilidad al lugar de trabajo es una de las que más número de desplazamientos genera en Dolores, cuyas características de recurrencia y concentración horaria le aportan unas características particulares. Es importante que los principales lugares de concentración de trabajadores, como el Polígono industrial de El Azarbe distintas posibilidades a los trabajadores y trabajadoras de Dolores a la hora de realizar sus desplazamientos al trabajo.

Movilidad y autonomía infantil

Partiendo del concepto de “camino escolar”, el PMUS de Dolores ha de apostar por una transformación de las pautas de movilidad infantil y la creación de condiciones urbanas y sociales donde los menores puedan moverse con autonomía y seguridad. La mejora de la movilidad al cole es entendida como un primer paso hacia la reconsideración de la infancia en la ciudad y su autonomía no sólo en los desplazamientos a la escuela, sino en el conjunto de la ciudad.

Accesibilidad y movilidades invisibles

El concepto de movilidad sostenible hace emerger las necesidades de desplazamiento de numerosos colectivos y grupos sociales que previamente no cabían en el enfoque del tráfico. El enfoque aplicado por el PMUS de Dolores concibe la ciudad para ser utilizada por todos los colectivos que la integran, sin diferencias derivadas por las capacidades físicas, psíquicas, sensoriales, de edad o género.

Integración de la movilidad sostenible en el planeamiento urbano

La movilidad es el resultado de la necesidad de desplazamiento de un punto a otro del territorio.

La herencia del desarrollo urbanístico pasado determina la movilidad actual y futura. Ello hace que la integración entre movilidad sostenible y planeamiento urbanístico constituya un aspecto clave a la hora de abordar el PMUS. Se trata de analizar las figuras de planificación desarrolladas hasta la fecha, así como las diferentes ordenanzas municipales en materia urbanística, proponiendo, cuando sea el caso, directrices para una mejor integración de la movilidad, relativas a la estructura urbana (densidad, mezcla de usos), concentración y segregación funcional y zonal de las actividades, así como de funcionalidad del transporte público y los modos no motorizados.

VI.2. OBJETIVOS DEL PMUS DE DOLORES

Dichos objetivos generales se concretan en una serie de objetivos específicos, más precisos y cuantificables, que sirven de base para sistematizar el conjunto de actuaciones que conforman el Plan de Acción del PMUS de Dolores. Se trata de lograr:

2.1 Una Movilidad SOSTENIBLE:

Apostar por la movilidad sostenible supone invertir la pirámide tradicional de la movilidad, en donde el vehículo privado era el protagonista, permitiendo que ahora el protagonista sea en primer lugar el peatón y posteriormente otros modos de transporte sostenible como puedan ser la bicicleta o el transporte público. Se trata de que reduzca sus emisiones contaminantes y de ruido, preservando su entorno del deterioro ambiental y contribuyendo así a una mayor calidad de vida

Indicador básico: reparto modal del coche

2.2 Una Movilidad INCLUSIVA

En el diagnóstico se ha visto que hay ciertos problemas de accesibilidad (aceras estrechas, indisciplina de aparcamiento, etc.), eso sumado a una limitación del transporte público hace que desplazarse por Dolores no sea fácil para ciertos sectores de la población. El objetivo sería conseguir que la movilidad en Dolores sea más inclusiva, mejorando la accesibilidad, creando un espacio público más amable y potenciando en lo posible el transporte público.

Indicador básico: incumplimientos de la normativa de accesibilidad

2.3 Una Movilidad AMABLE

Con más espacio para las personas, de tal forma que la calle sea un elemento clave para la convivencia y socialización, favoreciendo la cohesión de su población.

Indicador básico: superficie de áreas peatonales y plazas

2.4 Una Movilidad SEGURA

Con menor número de víctimas de accidentes de tráfico y de menor gravedad. Además de una menor percepción de riesgo por parte de todos los usuarios. Conseguir que las calles y plazas de Dolores sean más seguras va en beneficio de todos.

Indicador básico: nº de accidentes de tráfico y de víctimas

2.5 Una Movilidad SALUDABLE

Que, frente a los hábitos sedentarios de la actualidad, promueva una movilidad más activa y menos dependiente del tráfico motorizado, contribuyendo así a una mejor salud de su ciudadanía.

Indicador básico: desplazamientos en modos no motorizados

2.6 Una Movilidad EFICIENTE

Que disminuya su consumo energético de fuentes no renovables, contribuyendo así al reto global de frenar el cambio climático, además de favorecer la soberanía energética.

Indicador básico: consumo energético de la movilidad

2.6 Una Movilidad ACOGEDORA

Que cuide su patrimonio, tanto urbano como natural y, con ello, atraiga un mayor número de visitantes, contribuyendo a dinamizar la ciudad.

Indicador básico: número de visitantes

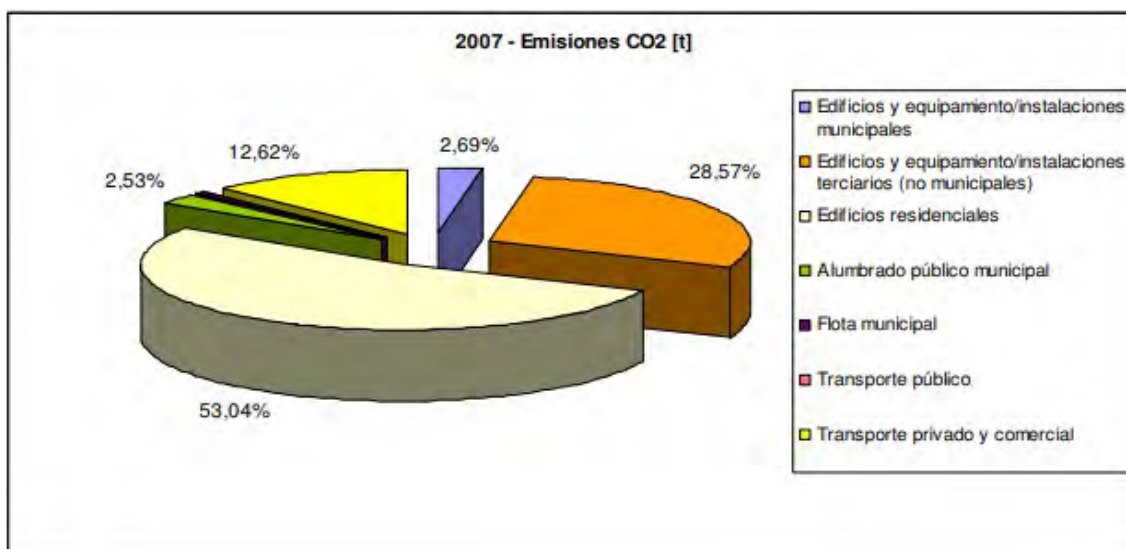
VII. ESCENARIOS DE MOVILIDAD SOSTENIBLE

VII.1. EMISIONES DE CO₂ DEL SECTOR TRANSPORTE

Dado que Dolores se adhirió al Pacto de los Alcaldes (PA) en 2010, se dispone de sendos Informes de Emisiones, el de referencia, a 2007, y el de seguimiento, a 2010, para el municipio, así como del Plan de Acción de Energía Sostenible (PAES). Asimismo, a inicios de 2019 el Ayuntamiento de Dolores se adhiere al Pacto de los Alcaldes por el Clima y la Energía (PACE), que amplía a 2030 y hace más ambiciosos los objetivos de reducción de emisiones, de manera que es esperable que a corto plazo se realicen Informes de Emisiones más actuales. A la fecha, para la redacción de este PMUS, se han analizado y revisado los dos informes existentes y se elabora una estima a 2017, así como una proyección a 2026 para la generación de los escenarios.

En el PAES, se refleja que el transporte privado y comercial suponía a 2007 el 12,62% del total de emisiones de CO₂.

Figura 56. Porcentaje emisiones por sectores a 2007 en Dolores



Para ello, en lo que respecta a la movilidad, se toma como eje de los cálculos la emisión de CO₂, como principal gas de efecto invernadero, procedente del tráfico privado y comercial, considerando irrelevantes aquellas procedentes del transporte público, al no haber servicio urbano (aparte de los servicios escolares, de poca repercusión relativa) y siendo mínimas las conexiones interurbanas, y siendo también ínfima la incidencia de la flota municipal de vehículos respecto al total del parque de vehículos del municipio. En lo que respecta al alumbrado público, en parte relacionado con la movilidad sostenible por sus efectos sobre la peatonalización y el uso de la bici y la calidad del espacio público, no se ha incluido en la estima por su bajo peso sobre el total a 2007 (2,53%) y varias actuaciones en los últimos años que han mejorado su eficiencia, a la redacción de este documento aún sin valorar.

De la encuesta realizada para el Estudio de Movilidad, documento también elaborado en el marco del PA, a 2010, se deduce que se realizaban en turismos particulares hasta el 96,60% de los desplazamientos de menos de 4 km, y el 92,50% de los desplazamientos a centros

comerciales, de trabajo y de servicios; mientras que de la encuesta realizada en 2011 para la Estrategia Territorial de la Comunidad Valenciana 2030, sobre desplazamientos al lugar de trabajo, se desprende que el 66% de los trayectos se realizaban en coche por este motivo, y sólo el 10% a pie, el 5% en bici y el 12% en autobús.

En consecuencia, se procede al análisis y revisión de los datos disponibles relativos a las emisiones de CO₂ en 2007 y 2010. Se parte de las siguientes premisas:

- Los km/año recorridos por vehículo, en 2007, proceden de una encuesta a la población realizada para la redacción del Inventario de Referencia en el marco del Pacto de los Alcaldes.
- Ese kilometraje se da por bueno tanto para el Inventario de Referencia como para el Inventario a 2010.
- El número de vehículos es facilitado por el Ayuntamiento, y se consideran turismos (gasolina y gasóleo), furgonetas y camiones (gasóleo), y motocicletas y ciclomotores (gasolina), que suponen más del 96% del parque total.
- El consumo medio (l/100km) reflejado en los Inventarios de Emisiones procede de listado obtenido de SUMA Gestión Tributaria (Diputación de Alicante).
- El factor de conversión de consumo de carburante (l/año) a consumo energético (kWh/l) es de 9,82 y 8,99 para el gasóleo A o B y la gasolina, respectivamente, según documento del IDAE.
- El factor de conversión de consumo energético (kWh/l) a emisiones de CO₂ (tCO₂) utilizado es de 0,267 y 0,249 para el gasóleo A o B y la gasolina, respectivamente, según documento del IDAE.
- En el marco del PMUS, se revisan los cálculos de las emisiones de CO₂, optando por utilizar el factor de conversión del Inventario Nacional de Gases de Efecto Invernadero (INGEI) del IDAE, para cada año, a partir del consumo total de carburante, invariable para 2007 y 2010, de 2,295 para gasolina y 2,653 gasoil, y las diferencias son ínfimas, sólo debidas a pequeños errores de cálculo.

La siguiente tabla resume los resultados contenidos en el Informe de Emisiones año 2010 del PA, que concluye que la variación de emisiones de CO₂ debida al transporte privado y comercial entre 2007 y 2010, calculada a partir del consumo energético fue de +2,06% y -2,96% para gasolina y gasoil, respectivamente. Y resultando la variación 2007-2010 de las emisiones de CO₂ por la combustión de carburantes global del -2,31%, al ser el volumen neto de consumo de gasoil –por su parte más eficiente- muy superior al de gasolina.

Tabla 12. Tabla de cálculo de emisiones de CO₂ por el transporte privado y comercial, y evolución 2007-2010 de Dolores. PA-PMUS

2007	Carburante	km/año por vehículo*	Nº vehículos**	Consumo medio (l/100km)***	Comp. consumo total l/año (PMUS)	Emisión tCO2/año (PMUS-INGEI)
Turismos	Gasolina	642,97	1682	6,71	72.567,01	166,54
	Gasóleo	2002,5	2365	6,52	308.781,50	819,20
Camiones	Gasóleo	2737,09	691	7,82	147.901,94	392,38
Motocicletas	Gasolina	1335,02	88	5,27	6.191,29	14,21
Ciclomotores	Gasolina	242,5	108	2,95	772,61	1,77
			Total gasolina		79.530,90	
			Total gasóleo		456.683,44	
			Total carburantes		536.214,34	
	Emisiones C02 gasolina (tCo2). kWh/año*0,249 - m3/año*2,295					182,52
	Emisiones C02 gasoil (tCo2). kWh/año*0,267 - m3/año*2,653					1.211,58
	Emisiones C02 totales (tCO2)					1.394,10
2010	Carburante	km/año por vehículo*	Nº vehículos**	Consumo medio (l/100km)***	Comp. consumo total l/año (PMUS)	Emisión tCO2/año (PMUS-INGEI)
Turismos	Gasolina	642,97	1695	6,71	73.127,87	167,83
	Gasóleo	2002,5	2381	6,52	310.870,50	824,74
Camiones	Gasóleo	2737,09	618	7,82	132.276,99	350,93
Motocicletas	Gasolina	1335,02	100	5,27	7.035,56	16,15
Ciclomotores	Gasolina	242,5	136	2,95	972,91	2,23
			Total gasolina		81.136,34	
			Total gasóleo		443.147,49	
			Total carburantes		524.283,83	
	Emisiones C02 gasolina (tCo2). kWh/año*0,249 - m3/año*2,295					186,21
	Emisiones C02 gasoil (tCo2). kWh/año*0,267 - m3/año*2,653					1.175,67
	Emisiones C02 totales (tCO2)					1.361,88
						Δ 2007-2010
	Δ 2007-10 Emisiones C02 gasolina					2,02%
	Δ 2007-10 Emisiones C02 gasoil					-2,96%
	Δ 2007-10 Emisiones C02 carburantes					-2,31%

Fuente: Cotejado de los Inventarios de Emisiones del PA. * Datos obtenidos de encuesta en 2007 en el marco del PA. ** Facilitado por el Ayto. *** Extraídos del SUMA

VII.2. ESCENARIOS

Con los datos disponibles, y una vez definidos objetivos y medidas, se aborda la construcción de los escenarios de movilidad como proceso necesario para la evaluación cuantitativa de la situación de partida y en el horizonte temporal de validez del PMUS de Dolores a 2026, dado que 8 años es un horizonte temporal habitual de los PMUS.

En concreto, los escenarios considerados son los siguientes:

- ❖ Escenario a 2017. A partir del cálculo estimado de las emisiones producidas por el transporte privado y comercial a 2017.
- ❖ Escenario tendencial a 2026. Refleja la evolución tendencial de las emisiones de CO₂ provocadas por el transporte privado y comercial, sin las actuaciones previstas en el PMUS.
- ❖ Escenario a 2026 con PMUS. Refleja la evolución estimada de las emisiones de CO₂ totales producidas por ese transporte con las actuaciones previstas en el PMUS en pro de una movilidad más sostenible.

VII.2.a. Escenario a 2017

A marzo de 2019, sólo se dispone de la estima de la evolución de las emisiones en el periodo 2007-2010, no habiendo datos actualizados disponibles en la línea de los anteriores. Por ello, para la estima a 2017, se han utilizado de base los siguientes datos y premisas:

- El parque de vehículos de Dolores, por tipo de vehículo y combustible del Ministerio del Interior¹, del año 2017.

Tabla 13. Tabla comparativa del parque de vehículos de Dolores y variación según la fuente de datos (2010 PA/2010-M°) y 2010-2017 (Ministerio del Interior)

Datos PA2010		
2010	Carburante	Nº vehículos
Turismos	Gasolina	1.695
	Gasóleo	2.381
Camiones	Gasóleo	618
Motocicletas	Gasolina	100
Ciclomotores	Gasolina	136
Total		4.930
Datos M° Interior		
2010	Carburante	Nº vehículos
Turismos	Gasolina	1.588
	Gasóleo	1.914
Camiones	Gasóleo	1.031
Motocicletas	Gasolina	308
Ciclomotores	Gasolina	336
Total		5.177
	Carburante	Δ 2010PA-2010M°
Turismos	Gasolina	-6,31%
	Gasóleo	-19,61%
Camiones	Gasóleo	66,83%
Motocicletas	Gasolina	208,00%
Ciclomotores	Gasolina	147,06%
Δ Global		5,01%
Datos M° Interior		
2017	Carburante	Nº vehículos
Turismos	Gasolina	1.643
	Gasóleo	2.319
Camiones	Gasóleo	1.000
Motocicletas	Gasolina	383
Ciclomotores	Gasolina	307
Total		5.652
	Carburante	Δ 2010PA-2017M°
Turismos	Gasolina	-3,07%
	Gasóleo	-2,60%
Camiones	Gasóleo	61,81%
Motocicletas	Gasolina	283,00%
Ciclomotores	Gasolina	125,74%
Δ Global		14,65%
	Carburante	Δ 2010M°-2017M°
Turismos	Gasolina	3,46%
	Gasóleo	21,16%
Camiones	Gasóleo	-3,01%
Motocicletas	Gasolina	24,35%
Ciclomotores	Gasolina	-8,63%
Δ Global		9,18%

¹ Disponible en http://externo6.gva.es/bdt/res_optimo.php

Como se puede ver en la tabla, la variación entre los datos del parque total reflejado en los documentos del Pacto de los Alcaldes (PA) y aquéllos del Ministerio del Interior a 2010 difieren sólo en un 5% global, y las variaciones en los subgrupos más abultadas corresponden a motocicletas y ciclomotores, de bajos consumos; no así los camiones, que varían en un 66%.

- Respecto a la comparativa 2010-2017 de los datos del Ministerio del Interior, resalta que el aumento global en el parque ha sido del 9,18%. En el mismo periodo, la variación de la población censada en Dolores (datos del INE) ha sido -1,22%. Y el ratio de vehículos por habitante, se ha incrementado entre 2010 y 2017 en un 14,5%.
- En consecuencia, y teniendo en cuenta también el declive de los servicios de transporte público en ese periodo –en que varias de las concesiones han expirado y las rutas y horarios son deficientes, así como la tendencia estable de alto uso del coche, incluso para trayectos cortos -a partir de los hábitos observados y datos recopilados de las entrevistas-, a los km/año recorridos por vehículo se les aplica un porcentaje de corrección del +6% para el periodo 2010-17(* en la tabla a 2017).
- Para obtener la estima de las emisiones de CO₂ anuales (tCO₂/año) en 2017 a partir del consumo de carburante total anual, se emplea un factor de conversión propio obtenido a partir de datos del IDAE², en g CO₂/km, variable en función del combustible y del tipo de vehículo.

² 2018, OECC-MAPAMA, Factores de Emisión. Registro de huella de carbono, compensación y proyectos de absorción de dióxido de carbono. Disponible en https://www.miteco.gob.es/es/cambio-climatico/temas/mitigacion-politicas-y-medidas/factores_emision_tcm30-446710.pdf. Y 2017, IDAE. Guía de Vehículos Turismo de venta en España, con indicación de consumos y emisiones de CO₂. Disponible en <http://coches.idae.es/pdf/GuiaFinalN.pdf>

Tabla 14. Tabla de cálculo de emisiones de CO₂ por el transporte privado y comercial, y evolución 2010-2017 de Dolores. PA-PMUS

2010	Carburante	km/año por vehículo*	Nº vehículos**	Consumo medio (l/100km)***	Comp. consumo total l/año (PMUS)	Emisión tCO2/año (PMUS-INGEI)
Turismos	Gasolina	642,97	1695	6,71	73.127,87	167,83
	Gasóleo	2002,5	2381	6,52	310.870,50	824,74
Camiones	Gasóleo	2737,09	618	7,82	132.276,99	350,93
Motocicletas	Gasolina	1335,02	100	5,27	7.035,56	16,15
Ciclomotores	Gasolina	242,5	136	2,95	972,91	2,23
			Total gasolina		81.136,34	
			Total gasóleo		443.147,49	
			Total carburantes		524.283,83	
Emisiones CO2 gasolina (tCO2). kWh/año*0,249 - m3/año*2,295						186,21
Emisiones CO2 gasoil (tCO2). kWh/año*0,267 - m3/año*2,653						1.175,67
Emisiones CO2 totales (tCO2)						1.361,88
						Δ 2007-2010
Δ 2007-10 Emisiones CO2 gasolina						2,02%
Δ 2007-10 Emisiones CO2 gasoil						-2,96%
Δ 2007-10 Emisiones CO2 carburantes						-2,31%
2017	Carburante	km/año por vehículo*	Nº vehículos (Mº)	km recorridos a 2017	Emisión (g/km) 2017**	Emisión tCO2/año (PMUS-INGEI)
Turismos	Gasolina	681,55	1.643	1.119.784	190	212,76
	Gasóleo	2122,65	2.319	4.922.425	170	836,81
Camiones	Gasóleo	2901,32	1.000	2.901.315	170	493,22
Motocicletas	Gasolina	1415,12	383	541.991	94	50,95
Ciclomotores	Gasolina	257,05	307	78.914	73	5,76
		Total	5.652	9.564.430		
*Factor de corrección respecto a 2010		6%				
Turismos	Gasolina		29%			
	Gasóleo		41%			
Camiones	Gasóleo		18%			
Motocicletas	Gasolina		7%			
Ciclomotores	Gasolina		5%			
Emisiones CO2 gasolina (tCO2)						269,47
Emisiones CO2 gasoil (tCO2)						1.330,04
Emisiones CO2 totales (tCO2)						1.599,50
						Δ 2010-2017
Δ 2010-17 Emisiones CO2 gasolina						44,71%
Δ 2010-17 Emisiones CO2 gasoil						13,13%
Δ 2010-17 Emisiones CO2 carburantes						17,45%

Fuente: Cotejado de los Inventarios de Emisiones del PA. * Datos obtenidos de encuesta en 2007 en el marco del PA. ** Facilitado por el Ayto. *** Extraídos del SUMA

La estima, arroja un aumento global de las emisiones por carburantes entre 2010 y 2017 por encima del 17%. Es posible que los indicadores de otros sectores, como los edificios residenciales y los inmuebles y equipamientos terciarios, no municipales, que totalizaban más del 77% de la energía consumida del municipio, hayan experimentado en ese mismo plazo mejoras en su eficiencia, de manera que el balance global de emisiones de Dolores se ajuste más a la reducción del 20% prevista para 2020. Sin embargo, en materia de movilidad, según las estimas, desafortunadamente no se ha logrado ni parcialmente el objetivo, si bien es de esperar que la puesta en marcha del PMUS sí logre, en el sector específico de los desplazamientos, situar al municipio de Dolores más cerca de los ambiciosos objetivos

marcados, ya por el PACE, de reducir en un 30% las emisiones de cara a 2030, respecto a las de 2007.

VII.2.b. Escenario tendencial a 2026

Este escenario recoge lo estimado en caso de no ponerse en marcha ninguna medida del PMUS y de mantenerse las tendencias de evolución de la población y del parque de vehículos, y de mantenerse tanto los hábitos actuales de movilidad poco saludable -incluso para trayectos cortos- como el ínfimo uso del transporte público interurbano, para el tramo temporal 2017-2026.

Para su estimación se ha considerado:

- La inexistencia a medio-largo plazo de nuevos desarrollos previstos que supongan un aumento de los viajes que se realizan a diario en los diferentes modos de transporte (vehículo privado o comercial, transporte público, bicicleta y a pie)
- La estabilidad poblacional de Dolores en los próximos 8 años, sin aumentos o descensos absolutos reseñables
- El aumento, en la línea de aquel del periodo 2010-2017, del parque de vehículos de Dolores, del 9,18%.
- Se utilizan de punto de partida los kilómetros recorridos por año y tipo de vehículo obtenidos en 2017, aplicando un incremento del 6%, estimado teniendo en cuenta los dos puntos anteriores y que los hábitos de movilidad poco saludables, incluso para distancias cortas, se mantienen o incluso se agravan (menor uso aún de la bicicleta, mayor percepción de riesgo y poco uso del transporte público interurbano)
- La mayor eficiencia de los vehículos del parque de automóviles a medida que se van renovando por otros más modernos y eficientes. En este sentido:
 - Se estima que la relación de turismos de gasolina y gasoil variará en favor de los primeros, pasando a ser del 50% para ambos; es decir, respecto al ratio a 2017, el 49% los de gasolina y 21% los de gasoil, será del 35% para cada tipo de carburante, y se traspasa al kilometraje anual esa misma variación.
 - Se considera también que el parque de camiones no variará en este periodo de forma significativa;
 - Y tampoco se considera el traspaso a turismos menos contaminantes, dada la no evolución observada en él durante el periodo 2010-2017.
- La estima de las emisiones de CO₂ anuales (tCO₂/año) en 2026 a partir del consumo de carburante total anual, se emplea un factor de conversión propio obtenido a partir de datos del IDAE³, en g CO₂/km, variable en función del combustible y del tipo de vehículo. Este factor ya considera que la renovación del parque será gradual.

³ 2018, OECC-MAPAMA, Factores de Emisión. Registro de huella de carbono, compensación y proyectos de absorción de dióxido de carbono. Disponible en https://www.miteco.gob.es/es/cambio-climatico/temas/mitigacion-politicas-y-medidas/factores_emision_tcm30-446710.pdf. Y 2017, IDAE. Guía de Vehículos Turismo de venta en España, con indicación de consumos y emisiones de CO₂. Disponible en <http://coches.idae.es/pdf/GuiaFinalN.pdf>

Tabla 15. Tabla de cálculo de emisiones de CO₂ por el transporte privado y comercial en el escenario tendencial a 2026, comparado con el de 2017 PA-PMUS

2017	Carburante	km/año por vehículo*	Nº vehículos (Mº)	km recorridos a 2017	Emisión (g/km) 2017***	Emisión tCO ₂ /año (PMUS-INGE)
Turismos	Gasolina	681,55	1.643	1.119.784	190	212,76
	Gasóleo	2122,65	2.319	4.922.425	170	836,81
Camiones	Gasóleo	2901,32	1.000	2.901.315	170	493,22
Motocicletas	Gasolina	1415,12	383	541.991	94	50,95
Ciclomotores	Gasolina	257,05	307	78.914	73	5,76
	Total		5.652	9.564.430		
*Factor de corrección respecto a 2010		6%				
Turismos	Gasolina		29%			
	Gasóleo		41%			
Camiones	Gasóleo		18%			
Motocicletas	Gasolina		7%			
Ciclomotores	Gasolina		5%			
Emisiones CO ₂ gasolina (tCO ₂)						269,47
Emisiones CO ₂ gasoil (tCO ₂)						1.330,04
Emisiones CO ₂ totales (tCO ₂)						1.599,50
Δ 2010-17 Emisiones CO ₂ gasolina						44,71%
Δ 2010-17 Emisiones CO ₂ gasoil						13,13%
Δ 2010-17 Emisiones CO ₂ carburantes						17,45%
2026 tendencial	Carburante	km/año por vehículo*	Nº vehículos estimado**	km recorridos a 2026 tendencial	Emisión (g/km) 2026 ***	Emisión tCO ₂ /año (PMUS)
Turismos	Gasolina	871,91	2.165	1.887.685	170	320,91
	Gasóleo	1920,74	2.161	4.150.719	150	622,61
Camiones	Gasóleo	3075,39	1.092	3.357.716	150	503,66
Motocicletas	Gasolina	1500,03	418	627.251	80	50,18
Ciclomotores	Gasolina	272,47	335	91.328	65	5,94
	Total		6.171	10.114.699		1.503,29
*Factor de corrección respecto a 2010		6%	9,18%			
Turismos	Gasolina		38%			
	Gasóleo		38%			
Camiones	Gasóleo		19%			
Motocicletas	Gasolina		7%			
Ciclomotores	Gasolina		6%			
Emisiones CO ₂ gasolina (tCO ₂)						377,02
Emisiones CO ₂ gasoil (tCO ₂)						1.126,27
Emisiones CO ₂ totales (tCO ₂)						1.503,29
Δ 2017-26 tendencial Emisiones CO ₂ gasolina						39,91%
Δ 2017-26 tendencial Emisiones CO ₂ gasoil						-15,32%
Δ 2017-26 tendencial Emisiones CO ₂ carburantes						-6,02%

Fuente: Elaboración propia a partir de los Inventarios de Emisiones del PA y de datos del IDAE. * Datos base de encuesta en 2007 en el marco del PA con factor de corrección. ** Sobre datos del Mº del Interior y traspaso diesel a gasolina estimado. *** Estimación propia a partir de datos del IDAE

La estima arroja un descenso global de las emisiones por carburantes entre 2017 y 2026 del -6%, producto sobre todo de la paulatina sustitución de los turismos de diesel por gasolina, ya que si bien los primeros son más eficientes, realizan de media más del doble de kilómetros.

VII.2.c. Escenario a 2026 con PMUS

La puesta en marcha del propio PMUS y la consiguiente aplicación de las medidas que se incluyen en el Plan de Acción –participación y coordinación, taimado del tráfico, redefinición de la concepción del viario, mejora de la calidad estancial, promoción de la movilidad ciclista, mejora del transporte público, actuaciones de gestión de la demanda, etc.- deben llevar a un traspaso modal desde el vehículo privado hacia otros más saludables y sostenibles, como ir a pie, en bici y en transporte colectivo, es decir, al progresivo cambio de hábitos de la ciudadanía que, sin duda tendrán una incidencia importante sobre la reducción de emisiones a la atmósfera y, por ende, sobre la mejora de la salud de los habitantes y del medio ambiente majaeros.

Así, sobre el escenario tendencial a 2026, se aplica un porcentaje de reducción para cada eje de medidas en su conjunto, aplicable bien al total de kilómetros recorridos al año, bien a las emisiones finales, o a ambos parámetros.

Tabla 16. Tabla de cálculo de emisiones de CO₂ por el transporte privado y comercial, comparativa del escenario tendencial a 2026, y con el efecto de los ejes de medidas del PMUS

2026 tendencial	Carburante	km/año por vehículo*	Nº vehículos estimado**	km recorridos a 2026 tendencial	Emisión (g/km) 2026 ***	Emisión tCO2/año (PMUS)
Turismos	Gasolina	871,91	2.165	1.887.685	170	320,91
	Gasóleo	1920,74	2.161	4.150.719	150	622,61
Camiones	Gasóleo	3075,39	1.092	3.357.716	150	503,66
Motocicletas	Gasolina	1500,03	418	627.251	80	50,18
Ciclomotores	Gasolina	272,47	335	91.328	65	5,94
		Total	6.171	10.114.699		1.503,29
*Factor de corrección respecto a 2010		6%	9,18%			
Turismos	Gasolina		38%			
	Gasóleo		38%			
Camiones	Gasóleo		19%			
Motocicletas	Gasolina		7%			
Ciclomotores	Gasolina		6%			
Emisiones C02 gasolina (tCO2)						377,02
Emisiones C02 gasoil (tCO2)						1.126,27
Emisiones C02 totales (tCO2)						1.503,29
						Δ 2017-2026tend
Δ 2017-26 tendencial Emisiones C02 gasolina						39,91%
Δ 2017-26 tendencial Emisiones C02 gasoil						-15,32%
Δ 2017-26 tendencial Emisiones C02 carburantes						-6,02%
2026 con PMUS	Efecto parcial de cada eje sobre el total de			km recorridos a 2026 PMUS		Emisión tCO2/año (PMUS)
Eje 1. Organización de la movilidad						-0,30%
Eje 2. Promoción de la movilidad peatonal				-3,00%		
Eje 3. Promoción de la movilidad ciclista				-4,00%		
Eje 4. Gestión viario, tráfico y aparcamiento				-2,00%		-2,00%
Eje 5. Transporte público				-0,05%		
Eje 6. Gestión transporte de mercancías				-0,05%		-0,02%
Eje 7. Gestión de la demanda				-3,00%		-1,50%
Efecto total PMUS por bloque				-12,10%		-3,52%
Emisiones C02 totales 2026 PMUS (tCO2)						1.268,47
						Δ 2026tend- 2026PMUS
Δ 2017-26 PMUS Emisiones C02 carburantes						-15,62%

Fuente: Elaboración propia a partir de los Inventarios de Emisiones del PA y de datos del IDAE

La estima arroja que la variación sobre las emisiones totales de CO₂ producidas por el transporte privado y comercial, sería del 15,6% respecto al escenario tendencial, y de un -6,8% respecto al de referencia a 2007. La actualización de los datos reales en el tramo intermedio, y el seguimiento mediante los indicadores de la evolución de las medidas del PMUS, permitirá ajustar los efectos de cada eje sobre el total de emisiones de CO₂ entre el año de referencia, 2007, y 2026.

VIII. EJES DE ACTUACIÓN

Para la consecución de la visión de futuro de la movilidad en Dolores y sus objetivos específicos, el PMUS desplegará un plan de acción estructurado en torno a los siguientes ejes de actuación:

ORGANIZACIÓN DE LA MOVILIDAD

La transversalidad inherente a la movilidad sostenible obliga a las diversas áreas del Consistorio a mejorar su coordinación –ya avanzada en parte gracias al uso cotidiano de la plataforma ModernizateAlicante a nivel interno municipal–, idealmente incluyendo la de movilidad a las ya existentes-de cara, por ejemplo, a los proyectos en estudio o en marcha o en futura ejecución, que afecten a la movilidad, así como con el resto de las administraciones supramunicipales, de especial importancia ahora para la nueva planificación del transporte público de la comarca de la Vega Baja.

El concepto de sostenibilidad en la movilidad lleva aparejada una transformación cultural y un cambio en hábitos cotidianos que requieren ser discutidos y refrendados directamente al menos con una representación de la ciudadanía. Por ello es clave generar plataformas –como la Mesa de la Movilidad– y procesos de participación dinámicos, transparentes y continuos que supongan un buen grado de implicación de los agentes sociales y económicos, así como una adecuada gestión de sus aportaciones a fin de lograr la legitimación del Plan y su puesta en marcha por parte de la sociedad de Dolores. Para la consecución de esto último, la experiencia del Portal de Transparencia ya activo es un buen principio. La normativa municipal también debe adaptarse a esos cambios necesarios.

Bajo este enfoque, el PMUS de Dolores desarrollará las siguientes medidas:

- Creación del área de movilidad
- Mejora de la coordinación intra e intermunicipal
- Garantizar la continuidad y dinamismo de la mesa de la movilidad de Dolores
- Optimizar los canales de participación y sugerencias sobre movilidad
- Revisión de la Ordenanza Municipal de Circulación
- Integración de la movilidad sostenible en el planeamiento urbano

MEJORA DEL ESPACIO PÚBLICO PARA LOS DESPLAZAMIENTOS PEATONALES

En la mejora del espacio urbano se considera necesario anteponer los desplazamientos peatonales. Es por ello que las actuaciones deben poner al viandante en el foco.

En este sentido, se proponen itinerarios principales a lo largo del casco urbano, de manera que unan los diferentes edificios públicos, zonas verdes, etc.

Asimismo, el aumento de las zonas peatonales o de uso prioritario constituye un segundo elemento de trabajo importante. Es por ello que se ha creado un entramado de calles para estos usos, fundamentalmente en las proximidades del casco antiguo.

La mejora de la accesibilidad debe ser también prioritaria a la hora de proyectar, creando las condiciones adecuadas y acordes con la normativa de aplicación.

La mejora de la permeabilidad en las infraestructuras principales, las nuevas zonas estanciales o la mejora del entorno de los colegios se han estudiado detenidamente. Proponiendo en todos los casos lugares de intervención prioritaria.

Por último, la iluminación nocturna con buena uniformidad y eficiente, además de la incorporación de arbolado en el casco urbano, como reflejo de una sociedad preocupada con el medio ambiente.

Por tanto, las medidas que se propone aplicar serán las siguientes:

- Red de itinerarios peatonales principales
- Mejora de la accesibilidad
- Nuevas zonas de prioridad peatonal
- Mejora de la permeabilidad peatonal de las infraestructuras
- Mejora de la calidad estancial del espacio público
- Mejora de los entornos escolares

PROMOCIÓN DE LA MOVILIDAD CICLISTA

La bicicleta es el modo más eficiente en términos de consumo de energía para realizar un desplazamiento. A su vez no contamina, requiere poco espacio, es barata y apta para prácticamente todas las edades.

Muchos de los desplazamientos internos del municipio de Dolores con una longitud inferior a los 4 km o 5 km se realizan hoy en día en coche o en moto. Ahí podría jugar la bicicleta un papel determinante para racionalizar el uso del tráfico motorizado y minimizar su impacto negativo sobre la salud, la seguridad vial y la calidad del espacio público.

Dolores cuenta con una tradición importante del uso de la bicicleta pero que se ha perdido poco a poco mientras que ha dado un mayor protagonismo al tráfico motorizado. Es preciso consolidar y reactivar el uso de la bicicleta, especialmente entre los jóvenes.

No obstante en la actualidad las condiciones son precarias y es necesario mejorar sobre todo la seguridad vial, pero también desde el punto de vista de la comodidad, el atractivo o la rapidez.

Es importante recordar que no todos los ciclistas tienen las mismas habilidades y capacidades para montar en bicicleta y para desenvolverse en el tráfico. Suele haber muchas percepciones y sensibilidades diferentes de los distintos grupos de usuarios: mientras que algunos colectivos más vulnerables perciben el uso compartido de la calzada como peligroso y prefieren vías ciclistas, otros colectivos dan más importancia a la rapidez y se sienten seguros compartiendo el espacio vial con los coches.

Dado que la demanda latente, es decir, las personas que en la actualidad no utilizan la bicicleta como medio de transporte urbano principalmente por la falta de seguridad (percibida),

son la amplia mayoría, es preciso mejorar las condiciones y acondicionar la red viaria para estos grupos de usuarios. Se ha manifestado en muchas ciudades tanto del contexto geográfico próximo como en otras ciudades en Europa o en el mundo, que una infraestructura percibida como segura es la condición básica para fomentar la movilidad ciclista. Por este motivo es necesario habilitar vías ciclistas en las calles con mayores intensidades y velocidades del tráfico motorizado y calmar el tráfico en la red viaria local, reduciendo tanto el número de coches que circulan por estas calles como reducir su velocidad. De esta manera se puede bajar drásticamente la accidentabilidad en bici y la probabilidad de tener un accidente.

Así pues se plantea medidas que inciden en la infraestructura viaria para mejorar las condiciones de circular y aparcar, medidas que facilitan la orientación y permite elegir la ruta que mejor se adapta a las necesidades de los usuarios (señalización informativa) y finalmente medidas de promoción, concienciación y formación para mejorar el respeto mutuo entre ciclistas, conductores y peatones.

Este eje de actuación del PMUS de Dolores desarrollará medidas tales como:

- Red itinerarios ciclistas
- Mejora ciclabilidad red viaria urbana
- Mejora del aparcamiento ciclista
- Mejora de la señalización informativa

ORDENACIÓN Y GESTIÓN DEL VIARIO, TRÁFICO Y APARCAMIENTO

La gestión que se hace de las infraestructuras de transporte debe ayudar al cambio de modelo por otro con menor protagonismo del coche. En el presente PMUS se aborda la cuestión desde criterios de calmando de tráfico, entendida como herramienta no solo para la moderación de la velocidad de circulación, sino de moderación de las intensidades de tráfico, ayudando con ello a propiciar condiciones compatibles con los modos no motorizados. Asimismo se plantea la reordenación de los grandes ejes radiales del núcleo urbano.

Además, este planteamiento se hace extensivo al caso del estacionamiento de vehículos, de tal forma que garantizando las necesidades de residentes y habilitando soluciones que faciliten los requerimientos particulares de la diversidad de casos que así lo precisen, limite el efecto llamada para la utilización del coche que el aparcamiento puede ocasionar si no se concibe desde criterios de sostenibilidad.

Entre las medidas aplicables en el caso de la ordenación del viario y la gestión del tráfico y el aparcamiento, serán de aplicación en el caso de Dolores las siguientes:

- Reorganización del esquema circulatorio
- Programa de calmando de tráfico
- Mejora de los ejes radiales de acceso
- Regulación del aparcamiento

Hay que destacar que las actuaciones que se produzcan sobre carreteras cuya titularidad no sea municipal requerirán la autorización y consenso con el titular de las mismas (Generalitat Valenciana, Diputación o el Estado según los casos).

Asimismo, los proyectos de ejecución que desarrollen las propuestas del PMUS en materia de viario deberán tener en cuenta el art.21 del PATRICOVA, referido a las *Condiciones generales de adecuación de las infraestructuras*.

Las actuaciones que se lleven a cabo sobre vías y caminos existentes en ningún caso conllevarán la ampliación de los mismos.

TRANSPORTE PÚBLICO

En la actualidad el transporte público de conexión interurbana de Dolores es ineficiente, si bien las nuevas concesiones pendientes de la red de autobuses interurbanos suponen una mejora sustancial de la red actual. El Ayuntamiento debe velar por el cumplimiento de las condiciones establecidas, sin olvidar sus condiciones de accesibilidad, que lo deben hacer apto para toda la población.

Por tanto, las medidas asociadas a este Eje son:

- Acondicionamiento de paradas de autobús
- Autobuses adaptados personas con problemas de movilidad
- Adecuar la parada de taxi

GESTIONAR Y ORDENAR LA DISTRIBUCIÓN URBANA DE MERCANCÍAS

La movilidad de mercancías en áreas urbanas es uno de los elementos que más afecta a la congestión, contaminación atmosférica, ruido, accidentes, etc. Por ello, el PMUS de Dolores desarrolla una serie de medidas para racionalizar los flujos de mercancías, mejorar su eficiencia y optimizar la carga y descarga. Explotando, además, las posibilidades de los modos más sostenibles en el desarrollo de esta actividad.

Para este eje de actuación del PMUS se desarrollarán medidas como:

- Incentivar la utilización de vehículos de carga poco contaminantes
- Creación de microplataformas para el reparto de proximidad

GESTIÓN DE LA DEMANDA

Es obvio que la puesta en marcha del PMUS no consiste sólo en cambiar el entorno físico, mejorar las infraestructuras y los servicios de los modos de transporte sostenibles, sino sobre todo requiere variar los patrones culturales, avanzando en la forma en que la ciudadanía establece sus hábitos de desplazamiento y fomentando herramientas que le permitan a la población utilizar medios de transporte menos contaminantes, destacando en este eje los vehículos eléctricos o híbridos. En ese sector son básicas acciones sobre los medios

municipales que den ejemplo y visibilidad al compromiso del Ayuntamiento hacia una movilidad sostenible. Así, el cambio cultural debe ser liderado por parte de los sectores técnicos y políticos siendo ejemplarizantes. Por ese motivo, son necesarias campañas de concienciación ciudadana –con especial énfasis en la población escolar, por representar el futuro y por su eficaz influencia sobre su entorno hacia la sostenibilidad-, adaptadas al Municipio que informen adecuadamente y de una manera atractiva, así como píldoras de formación sobre movilidad sostenible que faciliten la percepción social de las ventajas del PMUS, minimicen las típicas reticencias iniciales y aseguren la aceptación positiva, informada y entusiasta del cambio, tanto por parte del personal y los representantes del Ayuntamiento, como de la vecindad y los visitantes.

En parte, ayudan al cambio iniciativas instauradas a nivel europeo y/o mundial, fáciles de aplicar en Dolores y de gran repercusión mediática y enfoque lúdico, sensibilizador y participativo, y cuyo coste puede ser reducido, como la Semana de la Movilidad (SEM).

Las medidas previstas por este eje de actuación del PMUS de Dolores son:

- Campañas sobre hábitos saludables de movilidad
- Curso de formación técnica sobre movilidad sostenible
- Educación vial: innovar y evaluar
- Facilitar caminos escolares a los centros educativos
- Renovación de la flota municipal con vehículos más eficientes
- Fomentar incentivos y facilitar la obtención de ayudas para vehículos menos contaminantes
- Implicarse en la semana de la movilidad (SEM)
- Ampliar la red de puntos de recarga para vehículos menos contaminantes

VIII.1. EJE DE ACTUACIÓN 1: ORGANIZACIÓN DE LA MOVILIDAD

MEDIDA 1.1. CREACIÓN DEL ÁREA DE MOVILIDAD

1. OBJETIVO Y JUSTIFICACIÓN DE LA MEDIDA

Dar visibilidad desde el Consistorio a las acciones relativas a la movilidad sostenible y hacer más efectiva la gestión en esa materia

2. DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA

Una vez aprobado el PMUS, es conveniente que alguna de las Áreas municipales existentes incluya la movilidad en sus competencias, de manera que sirva de referencia, tanto dentro de la organización del propio Ayuntamiento, como de cara a la ciudadanía.

Esta área puede centralizar los temas más directamente relacionados con la movilidad, tales como el funcionamiento del transporte público, peatonalización de calles, funcionamiento de la Mesa de la Movilidad, etc. Y, además, dada la transversalidad de la movilidad, debería también conocer, dar el visto bueno y hacer aportaciones a proyectos, actividades y actuaciones que, de una u otra manera, están relacionados con la movilidad, como eventos festivos, permisos a particulares de uso del espacio público, actuaciones urbanísticas, actividades conjuntas de los centros educativos, etc.



Siendo una decisión de la Junta de Gobierno, las actuales Áreas de Obras y Servicios, Policía Local y Urbanismo parecen las más adecuadas. Asimismo, podría incluirse el Área de Participación en la misma operación.

Obviamente, sería lo más adecuado poder dotar a esa área de personal técnico formado que apoye al Responsable y pueda llevar a cabo todas las gestiones y tareas de centralización de la movilidad sostenible. Este puesto puede mantener al día los diversos proyectos, planes, programas, actividades, etc. en estudio o ejecución y los vuelque en la plataforma digital ModernizateAlicante común a todos los Responsables de Área y Técnicos y que ya dispone de un sistema rápido de avisos. Dinamizar las reuniones del Equipo de Gobierno para optimizar tiempos, contenidos y aportaciones.

3. MEDIDAS RELACIONADAS

Medidas del bloque 1.

4. INDICADORES DE SEGUIMIENTO

- Meses desde la creación del Área de Movilidad (y Participación)

5. PRIORIDAD/PROGRAMACIÓN/COSTE

	BAJO/CORTO	MEDIO	ALTO/LARGO
PRIORIDAD			
PLAZO DE EJECUCIÓN			
COSTE ESTIMADO			

MEDIDA 1.2. MEJORA DE LA COORDINACIÓN INTRA Y EXTRAMUNICIPAL

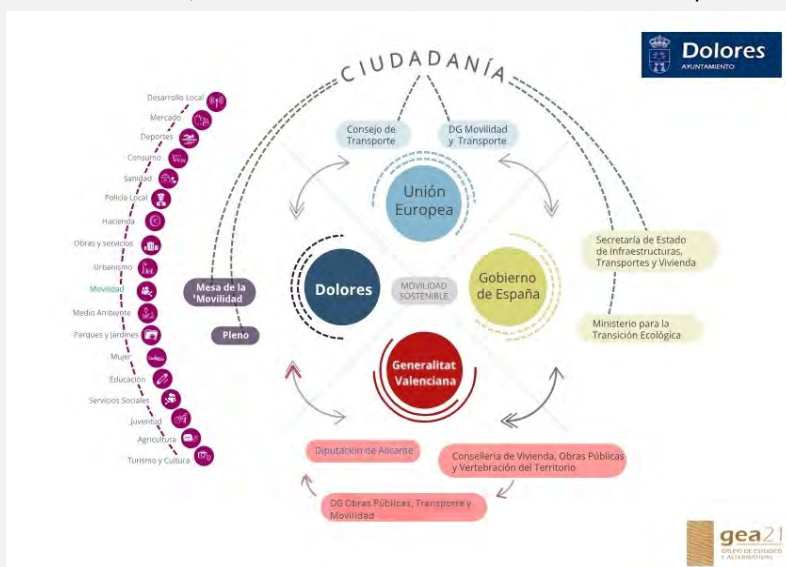
1. OBJETIVO Y JUSTIFICACIÓN DE LA MEDIDA

Mejorar el flujo de la información y los mecanismos de decisión sobre actuaciones entre las distintas áreas del Consistorio, a fin de optimizar la gestión de los proyectos desde su inicio y las sinergias entre las distintas Áreas.

2. DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA

Si bien la comunicación entre las áreas del Ayuntamiento es ya fluida, dada la transversalidad de la movilidad, debería mejorarse el flujo de la información y los mecanismos de decisión sobre actuaciones entre las distintas áreas del Consistorio, idealmente a través del Área de Movilidad. Así se optimizará la gestión de los proyectos desde su inicio y las sinergias entre las distintas Áreas.

También se observa que las relaciones con las administraciones supramunicipales son asiduas y fluidas, si bien la dotación de personal para los temas de movilidad (incluida en la medida anterior), facilitará y optimizará sin duda su consecución, dada la interconexión de las diferentes competencias.



3. MEDIDAS RELACIONADAS

Medidas del bloque 1

4. INDICADORES DE SEGUIMIENTO

- Nº reuniones/año
- Nº de acuerdos adoptados/año
- Relevancia de los acuerdos (del 1-15)
- Cumplimiento de los acuerdos (del 1 al 5)

5. PRIORIDAD/PROGRAMACIÓN/COSTE

	BAJO/CORTO	MEDIO	ALTO/LARGO
PRIORIDAD			
PLAZO DE EJECUCIÓN			
COSTE ESTIMADO			

MEDIDA 1.3. GARANTIZAR LA CONTINUIDAD Y DINAMISMO DE LA MESA DE LA MOVILIDAD DE DOLORES

1. OBJETIVO Y JUSTIFICACIÓN DE LA MEDIDA

La constitución de la Mesa de la Movilidad en el marco del PMUS muestra el interés del Ayuntamiento y representantes de la ciudadanía por la participación real. Su continuidad y dinamización, así como lograr que sea activa y propositiva, son claves para un óptimo seguimiento y evaluación del PMUS.

2. DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA

Se plantea afianzar su papel con las siguientes acciones:

- Reforzar la difusión de su existencia entre la ciudadanía y los empleados públicos, a fin de acercarla a la población y poder incluir a todas aquellas personas interesadas en formar parte de ella.
- Comunicar las convocatorias con suficiente antelación y confirmar personalmente la asistencia.
- Facilitar antes de cada reunión documentación sobre temas que se vayan a tratar, para reducir tiempo de su exposición durante las sesiones.
- Dinamizar las sesiones e innovar en su desarrollo, dejando tiempo suficiente para la intervención de las personas asistentes.
- Asegurar el retorno de los resultados a los asistentes y, una vez obtenido su visto bueno, publicarlo en el Portal y redes sociales y ponerlo en dependencias municipales a disposición de personas no usuarias de internet.
- Pasar un breve cuestionario de valoración de cada sesión.



3. MEDIDAS RELACIONADAS

Transversal a todas las medidas

4. INDICADORES DE SEGUIMIENTO

- Nº medio de asistentes / encuentros por año
- Nº de proyectos tratados
- Valoración media de las sesiones

5. PRIORIDAD/PROGRAMACIÓN/COSTE

	BAJO/CORTO	MEDIO	ALTO/LARGO
PRIORIDAD			
PLAZO DE EJECUCIÓN			
COSTE ESTIMADO			

MEDIDA 1.4. OPTIMIZAR LOS CANALES DE GESTIÓN DE SUGERENCIAS SOBRE MOVILIDAD

1. OBJETIVO Y JUSTIFICACIÓN DE LA MEDIDA

Es clave facilitar a la población en general –tanto digitalizada como no- los medios para transmitir sus inquietudes sobre su municipio en materia de movilidad. Dada la transversalidad del tema, sugerencias dirigidas a diversas áreas pueden confluir en él.

2. DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA

Es importante que la gente pueda comunicarse fácilmente con el Ayuntamiento y que no dude a qué departamento acudir y que éste canalice los asuntos internamente y responda en tiempo y forma razonables:

La medida incluye lo siguiente:

- Promover la comunicación con el Ayuntamiento en materia de movilidad, tanto digital –a través del Portal de Movilidad y el de Transparencia y difundiendo en las redes sociales- como en persona, dando a conocer la posibilidad de enviar sugerencias y facilitándolo en diversas dependencias municipales (Centro Multifuncional, Oficina Técnica, Oficina de Turismo, centros educativos, etc.) Ya sea facilitando un impreso o ayudando a la persona a realizarlo en línea de manera presencial.
- Por su transversalidad, es probable que las sugerencias recibidas competan a diversas áreas y agentes; en este sentido, la canalización interna de ellas, facilita la gestión a la ciudadanía.
- Responder a las sugerencias en un plazo prudencial.
- Realizar consultas sobre temas concretos a modo de sencillo cuestionario, o planteando cuestiones a responder con “Sí/No”.
- Poner a disposición mapas interactivos donde se puedan marcar y concretar problemas o virtudes de situaciones concretas, puntos negros, etc., o aspectos varios sobre los que se deba decidir en un momento dado.
- Poner a disposición un breve cuestionario de valoración del servicio por parte de los usuarios.

En el marco del PMUS, se han facilitado contenidos para el Portal de Movilidad, así como un modelo de instancia específico para sugerencias de movilidad, que podría incluirse en el listado ya disponible del Portal de Transparencia.

3. MEDIDAS RELACIONADAS

Medida 1.1. Creación del área de movilidad

Medida 1.2. Mejora de la coordinación intra y extramunicipal

4. INDICADORES DE SEGUIMIENTO

- N° de sugerencias recibidas/año
- N° de sugerencias respondidas/N° recibidas cada año
- Valoración media del servicio

5. PRIORIDAD/PROGRAMACIÓN/COSTE

	BAJO/CORTO	MEDIO	ALTO/LARGO
PRIORIDAD			
PLAZO DE EJECUCIÓN			
COSTE ESTIMADO			

MEDIDA 1.5. REVISIÓN DE LA ORDENANZA MUNICIPAL DE CIRCULACIÓN

1. OBJETIVO Y JUSTIFICACIÓN DE LA MEDIDA

- Adaptar el marco normativo al nuevo panorama de movilidad generado con la implantación del PMUS
- Propiciar una convivencia sin conflictos entre los diferentes usuarios de la vía pública

2. DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA

En la actualidad Dolores tiene una Ordenanza Municipal de Circulación, de junio de 2016. En ella se establecen normas respecto a la circulación de vehículos por el viario, estacionamiento, ocupación del dominio público y la regulación del tráfico. Se establecen normas para la carga y descarga, así como para la circulación de peatones y bicicletas.

Se propone la actualización de la ordenanza de circulación, llamándola Ordenanza de Movilidad, para adaptarla al nuevo panorama generado con la implantación del PMUS y que regule la relación entre los diferentes agentes implicados, estableciendo normas y delimitando los derechos y obligaciones de cada uno de ellos. Dicha revisión de la Ordenanza recogería las determinaciones que cada uno de los ejes de este Plan de Movilidad Urbana Sostenible realiza.

En concreto se deberán regular mediante la nueva ordenanza los aspectos relacionados los nuevos límites de velocidad y jerarquía viaria, con las vías ciclistas, itinerarios peatonales, las nuevas formas de movilidad o los criterios de la accesibilidad universal.

Asimismo sería necesario revisar las normas para carga y descarga derivadas del presente PMUS, donde se incluya la definición y caracterización de los tipos de vehículos a contemplar en la ordenanza, las zonas de carga y descarga autorizadas, características (dimensiones, señalización...), ubicación, condiciones necesarias para la implantación de nuevas zonas, la definición de franjas horarias de carga y descarga, los itinerarios alternativos para la circulación de vehículos pesados y las normas de realización de las operaciones de carga y descarga en las nuevas áreas habilitadas (microplataformas).

3. MEDIDAS RELACIONADAS

Medida 6.2. Microplataformas para el reparto de proximidad

Medida 7.6. Fomentar y apoyar incentivos y obtención de subvenciones para vehículos menos contaminantes

4. INDICADORES DE SEGUIMIENTO

- Ordenanza revisada (Sí/No)

5. PRIORIDAD/PROGRAMACIÓN/COSTE

	BAJO/CORTO	MEDIO	ALTO/LARGO
PRIORIDAD			
PLAZO DE EJECUCIÓN			
COSTE ESTIMADO			

MEDIDA 1.6. INTEGRACIÓN DE LA MOVILIDAD SOSTENIBLE EN EL PLANEAMIENTO URBANO

1. OBJETIVO Y JUSTIFICACIÓN DE LA MEDIDA

- Mejorar la integración de la planificación de la movilidad y el urbanismo
- Introducir criterios de movilidad sostenible en la normativa urbanística

2. DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA

Las pautas de movilidad de la población vienen determinadas, en gran medida, por la estructura urbana y por la accesibilidad.

Si cada función urbana se encuentra dispersa y alejada en el territorio, las personas tendrán que desplazarse lejos y, por consiguiente, en medios de transporte motorizados, precisamente los que mayor impacto ambiental suponen. Igualmente, si el tejido urbano es poco denso en actividades o viviendas, los medios de transporte colectivos encontrarán dificultades para satisfacer las demandas de los usuarios, generándose un modelo de movilidad dependiente del automóvil.

Por tanto, la movilidad sostenible sugiere desarrollos urbanísticos que aprovechen al máximo la capacidad autónoma de trasladarse que tiene el ser humano (caminando o en bicicleta), es decir, desarrollos urbanísticos guiados por los principios de cercanía, autonomía y riqueza del espacio público.

El Planeamiento urbano ha determinado áreas de crecimiento adosadas al casco urbano, en este sentido, y promueve un crecimiento compacto y, por tanto, más sostenible.

Así, el objetivo de la presente medida es establecer pautas para introducir estos conceptos en los nuevos desarrollos urbanos de Dolores de forma sistemática, previendo que en el futuro se mantenga el crecimiento adosado al núcleo urbano.

Se trataría de introducir conceptos de urbanismo sostenible, principalmente en los que compete a nuevos desarrollos, densidad residencial y mezcla de usos. Algunos de ellos son:

Nuevos desarrollos

- Redacción obligatoria de estudios de evaluación ambiental de nuevos desarrollo urbanísticos que deben incluir un apartado sobre las consecuencias sobre la movilidad.
- Prevaler las actuaciones en terrenos ya artificializados ante las que suponen artificializar nuevo suelo en espacios rurales o naturales, lo que obviamente se traduce en un menor impacto ambiental y menos necesidad de materiales y energía en la urbanización.
- Limitar la dotación obligatoria tanto en la vía pública como en las parcelas o edificaciones de aparcamientos para automóviles.

Crecimiento urbano compacto

- Que haya una relación adecuada entre los habitantes y el número de empleados.
- Fomentar la rehabilitación de viviendas del centro de la ciudad para adaptarlas a estándares de confort, eficiencia energética y niveles de accesibilidad actuales.
- Fomentar la construcción de los solares abandonados o su consolidación como espacios urbanos disponibles para los ciudadanos.

Mezcla de usos

- El planeamiento urbanístico debe facilitar y autorizar la mezcla de usos y un adecuado diseño de las plantas bajas y la línea de fachada para fomentar la actividad y presencia de gente en las calles. Una referencia sería que la superficie residencial no sea mayor del 80% de la superficie construida o que el uso terciario no sea

mayor del 70%.

- Que haya una dotación adecuada de equipamientos locales accesibles peatonalmente que cubran las necesidades básicas de los habitantes de los nuevos barrios.
- Que las alineaciones, volumen edificatorio, la malla de la red viaria, los accesos a los edificios etc. fomenten y contribuyan a la mezcla de usos y a la creación de un espacio público atractivo.
- Facilitar la apertura de locales y actividades a pie de calle para revitalizar la actividad económica, social y cultural en el centro urbano.
- Ayudar al pequeño comercio y eliminar ayudas o facilidades a la apertura de centros comerciales de periferia

3. MEDIDAS RELACIONADAS

Medida 1.5. Revisión Ordenanza de Circulación

4. INDICADORES DE SEGUIMIENTO

- Nº de Informes de evaluación ambiental redactados
- Nº de viviendas rehabilitadas.
- Densidad urbana (población / empleados)
- Grado de accesibilidad de nuevos desarrollos en modos alternativos al coche

5. PRIORIDAD/PROGRAMACIÓN/COSTE

	BAJO/CORTO	MEDIO	ALTO/LARGO
PRIORIDAD			
PLAZO DE EJECUCIÓN			
COSTE ESTIMADO	Sin coste		

3. MEDIDAS RELACIONADAS

Medida 2.2. Mejora de la Accesibilidad y eliminación de barreras arquitectónicas.

Medida 2.6. Mejora de los entornos escolares.

Medida 3.1. Red de itinerarios ciclistas

4. INDICADORES DE SEGUIMIENTO

Metros de itinerarios principales adaptados.

5. PRIORIDAD/PROGRAMACIÓN/COSTE

	BAJO/CORTO	MEDIO	ALTO/LARGO
PRIORIDAD			
PLAZO DE EJECUCIÓN			
COSTE ESTIMADO			

Acción 2.1.1: Mejora del itinerario principal en Avda. Alcalde José Rodríguez

1. MEDIDA

Medida 2.1. Red de itinerarios peatonales principales

2. OBJETIVO DE LA ACCIÓN

Dar continuidad peatonal al bulevar existente en la Avda. Alcalde José Rodríguez.

3. DESCRIPCIÓN DE LA ACCIÓN

El bulevar central se ve interrumpido longitudinalmente para los peatones. Este hecho se produce en la intersección de la avenida con la calle Elche, Conde de Valledano, Miguel Delibes y Gascón Castelló.

En las citadas cuatro intersecciones, se dará continuidad física al paseo mediante pasos peatonales sobreelevados, que preferiblemente tengan un firme diferente a la calzada. También con la adaptación de los pavimentos y bordillos situados en los extremos y parte central del cruce.

Foto1: Interrupción peatonal en Avda. Alcalde José Rodríguez



Foto 3: Ejemplo de un paseo con continuidad física (Leganés)



4. PRESUPUESTO ESTIMADO Y PLAZO

	BAJO/CORTO	MEDIO	ALTO/LARGO
PLAZO DE EJECUCIÓN/COSTE		50.000€	

MEDIDA 2.2. MEJORA DE LA ACCESIBILIDAD

1. OBJETIVO Y JUSTIFICACIÓN DE LA MEDIDA

Eliminar barreras urbanísticas en el casco urbano del municipio.

Mejora de la accesibilidad (en aceras, vados, cruces peatonales, acceso a garajes, etc.).

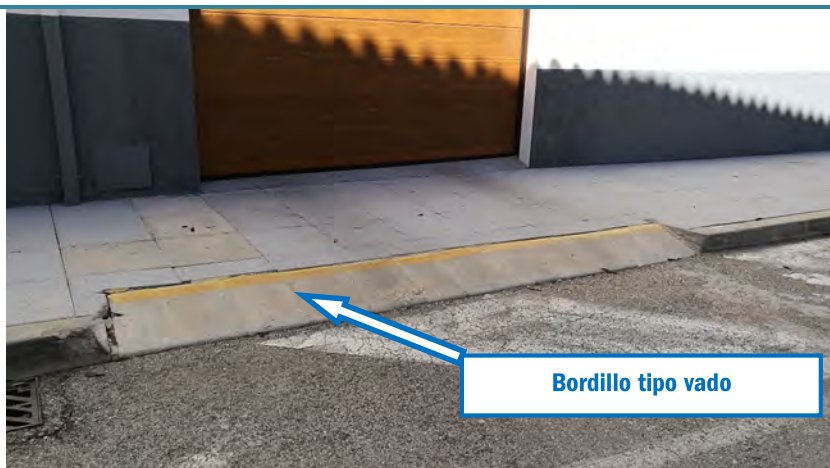
2. DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA

En cuanto a los itinerarios peatonales en las aceras, considerando lo especificado en la Orden VIV/561/2010, de 1 de febrero, de accesibilidad en espacios públicos urbanizados, se debería conseguir un ancho mínimo peatonal de 1,80 m en todas las calles con aceras. Además, con itinerarios libres de obstáculos en todo su ancho y a una altura mínima de 2,20 m; sin salientes ni escalones, etc.

Los itinerarios peatonales deben tener perfecta continuidad tanto en sentido longitudinal como transversal (en los cruces) y en condiciones de accesibilidad adecuadas y acordes con la norma. Dotados de pendientes suaves y con pavimentos señalizadores (en los vados) tal y como se muestra en la siguiente fotografía:



En el acceso a los garajes, se aconseja colocar un bordillo tipo vado, en la zona de entrada de los vehículos, mejorando las condiciones de accesibilidad del peatón. La pendiente transversal del itinerario peatonal no sufriría variaciones respecto a los tramos anterior y posterior, manteniéndose siempre por debajo del 2%.



Para mejorar las condiciones de los itinerarios y mantener la comunión entre todos los usos, se considera más adecuado colocar los bordillos a 10 o 12 cm de la calzada (pinte del bordillo). No obstante, las plataformas únicas (sin escalón entre acera y calzada) aumentan notablemente la accesibilidad.

Algunos cruces también se pueden resolver con pasos peatonales elevados, tal y como se observa en varios pasos de la CV-855. En este supuesto, es el vehículo el que cambia de rasante, utilizando las rampas laterales que al mismo tiempo sirven para ralentizar su marcha. Los peatones, por su parte, transitan a la misma rasante que la acera contigua.

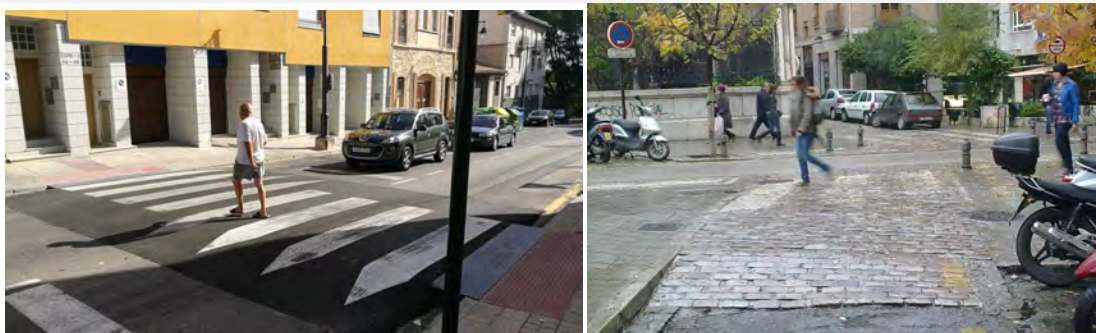
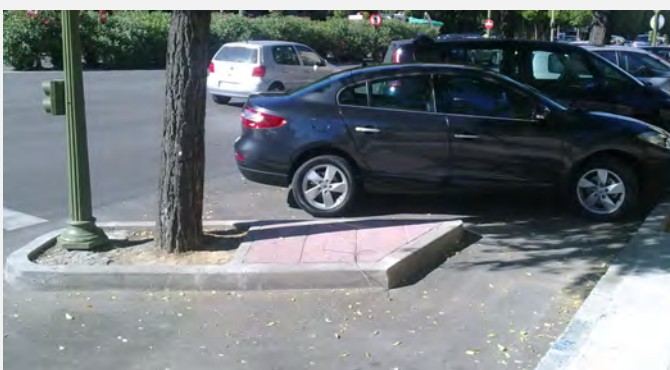


Foto 1: Paso peatonal sobreelevado con marcas viales tradicionales y paso peatonal sobreelevado en casco antiguo con pavimento adaptado.

En relación al mobiliario urbano (bancos, papeleras, etc.) es aconsejable crear una línea de mobiliario urbano, separada del itinerario, mediante la ampliación de aceras, creación de orejas en las intersecciones o interrumpiendo puntualmente las bandas de aparcamiento.



Banco adecuado a norma.



Arbolado y señales en la franja de aparcamiento

En muchos casos, los alcorques de los árboles se encuentran sin proteger adecuadamente o suponen obstáculos para los peatones. Por ello, en su caso puedes ser enrasados mediante materiales porosos, tal y como se muestran en la siguientes fotografías.



Ejemplo de alcorques enrasados

Las escaleras del entorno urbano deben estar provistas de los preceptivos pasamanos a ambos lados, con franja de pavimento diferenciado en textura y color al principio y al final de la escalera.

También se prevé la instalación junto a los embarques de la escalera de señalización direccional con el S.I.A. (Símbolo Internacional de Accesibilidad) que indique el itinerario alternativo accesible a la escalera, en los casos oportunos.



Además, todos los escalones deben tener una franja longitudinal con una banda de 5 cm enrasada en la huella, y situada a 3 cm del borde, que contrastará en textura y color con el pavimento del escalón.

Todas las rampas deben adaptarse la norma, para lo que se requiere del preceptivo pasamano a ambos lados, así como la franja de pavimento diferenciado en textura y color al principio y final de la rampa.



Se propone actuar sobre los comercios que no cumplen la norma, dejando un espacio superior a 1,80 m de paso libre para el peatón.

Se considera necesario, en los casos oportunos, ubicar una señalización direccional hacia los itinerarios más accesibles con el **S.I.A. (Símbolo Internacional de Accesibilidad)** en arranques de escaleras y pendientes pronunciadas (siempre que exista tal itinerario alternativo). Se propone colocar esta señalización en todas las escaleras detectadas y rampas.



Símbolo SIA.

Finalmente, en caso de obras e intervenciones en la vía pública es preciso garantizar las condiciones generales de accesibilidad y seguridad de las personas en los itinerarios peatonales que establece el artículo 398 de la Orden VIV/561/2010.

3. MEDIDAS RELACIONADAS

Medida 2.1. Red de itinerarios peatonales principales

Medida 2.3. Nuevas zonas de prioridad peatonal

4. INDICADORES DE SEGUIMIENTO

- Metros de acera adaptados.
- Número de vados adaptados.

5. PRIORIDAD/PROGRAMACIÓN/COSTE

	BAJO/CORTO	MEDIO	ALTO/LARGO
PRIORIDAD			
PLAZO DE EJECUCIÓN			
COSTE ESTIMADO			

MEDIDA 2.3. NUEVAS ZONAS DE PRIORIDAD PEATONAL

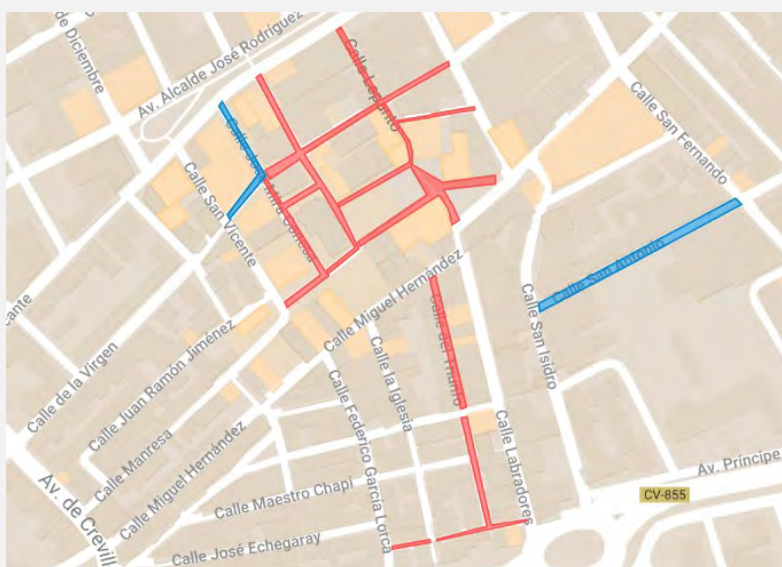
1. OBJETIVO Y JUSTIFICACIÓN DE LA MEDIDA

Mejorar las condiciones peatonales del espacio urbano.
Aumentar el espacio peatonal en el casco urbano, ganando en calidad de vida.

2. DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA

En los últimos años se vienen desarrollando actuaciones muy notables de mejorad el espacio peatonal. El municipio de Dolores no es una excepción, ya que encontramos en la zona central (junto al Ayuntamiento) un anillo peatonal muy atractivo para el municipio.

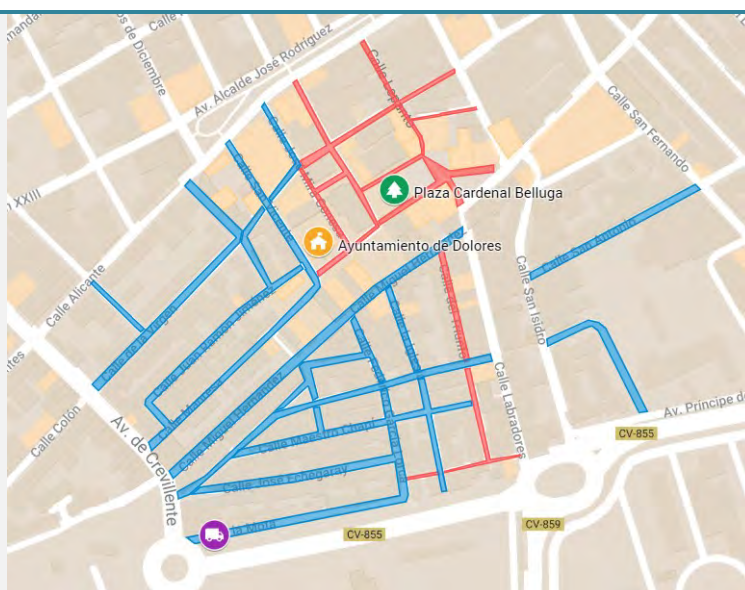
Después de analizar la situación actual, apostamos por ampliar la zona peatonal tal y como se muestra en la imagen siguiente. Mediante el uso restringido a los vehículos de los residentes, tal y como se contempla en la actualidad en algunas calles.



En rojo (calles peatonales actuales). En azul (propuesta de peatonalización total o con acceso restringido a vehículos residentes). [Corto plazo.](#)

A medio y largo plazo propone aumentar la citada superficie peatonal, tal y como se muestra en la imagen siguiente. Se propone convertir todo el casco antiguo en un área de prioridad peatonal, permitiendo solo el paso de residentes y carga y descarga. Los espacios de prioridad peatonal se podrían configurar como “calles residenciales” (S-28) según el Reglamento General de Circulación o como zona peatonal plena.

Se propone crear plataformas únicas en todas estas calles para garantizar la accesibilidad universal y reducir las barreras arquitectónicas.



En rojo (calles peatonales actuales). En azul (propuesta de peatonalización total o con acceso restringido a vehículos residentes). [Largo plazo.](#)

3. MEDIDAS RELACIONADAS

Medida 2.2. Accesibilidad y eliminación de barreras arquitectónicas y accesibilidad universal.

Medida 4.1. Reorganización del esquema circulatorio.

Medida 4.2. Calmado de tráfico.

4. INDICADORES DE SEGUIMIENTO

- Superficie peatonal.
- Longitud de calles de prioridad peatonal
- Longitud de calles de plataforma única

5. PRIORIDAD/PROGRAMACIÓN/COSTE

	BAJO/CORTO	MEDIO	ALTO/LARGO
PRIORIDAD			
PLAZO DE EJECUCIÓN			
COSTE ESTIMADO			

MEDIDA 2.4. MEJORA DE LA PERMEABILIDAD PEATONAL DE LAS BARRERAS INFRAESTRUCTURAS

1. OBJETIVO Y JUSTIFICACIÓN DE LA MEDIDA

El objetivo es aumentar el número de puntos para poder cruzar los viales de mayor capacidad que hoy en día son una barrera para los peatones, sea las intensidades del tráfico motorizado, las velocidades o su concepción.

2. DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA

Existen en el municipio varias vías principales que atraviesan el casco urbano y que constituyen una barrera importante, creando una discontinuidad de la trama urbana. Este es el caso las travesías de la carreteras como la CV-855, la Avda. de Crevillente y la CV-859.

La mejora de la permeabilidad de las travesías se puede conseguir con las siguientes actuaciones generales:

- Ajustar la anchura de la calzada
- Habilitar refugios o isletas.
- Instalación de medianas centrales pisables o no pisables.



Ejemplo tratamientos de travesías para reducir el efecto barrera.

Habilitar paso peatonales sobreelevados es menos recomendable en travesías con cierto volumen de tráfico pesado y líneas de autobuses.

3. MEDIDAS RELACIONADAS

Medida 2.2. Accesibilidad y eliminación de barreras arquitectónicas y accesibilidad universal.

Medida 4.2. Calmado de tráfico.

4. INDICADORES DE SEGUIMIENTO

- Distancia entre pasos peatonales en el viario principal.

5. PRIORIDAD/PROGRAMACIÓN/COSTE

	BAJO/CORTO	MEDIO	ALTO/LARGO
PRIORIDAD			
PLAZO DE EJECUCIÓN			
COSTE ESTIMADO			

Acción 2.4.1: Mejora de la permeabilidad en la CV-855

1. MEDIDA

Medida 2.4. Mejora de la permeabilidad peatonal de las infraestructuras

2. OBJETIVO DE LA ACCIÓN

Mejora de los cruces peatonales de la CV-855 y sus proximidades.

Creación de pasos peatonales en rotonda de intersección de CV-855 con Avda. Crevillente.

3. DESCRIPCIÓN DE LA ACCIÓN

Mejora y prolongación de los pasos peatonales existentes elevados en el cruce de la CV-855.

Ampliación de aceras en determinados puntos próximos a los cruces.

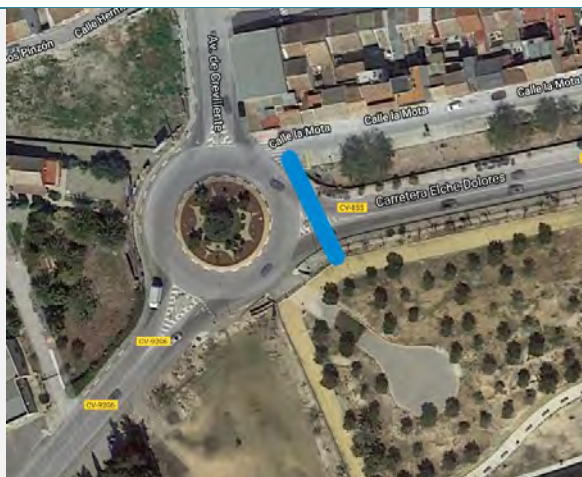
Implementación de nuevo paso de peatones en la rotonda de la intersección de la CV-855 con Avda. Crevillente.



Localización de los puntos de actuación.



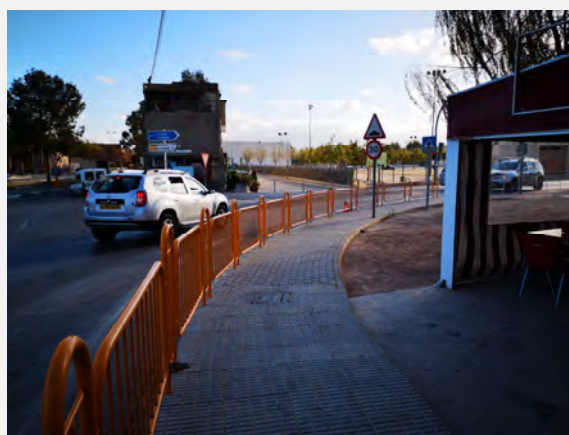
Prolongar los pasos peatonales elevados de la CV-855 hacia el norte, de manera que alcancen las fachadas de las viviendas del casco urbano.



Nuevo paso peatonal en la rotonda de intersección de la CV-855 con la Avda. Crevillente.



Ampliación de acera en tramo situado entre las calles San Isidro y Labradores, junto a la rotonda.



Ampliación de acera en la intersección de c/ Labradores con cruce peatonal del polideportivo

4. PRESUPUESTO ESTIMADO Y PLAZO

	BAJO/CORTO	MEDIO	ALTO/LARGO
PLAZO DE EJECUCIÓN/COSTE		90.000	

Acción 2.4.2: Mejora de la permeabilidad en la Avda. de Crevillente.

1. MEDIDA

Medida 2.4. Mejora de la permeabilidad peatonal de las infraestructuras

2. OBJETIVO DE LA ACCIÓN

Mejorar la seguridad vial y peatonal a los peatones en la Avda. de Crevillente (pasos peatonales, intersecciones, medianas centrales, etc.).

3. DESCRIPCIÓN DE LA ACCIÓN

Se propone reurbanizar la Avda. de Crevillente en toda su longitud, de manera que se mejore la seguridad peatonal y viaria. Asimismo, se dotará de arbolado y de zonas estancias para el reposo de los peatones. En la nueva urbanización, se llevarían a cabo las medidas indicadas en apartados anteriores, así como en el punto siguiente dedicado al viario (estrechamiento de carriles, mejora de las intersecciones, arbolado en franja de aparcamiento e intersecciones, medianas centrales, etc.).



Situación actual: intersección en Avda. Crevillente con Avda. Juan XXIII.



Propuesta de mediana pisable

4. PRESUPUESTO ESTIMADO Y PLAZO

	BAJO/CORTO	MEDIO	ALTO/LARGO
PLAZO DE EJECUCIÓN/COSTE		800.000	

MEDIDA 2.5. MEJORA DE LA CALIDAD ESTANCIAL DEL ESPACIO PÚBLICO

1. OBJETIVO Y JUSTIFICACIÓN DE LA MEDIDA

Mejora de las áreas estanciales para el uso y disfrute de la ciudadanía. Creación de nuevas áreas.

Aumento del arbolado.

Mejora de la calidad de la iluminación.

2. DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA

Crear nuevos espacios de esparcimiento en diferentes zonas del entorno urbano (zonas verdes, pequeñas zonas estanciales, etc.).

Aumento del arbolado en el casco, reduciendo del CO2 desprendido a la atmósfera. En nuevas zonas verdes, franja de aparcamiento, aceras, etc.

Mejora de la iluminación mediante su uniformidad a lo largo del casco urbano. Escogiendo la mejor disposición de las luminarias para minimizar las sombras de los árboles. Aumento de la eficiencia energética incorporando iluminación Led. Además, se deben cumplir algunas condiciones:

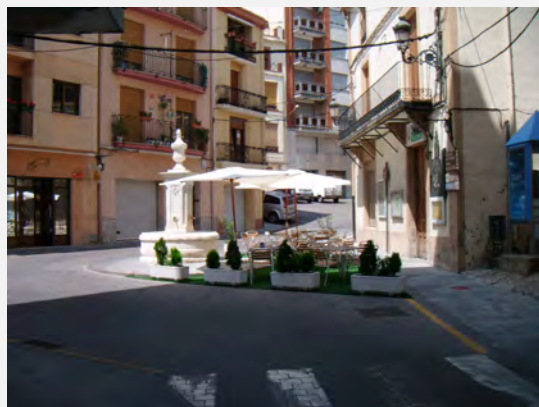
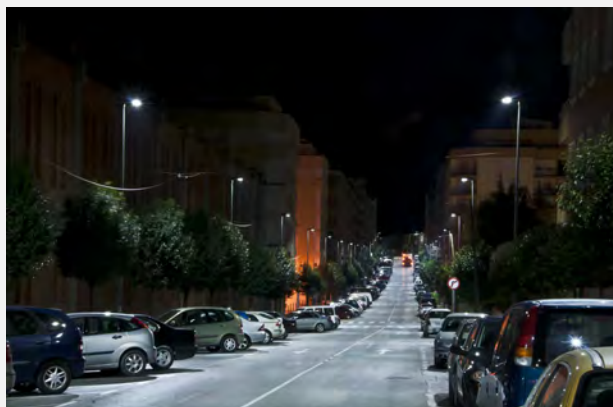
- Eliminación de la luz intrusa (de las fachadas).
- Minimización de la luz difusa (desprendida al espacio).
- Utilización de iluminación Led con temperaturas de color entre 3.500 °K y 4.000 °K.



Pequeñas actuaciones de mejora del entorno urbano.



Franja de arbolado en línea de aparcamiento.



*Iluminación Led con buena uniformidad, sin contaminación intrusa y escasa luz difusa.
Nueva zona estancial aprovechada por la hostelería.*

3. MEDIDAS RELACIONADAS

Medida 2.1. Red de itinerarios peatonales principales

4. INDICADORES DE SEGUIMIENTO

- Número de arbolado plantado.
- Aumento de la superficie de zona verde.

5. PRIORIDAD/PROGRAMACIÓN/COSTE

	BAJO/CORTO	MEDIO	ALTO/LARGO
PRIORIDAD			
PLAZO DE EJECUCIÓN			
COSTE ESTIMADO			

Acción 2.5.1: Aumentar arbolado en vía de servicio de la CV-855.

1. MEDIDA

Medida 2.5 Mejora de la calidad estancial del espacio público

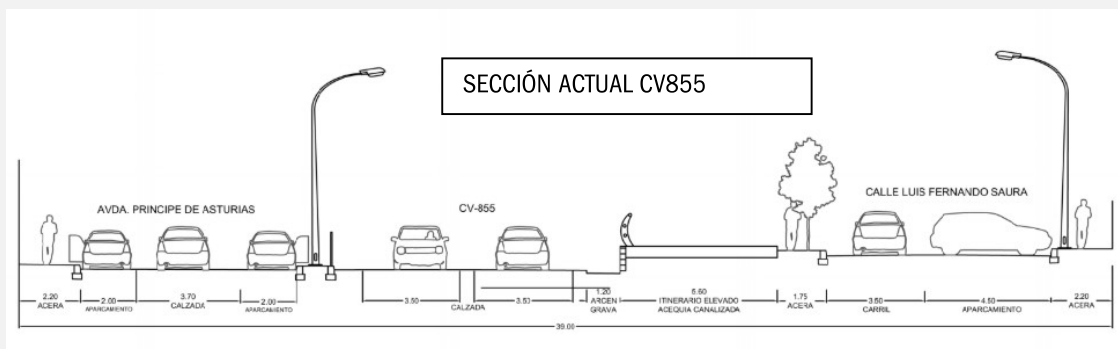
2. OBJETIVO DE LA ACCIÓN

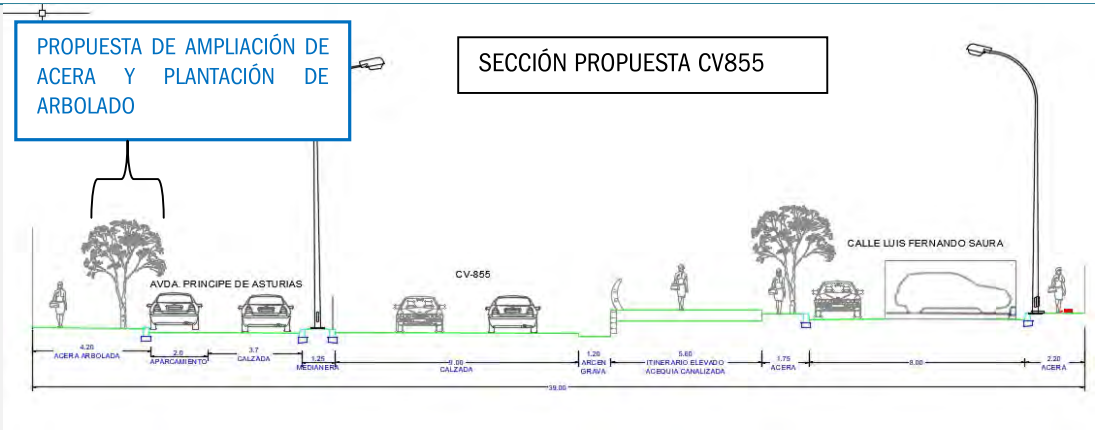
Ampliar acera y aumentar arbolado en vía de servicio de la CV-855.

3. DESCRIPCIÓN DE LA ACCIÓN

Se propone aumentar el ancho de la acera en la vía de servicio de la CV-855 (Avda. Príncipe de Asturias), tal y como se muestra en la siguiente imagen. Además, incorporando una línea de árboles en el sobreancho creado.

Se consigue aumentar el número de árboles del municipio, así como zonas peatonales más seguras por el efecto estrechamiento que creará sobre el conductor.





4. PRESUPUESTO ESTIMADO Y PLAZO

	BAJO/CORTO	MEDIO	ALTO/LARGO
PLAZO DE EJECUCIÓN/COSTE		50.000	

MEDIDA 2.6. MEJORA DE LOS ENTORNOS ESCOLARES

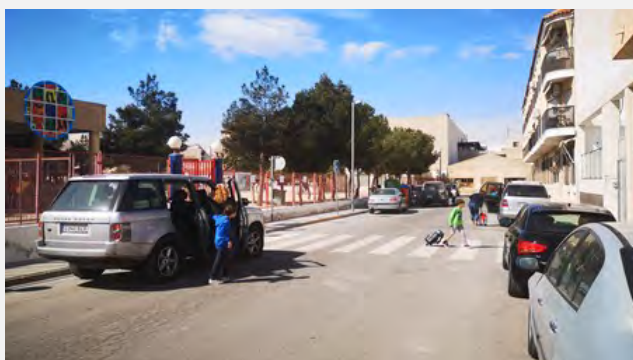
1. OBJETIVO Y JUSTIFICACIÓN DE LA MEDIDA

Mejorar la seguridad de los peatones en las calles de acceso a los centros escolares.

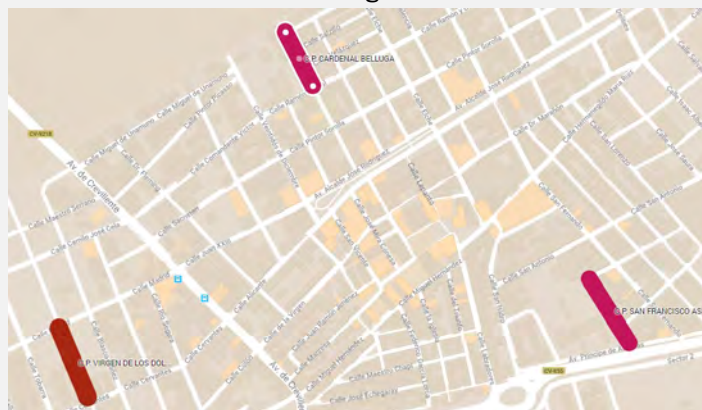
2. DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA

Creación de más espacios peatonales junto a los centros escolares, evitando la presencia de vehículos junto a las entradas. De esta manera se minimiza el peligro especialmente en las horas de entrada y salida de los colegios.

Esta medida incluye elementos de señalización horizontal y vertical en las aceras de los mismos, especialmente en cruces, con el objetivo de facilitar a los niños el poder seguir dichos trayectos.



Momento de salida del colegio San Francisco de Asís.



Posibles tramos de calles a cortar al tráfico. Colegios Virgen de los Dolores, San Francisco de Asís y Cardenal Belluga.

3. MEDIDAS RELACIONADAS

Medida 2.1. Red de itinerarios peatonales principales

Medida 2.5. Mejora de la calidad estancial.

Medida 7.4. Caminos escolares.

4. INDICADORES DE SEGUIMIENTO

- Centros con proyecto de mejoras realizado
- Calles cortadas al tráfico en los accesos escolares

5. PRIORIDAD/PROGRAMACIÓN/COSTE

	BAJO/CORTO	MEDIO	ALTO/LARGO
PRIORIDAD			
PLAZO DE EJECUCIÓN			
COSTE ESTIMADO			

VIII.3. EJE DE ACTUACIÓN 3. PROMOCIÓN DE LA MOVILIDAD CICLISTA

MEDIDA 3.1. RED DE ITINERARIOS CICLISTAS

1. OBJETIVO Y JUSTIFICACIÓN DE LA MEDIDA

Disponer de una red ciclista tanto en el ámbito urbano como interurbano, que garantice el acceso a los principales destinos de forma seguro, cómoda, atractiva y rápida es una condición básica para fomentar la movilidad ciclista como modo de transporte.

Asimismo la vertebración de unos corredores para la movilidad activa a nivel intramunicipal es acorde con los objetivos de la Ley 5/2014, de Ordenación del Territorio Urbanismo y Paisaje de la Comunidad Valenciana (LOTUP), que clasifica todo el ámbito municipal de Dolores como parte del “Paisaje de Relevancia Regional PRR 39” -Huerta de la Vega Baja del Segura”, y por lo tanto como un elemento de la Infraestructura Verde, que tiene como principal función vertebrar los espacios de mayor valor ambiental, paisajístico y cultural del territorio así como mejorar la calidad de vida de las personas en las áreas urbanas y en el medio rural.

2. DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA

Se propone una red vías especialmente acondicionadas para que la circulación en bicicleta para ofrecer una condiciones adecuadas en cuenta a la seguridad vial, la comodidad y el atractivo.

La red ciclista propuesta facilita el acceso a los principales destinos y conecta con los itinerarios supramunicipales e itinerarios recreativos.

La red propuesta suma unos 24,8 km, de los cuales el 40% es existente o en ejecución y el 76% en zonas periurbanas o rurales. El soporte son en el 23% viales urbanos 45% carreteras y 32% caminos de uso agrícola.

Se propone nuevas vías ciclistas segregadas en unos 8,2 km (coincidiendo con las carreteras), mientras que en la red viaria urbana local se opta por la integración en la calzada (6,4 km).

El acondicionamiento de los itinerarios ciclista debe ser acorde con los objetivos y criterios establecidos por parte de la Ley LOTUP, para atribuir a mejorar el valor ambiental, paisajístico y cultural del “Paisaje de Relevancia Regional PRR 39” -Huerta de la Vega Baja del Segura y facilitar el entramado territorial de corredores ecológicos y conexiones funcionales.



3. MEDIDAS RELACIONADAS

Medida 4.1. Reorganización del esquema circulatorio

Medida 4.2. Programa de calmado de tráfico

4. INDICADORES DE SEGUIMIENTO

Kilómetros de vías ciclistas

5. PRIORIDAD/PROGRAMACIÓN/COSTE

	BAJO/CORTO	MEDIO	ALTO/LARGO
PRIORIDAD			
PLAZO DE EJECUCIÓN			
COSTE ESTIMADO			

Acción 3.1.1: Implantar una vía ciclista segregada en la Avda. Crevillente

1. MEDIDA

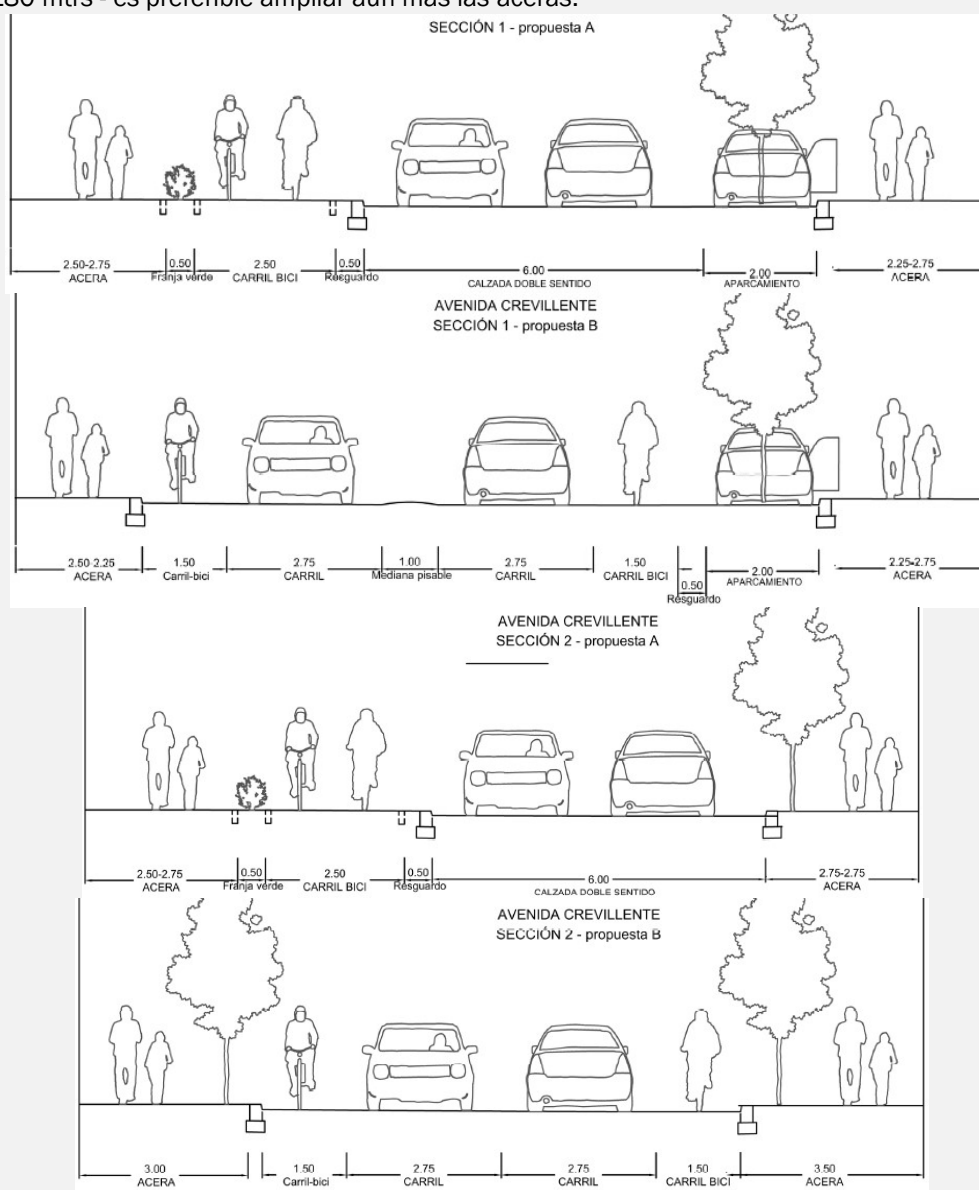
Medida 3.1. Red de itinerarios ciclistas

2. OBJETIVO DE LA ACCIÓN

Habilitar un espacio seguro, cómodo y atractivo para la circulación en bicicleta por la Avda. Crevillente y dar continuidad a la vía ciclista de la carretera a Catral.

3. DESCRIPCIÓN DE LA ACCIÓN

Se propone una reforma integral de la Avda. Crevillente para ampliar las aceras, mejorar la calidad estancial, reducir la velocidad, mejorar la permeabilidad e implantar la vía ciclista. A priori existen dos variantes basadas en vías ciclistas unidireccionales (y mediana pisable) o una vía bidireccional. En la sección ancha (sección 1) - de unos 300 metros de longitud - se mantiene una banda de aparcamiento, en la sección estrecha (sección 2) - de unos 180 mtrs - es preferible ampliar aún más las aceras.



4. PRESUPUESTO ESTIMADO Y PLAZO

	BAJO/CORTO	MEDIO	ALTO/LARGO
PLAZO DE EJECUCIÓN / COSTE		150.000€	

Acción 3.1.2: Implantar una vía ciclista segregada en la carretera CV-855

1. MEDIDA

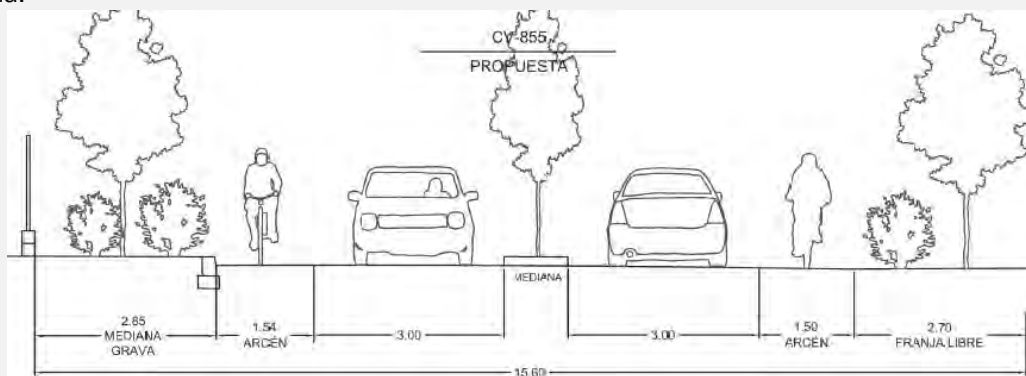
Medida 3.1. Red de itinerarios ciclistas

2. OBJETIVO DE LA ACCIÓN

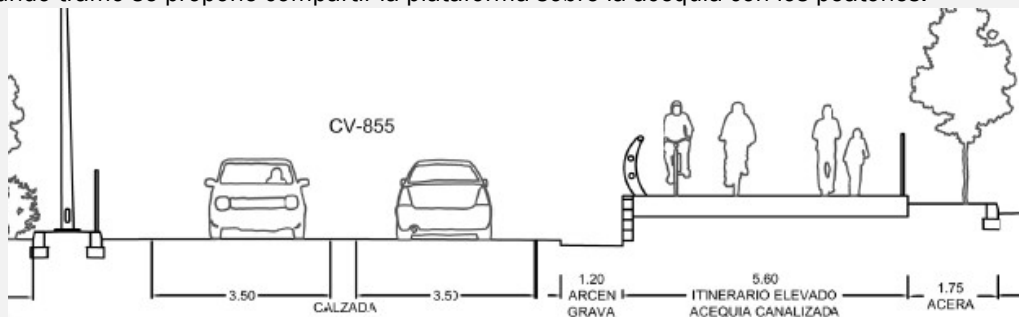
Habilitar un espacio seguro, cómodo y atractivo para la circulación en bicicleta por la carretera CV-855.

3. DESCRIPCIÓN DE LA ACCIÓN

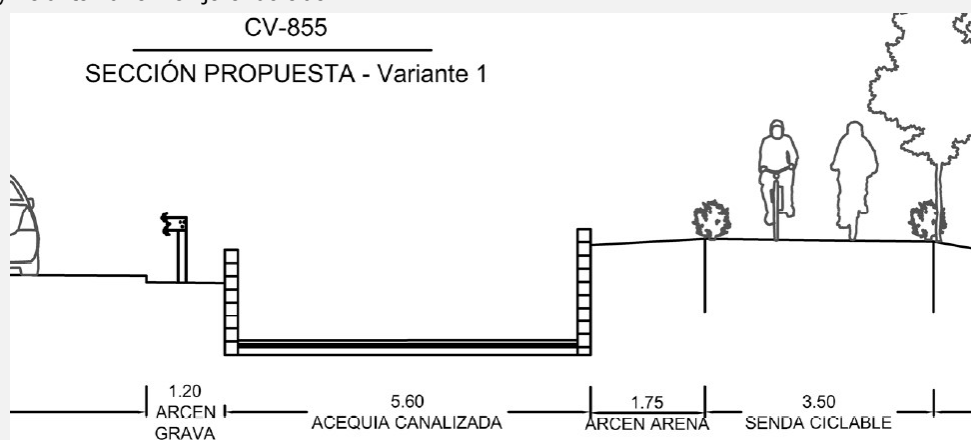
En el primer tramo se propone habilitar carriles-bicis unidireccionales en ambos lados de la calzada. Como medidas adicionales del calmado de tráfico y aumento de la seguridad vial se propone habilitar una mediana ajardinada.



En el segundo tramo se propone compartir la plataforma sobre la acequia con los peatones.



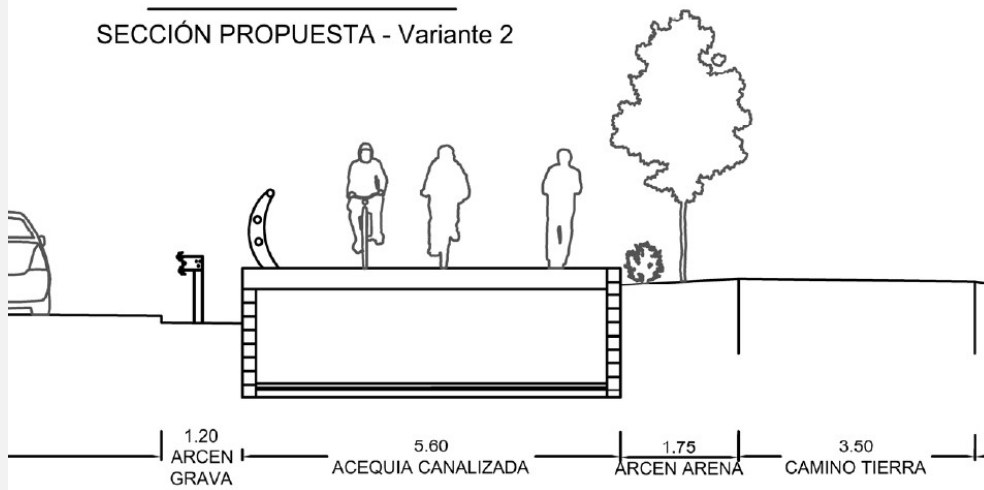
Finalmente, en el tramo interrurbano se propone acondicionar el camino anexo a la acequia para conectar con el polígono industrial. Existe la opción de acondicionar el camino existente como senda ciclable, mejorando el pavimento y habilitar una franja arbolada.



La segunda opción es habilitar una senda ciclable encima de la acequia, ya que existe un proyecto de carreteras de tapar dicha acequia para evitar el problema de inundaciones cuando el canal se desborda.

CV-855

SECCIÓN PROPUESTA - Variante 2



4. PRESUPUESTO ESTIMADO Y PLAZO

		BAJO/CORTO	MEDIO	ALTO/LARGO
Tramo 1	PLAZO DE EJECUCIÓN/ COSTE			
Tramo 2				
Tramo 3			200.000 €	

Acción 3.1.3: Implantar una vía ciclista segregada en la carretera CV-859

1. MEDIDA

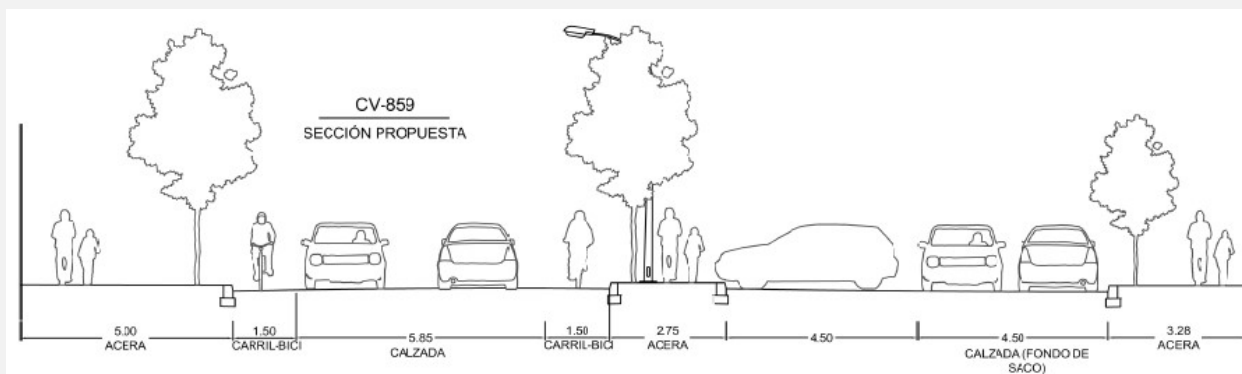
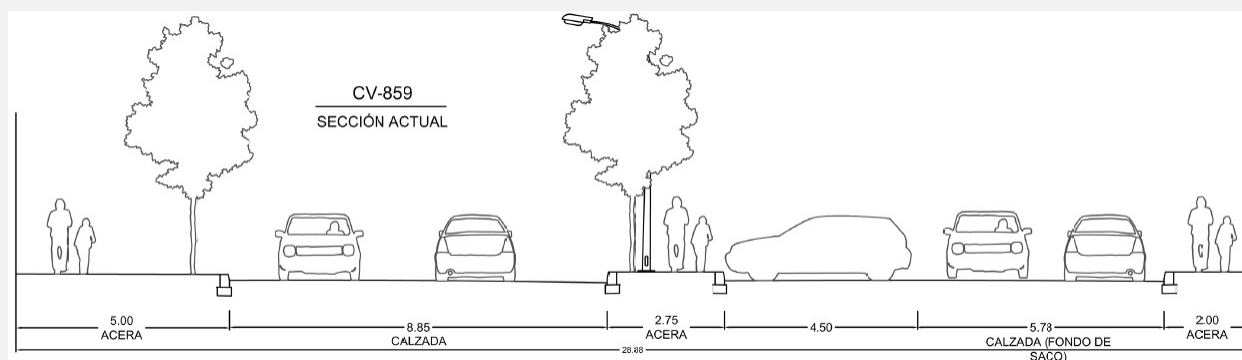
Medida 3.1. Red de itinerarios ciclistas

2. OBJETIVO DE LA ACCIÓN

Habilitar un espacio seguro, cómodo y atractivo para la circulación en bicicleta por la carretera CV-859 (ctra. San Fulgencio)

3. DESCRIPCIÓN DE LA ACCIÓN

Se propone habilitar unos carriles-bici en ambos lados de la calzada central. Desde el punto de vista de la movilidad peatonal sería deseable aumentar la acera del lado del instituto.



4. PRESUPUESTO ESTIMADO Y PLAZO

	BAJO/CORTO	MEDIO	ALTO/LARGO
PLAZO DE EJECUCIÓN / COSTE	15.000 €		

MEDIDA 3.2. MEJORA DE LA CICLABILIDAD DE LA RED VIARIA URBANA

1. OBJETIVO Y JUSTIFICACIÓN DE LA MEDIDA

El objetivo es que cualquier calle del núcleo urbano reúna unas condiciones adecuadas en cuanto a seguridad, comodidad, atractivo y rapidez para desplazarse en bicicleta.

2. DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA

Hoy en día la mayoría de los ciclistas comparten la calzada en la red viaria local del núcleo urbano. No obstante, hay aspectos para mejorar para fomentar la bicicleta como modo de transporte especialmente para los grupos de usuarios más vulnerables. Es preciso calmar el tráfico, ganar seguridad especialmente en los cruces y aumentar la permeabilidad de la red viaria. Para este último facilitar la circulación a contracorriente o habilitar dos sentidos de circulación).

Esta medida prevé intervenciones en primer lugar en la red viaria colectora y en las calles que forman parte de la red de itinerarios ciclistas. Se trata entre otras de las calles Reverendo Romero, Hermenegildo Maria Ruiz, Labradores, Comandante Víctor o la calle Elche.

La gama de intervenciones abarca el doble sentido de circulación para los ciclistas, “almohadas” para calmar el tráfico, reajuste de la anchura de los carriles y cambios de la prioridad en los cruces. Preferiblemente no hay una prioridad preestablecida en los cruces de las calles colectoras o locales mediante miniglorietas o preferencia de la derecha.

Ejemplo de dispositivos del calmado de tráfico y “puerta de entrada” en una Zona 30



3. MEDIDAS RELACIONADAS

Medidas 4.1 Reorganización del esquema circulatorio y 4.2 Calmado de tráfico
Calmado de tráfico

4. INDICADORES DE SEGUIMIENTO

Número de calles adaptadas a la ciclabilidad

5. PRIORIDAD/PROGRAMACIÓN/COSTE

	BAJO/CORTO	MEDIO	ALTO/LARGO
PRIORIDAD			
PLAZO DE EJECUCIÓN			
COSTE ESTIMADO			

Acción 3.2.1: Autorizar la circulación a contracorriente de ciclistas en calles locales

1. MEDIDA

Medida 3.2.1 MEJORA CICLABILIDAD RED VIARIA URBANA

2. OBJETIVO DE LA ACCIÓN

Aumentar la permeabilidad de la red viaria para la movilidad en bicicleta

3. DESCRIPCIÓN DE LA ACCIÓN

En las calles y zonas del calmado de tráfico se propone estudiar la posibilidad facilitar la circulación ciclista a contracorriente. En función de las características se propone distintas medidas:

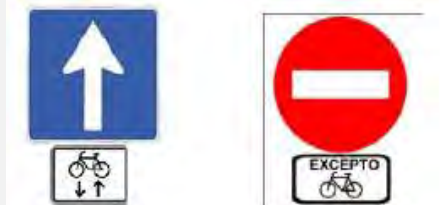
En las “calles residenciales” (S-28 Reglamento General de Circulación - RGC) las intensidades y velocidades suelen ser tan bajas que es posible autorizar la circulación a contracorriente, aplicando una señalización correspondiente. Además, según el RGC en dichas calles está autorizado el juego en la calzada, por lo cual la circulación en bicicleta a contracorriente no se puede considerar una maniobra arriesgada.

EJEMPLO DE UNA “CALLES RESIDENCIALES” CON CIRCULACIÓN CICLISTA PERMITIDA:



Se propone habilitar señales verticales en todas las intersecciones de las calles locales en cuestión. Se sugiere aplicar la medida como proyecto piloto en algunas calles relativamente largas con poco tránsito de vehículos como la calle Reverendo Gil Guillén, calle de la Virgen y la calle Colón.

Se propone una adaptación de la señal S-64 (inicio) y R101 (final).



En las **calles residenciales con mayor tránsito de vehículos y en las Zonas 30 (RGC)** es recomendable reforzar la seguridad mediante la señalización y/o elementos constructivos. Si bien la velocidad e intensidad del tráfico motorizado suelen ser mayores que en calles residenciales, siguen siendo de prioridad peatonal según el RGC. Por lo tanto, se estima adecuado, en general, habilitar la circulación a contracorriente, es su caso mediante una señalización específica (marcas viales que delimitan el espacio del ciclista) y reforzar la seguridad vial en las intersecciones mediante elementos constructivos (formalización de “lágrimas”).

Ejemplo de contracorriente ciclista en Zona 30 (Errenteria) y Troyes (Francia)



Ejemplo de un dispositivo para proteger al ciclista en los cruces (Madrid)



A medio plazo, en todas en las calles que forman parte de las Zonas 30 y las “calles residenciales / S-28” se debería autorizar la circulación ciclista en los dos sentidos.

4. PRESUPUESTO ESTIMADO Y PLAZO

	BAJO/CORTO	MEDIO	ALTO/LARGO
PLAZO DE EJECUCIÓN / COSTE	x	15.000€	

MEDIDA 3.3. MEJORA DEL APARCAMIENTO CICLISTA

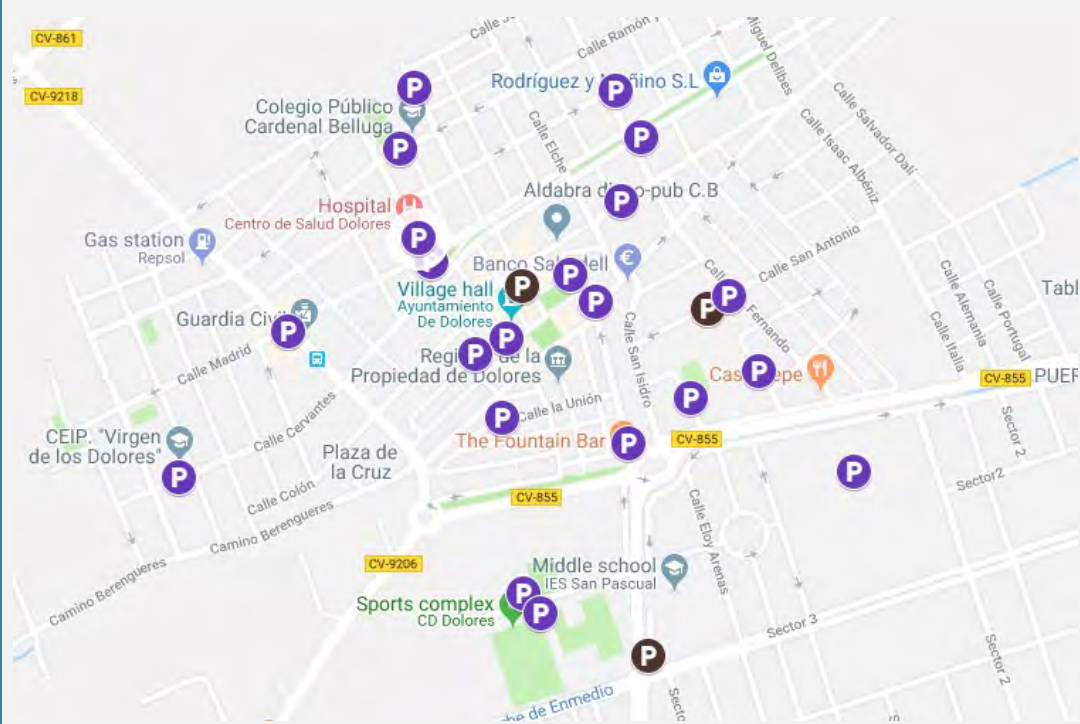
1. OBJETIVO Y JUSTIFICACIÓN DE LA MEDIDA

Ampliar la oferta de aparcabicis en los principales destinos y en proximidad de las viviendas.

2. DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA

Se propone crear 25 nuevos aparcabicis con una capacidad de aprox. 125 bicicletas. Los aparcabicis están ubicadas preferiblemente en las franjas del aparcamiento de coches y solo excepcionalmente en el espacio peatonal, garantizando en cualquier caso la accesibilidad peatonal. A su vez se propone habilitar aparcabicis en los solares de los equipamientos educativos, deportivos y sociales. Se recomienda el modelo de amarre "U"-invertida por ofrecer la seguridad y estabilidad deseada.

Foto: Ejemplos de aparcabicis tipo "U"-invertida instalados en la banda de aparcamiento.



3. MEDIDAS RELACIONADAS

Medida 3.1. Red itinerarios ciclistas

Medida 3.2. Mejora de ciclabilidad red viaria urbana

4. INDICADORES DE SEGUIMIENTO

- Número de aparcamientos de bicicletas

5. PRIORIDAD/PROGRAMACIÓN/COSTE

	BAJO/CORTO	MEDIO	ALTO/LARGO
PRIORIDAD			
PLAZO DE EJECUCIÓN			
COSTE ESTIMADO			

MEDIDA 3.4: MEJORA DE LA SEÑALIZACIÓN INFORMATIVA

1. OBJETIVO Y JUSTIFICACIÓN DE LA MEDIDA

Facilitar la orientación de los ciclistas, indicar los itinerarios ciclistas formalizados y dar información sobre las distancias y tiempo de desplazamiento hacia los principales destinos.

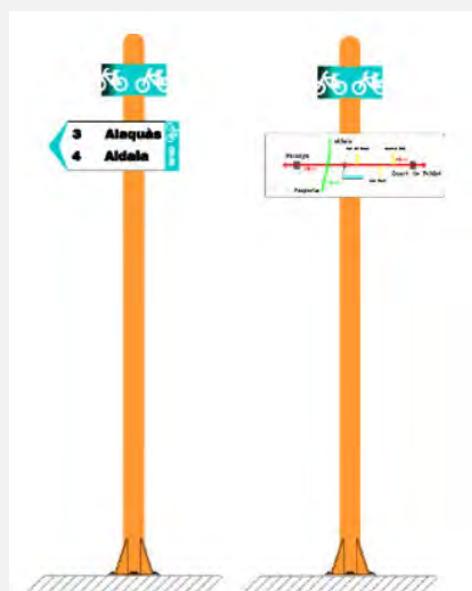
2. DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA

Se propone colocar en los cruces de la red de itinerarios ciclista señalización vertical con información sobre direcciones, destinos, distancias y tiempo de desplazamientos.

En algún punto céntrico o estratégico conviene colocar un panel con un mapa de la red de vías ciclistas del municipio y del entorno.

En el caso urbano es conveniente incluir también los tiempos para peatones.

Señalización informativa de la Generalitat de Valencia y ejemplo de una señal vertical informativa



3. MEDIDAS RELACIONADAS

Medida 3.1 Red de itinerarios ciclistas

4. INDICADORES DE SEGUIMIENTO

- Número de señales ciclistas

5. PRIORIDAD/PROGRAMACIÓN/COSTE

	BAJO/CORTO	MEDIO	ALTO/LARGO
PRIORIDAD			
PLAZO DE EJECUCIÓN			
COSTE ESTIMADO			

VIII.4. EJE DE ACTUACIÓN 4: GESTIÓN Y ORDENACIÓN DEL VIARIO, TRÁFICO Y APARCAMIENTO

MEDIDA 4.1. REORGANIZACIÓN DEL ESQUEMA CIRCULATORIO

1. OBJETIVO Y JUSTIFICACIÓN DE LA MEDIDA

La configuración actual de la red viaria genera algunos recorridos de paso por la ciudad que entorpecen el uso tanto de vehículos motorizados como no motorizados de los habitantes de Dolores. Por ese motivo, se plantea la variación del actual sistema circulatorio con objeto de conseguir los siguientes propósitos:

- Racionalizar el uso del vehículo en el entorno urbano.
- Evitar los tráficos de paso por entornos sensibles.
- Disminuir la intensidad de vehículos pesados.
- Recuperar el espacio para modos de transporte más sostenibles.

2. DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA

La correcta jerarquización de las infraestructuras viarias es fundamental no solamente para la adecuada interrelación y conexión de la ciudad, sino que también es necesaria para establecer las diferentes prioridades de uso de las mismas. Con la reorganización del viario se diferenciarán las funciones de cada calle, los modos de desplazamiento que tienen prioridad en cada uno de ellos y el diseño de las vías.

A continuación, se muestra una propuesta del modelo viario de Dolores, según las cuatro categorías que se describen posteriormente.



La red se compone de:

- a) **Calles principales:** Vías de penetración que acogen un gran volumen de tráfico y permiten la entrada o salida del municipio. Se trata de calles que conectan Dolores con los municipios colindantes. Puesto que discurren por el interior de la población, la velocidad se limitará a 40 km/h para aumentar la seguridad vial de los usuarios.

- CV-9206
- CV-859
- CV-855
- Avda. de Crevillente
- CV-861

- b) **Calles colectoras:** Constituye el viario por el que se distribuye el tráfico por el interior del casco urbano. A través de estas calles se conectan las distintas zonas de la población. Se trata de vías de doble sentido, preferiblemente, con una calzada de entre 5,00 y 5,50 metros de ancho.

Destacan, entre otras, algunas vías como:

- Avda. Alcalde José Rodríguez
- C/ Madrid
- C/ Guardamar del Segura
- C/ Labradores
- C/ Elche

En el caso de la Avda. de Crevillente, los cruces se realizarán únicamente a través de las vías colectoras, como es el caso de la c/ Madrid y c/ Juan XXIII.

- c) **Calles locales:** Calles S-28 o calles 30, preferiblemente de plataforma única, con algún tipo de regulación que desincentive o impida el tráfico de paso, como la elevación de puertas y cruces. Las dimensiones serán de 3,50 m en vías de un sentido y 4,50 m de ancho de calzada en el caso de calles de doble sentido. Se interrumpirán los itinerarios de paso por estas calles mediante tramos peatonalizados completamente.



- La velocidad máxima será de 20 o 30 km/h, según el tipo de calle
- La prioridad la tendrán los peatones
- Únicamente se podrá estacionar en los lugares señalizados
- Los peatones pueden emplear toda la zona de circulación

Para evitar el tráfico de paso, se cerrarán las calles locales que desembocan en las vías principales creando fondos de saco y dirigiendo al mismo tiempo el tráfico hacia las vías colectoras.

- d) **Calles peatonales o de prioridad peatonal:** Zonas del casco urbano destinadas a la circulación de peatones o de usuarios de transporte no motorizado. En algunos casos es posible permitir el acceso a las viviendas para los residentes, las operaciones de carga y descarga en un horario definido y vehículos de emergencias o se optará por un diseño de "calles residencial / S-28)".

3. MEDIDAS RELACIONADAS

- Medida 2.3. Nuevas zonas de prioridad peatonal
- Medida 3.1. Red de itinerarios ciclistas
- Medida 4.2. Programa de calmado de tráfico
- Medida 4.3. Mejora de los ejes radiales de acceso

4. PRIORIDAD/PROGRAMACIÓN/COSTE

	BAJO/CORTO	MEDIO	ALTO/LARGO
PRIORIDAD			
PLAZO DE EJECUCIÓN			
COSTE ESTIMADO			

MEDIDA 4.2. PROGRAMA DE CALMADO DE TRÁFICO

1. OBJETIVO Y JUSTIFICACIÓN DE LA MEDIDA

En la actualidad el viario urbano se encuentra tomado principalmente por el vehículo privado. Por ese motivo, la pacificación del tráfico pretende conseguir un espacio público más amable y tranquilo para compatibilizar el uso del vehículo público con desplazamientos no motorizados.

Los objetivos a lograr son:

- Mejorar los desplazamientos peatonales en condiciones de seguridad y comodidad.
- Disminuir la intensidad del tráfico en las vías urbanas.
- Reducir la velocidad de circulación, sobre todo en el caso de las intersecciones y los pasos peatonales.
- Facilitar el uso de todos los usuarios en condiciones de seguridad.

2. DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA

Para las vías colectoras y locales de Dolores se emplearán una serie de medidas que permitirán calmar el tráfico y mejorar la convivencia entre los distintos modos de transporte.

Las principales actuaciones que son de aplicación en esos viales son:



Ralentizador “lomo de asno” para reducir la velocidad



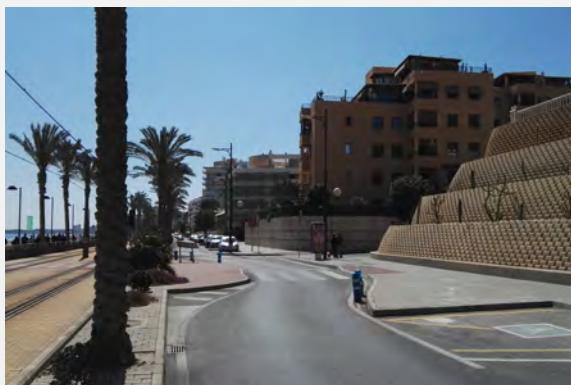
Ampliación de la acera en los pasos peatonales “orejas”



Mediana pisable. En las vías colectoras para disminuir el ancho de los carriles y permitir un refugio peatonal en los pasos peatonales.



Cambio del pavimento en las entradas a calles residenciales S-28 o Zonas 30 junto con la señalización apropiada.



Desvío del eje de la trayectoria mediante la ampliación de las aceras o la variación del lado de la franja de estacionamiento.



Señalización horizontal destacada en los puntos de confluencia del tráfico motorizado y el peatonal.

3. MEDIDAS RELACIONADAS

- Medida 2.1. Red de itinerarios peatonales principales
- Medida 2.3. Nuevas zonas de prioridad peatonal
- Medida 4.1. Reorganización del esquema circulatorio
- Medida 4.3. Mejora de los ejes radiales de acceso

4. PRIORIDAD/PROGRAMACIÓN/COSTE

	BAJO/CORTO	MEDIO	ALTO/LARGO
PRIORIDAD			
PLAZO DE EJECUCIÓN			
COSTE ESTIMADO			

MEDIDA 4.3. MEJORA DE LOS EJES RADIALES DE ACCESO

1. OBJETIVO Y JUSTIFICACIÓN DE LA MEDIDA

- Reducción del tráfico de paso
- Disminución de la velocidad de circulación de los vehículos
- Aumento del espacio para los medios de transporte no motorizados (peatones y ciclistas)
- Mejora de la seguridad vial

2. DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA

En el municipio existen algunas vías en las que se acumula la mayor parte del tráfico de la ciudad, tanto de paso como de acceso al casco urbano. El paso de los vehículos continuado genera una sensación de falta de cohesión entre las distintas zonas de la población, sobre todo para los peatones y ciclistas que son los que sufren mayores problemas para continuar con su itinerario.

Por ese motivo, se plantean distintas acciones para mejorar los siguientes viarios:

- Avda. Crevillente
- CV-855
- CV-859
- CV-9206

3. MEDIDAS RELACIONADAS

- Medida 2.3. Nuevas zonas de prioridad peatonal
- Medida 3.1. Red de itinerarios ciclistas

4. PRIORIDAD/PROGRAMACIÓN/COSTE

	BAJO/CORTO	MEDIO	ALTO/LARGO
PRIORIDAD			
PLAZO DE EJECUCIÓN			
COSTE ESTIMADO			

Acción 4.3.1: Cambio de la sección en la Avda. de Crevillente

1. MEDIDA

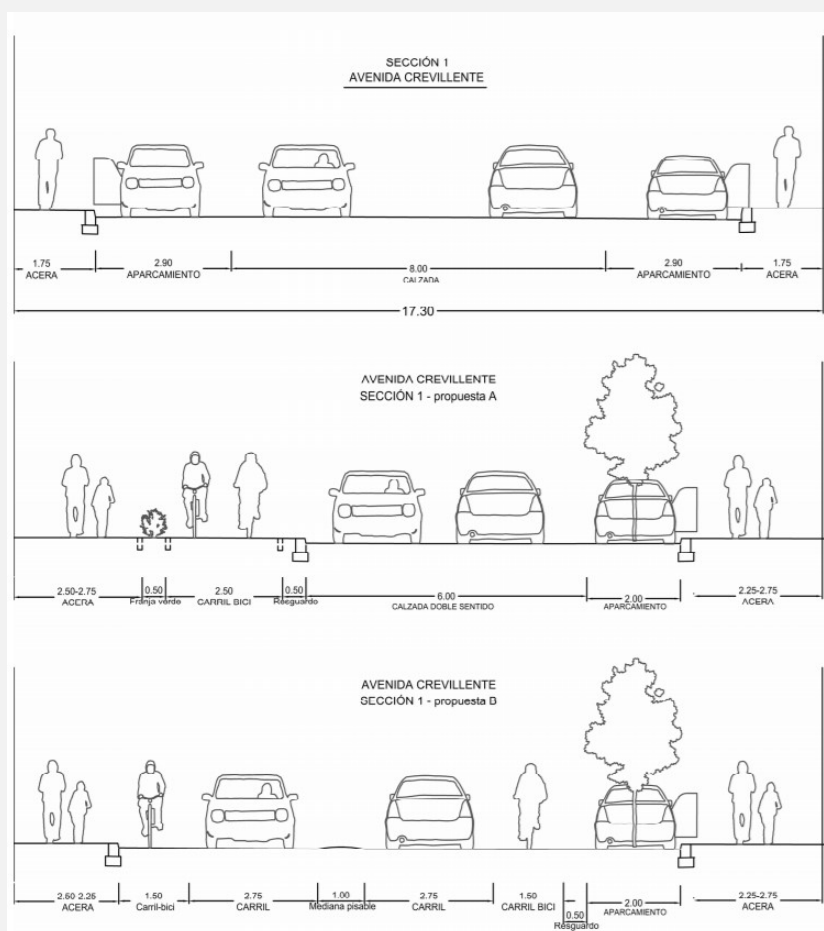
Medida 4.3. Mejora de los ejes radiales

2. OBJETIVO DE LA ACCIÓN

Crear un espacio apropiado para todos los usuarios de la vía, incluyendo una plataforma reservada para ciclistas y aumentando el área destinada a los peatones. Al mismo tiempo se reduce la velocidad de paso de los vehículos y por tanto se incrementa la seguridad vial.

3. DESCRIPCIÓN DE LA ACCIÓN

En primer lugar, se propone la recuperación de parte de la calzada para ampliar el espacio destinado a las aceras, incorporando además un carril bici. La vía ciclista se ubicará en una plataforma reservada de doble sentido, o bien, en la calzada junto al carril de circulación de vehículos motorizados, en el mismo sentido que éstos. Con esta configuración se mantendrá una franja de aparcamiento alternada con vegetación para mejorar la percepción visual del espacio público.



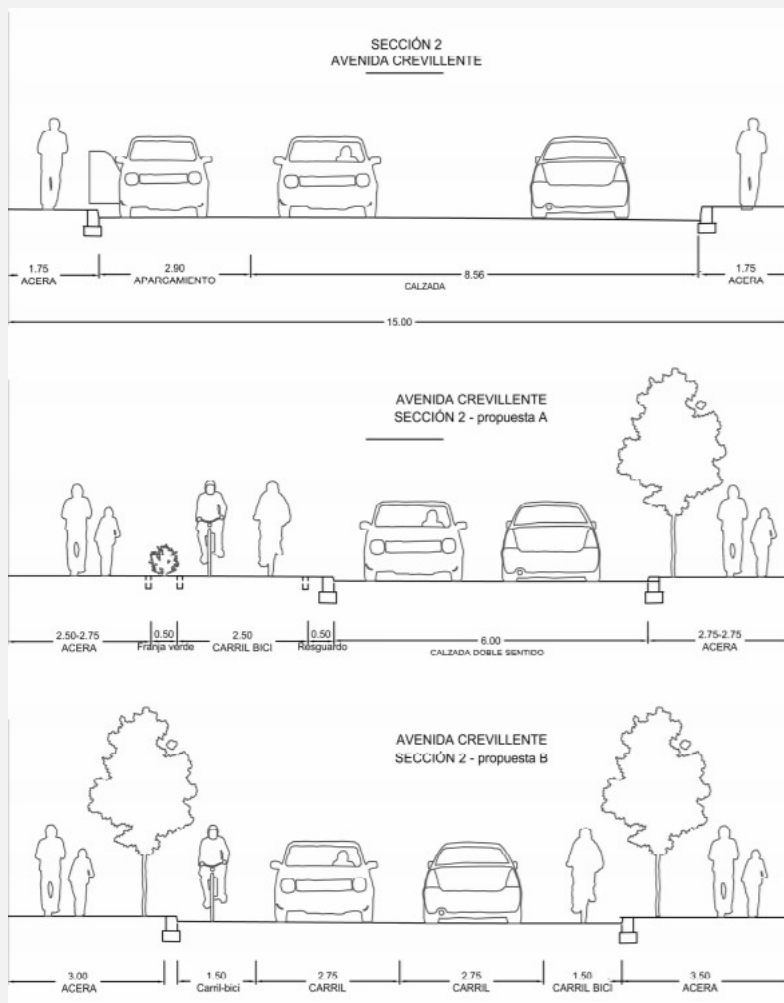
Sección 1 (aparcamiento a ambos lados de la calzada)

En la propuesta A, al segregar el carril bici de la calzada aumentamos la seguridad de los ciclistas además de disponer de más espacio para los peatones.

En cambio en la propuesta B, se reduce la velocidad de los vehículos al crear una separación física, en este caso una mediana pisable, aunque puede ser rebasada por los vehículos de emergencias en caso necesario. Este tipo de medida, permite al mismo tiempo la creación de refugios en los pasos de peatones, mejorando la percepción de los mismos por los vehículos que se aproximan al cruce y por lo tanto incrementando la seguridad también de los viandantes.



En la segunda sección de la Avda. de Crevillente, las posibles configuraciones del carril bici en este caso son las mismas que en la sección anterior, aunque para esta zona se deberá suprimir la franja de estacionamiento existente. Para esta sección, en la propuesta B el ancho de las aceras permite la incorporación de arbolado a ambos lados de la calle, creando un viario mucho más amable para discurrir por dentro de la población.



Sección 2 (aparcamiento a un lado de la calzada)

4. PRESUPUESTO ESTIMADO Y PLAZO

	BAJO/CORTO	MEDIO	ALTO/LARGO
PLAZO DE EJECUCIÓN/COSTE			800.000€

Acción 4.3.2: Cambio de la sección en la CV-855

1. MEDIDA

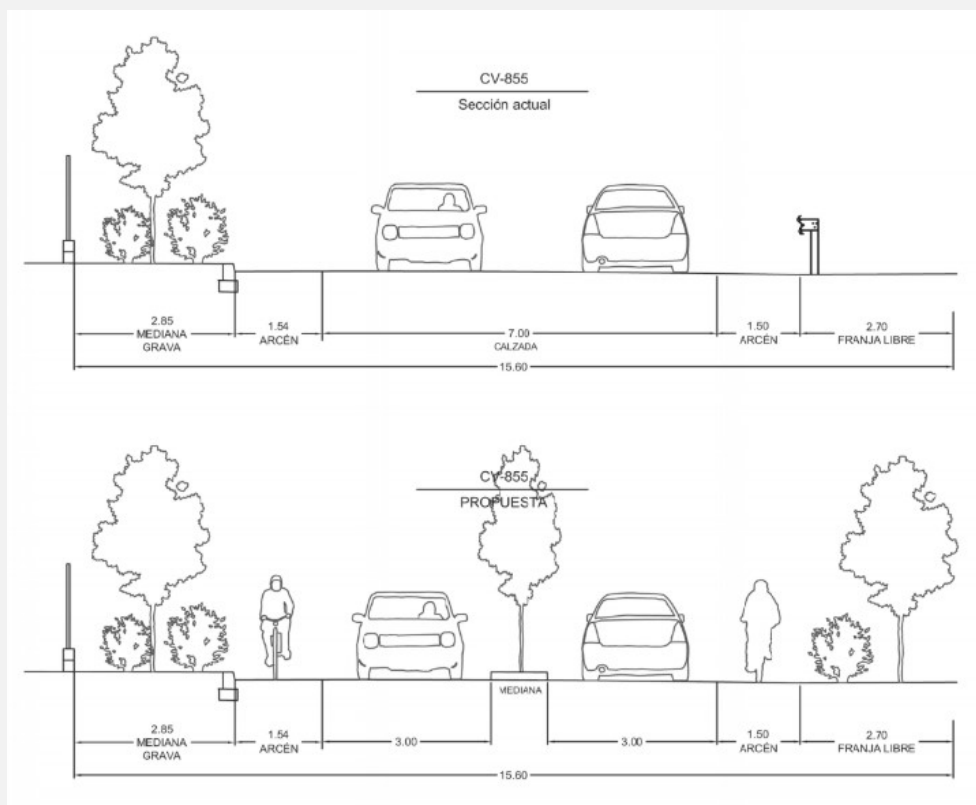
Medida 4.3. Mejora de los ejes radiales

2. OBJETIVO DE LA ACCIÓN

Crear un espacio apropiado para todos los usuarios de la vía, incluyendo una plataforma reservada para ciclistas y aumentando el área destinada a los peatones. Al mismo tiempo se reduce la velocidad de paso de los vehículos y por tanto se incrementa la seguridad vial.

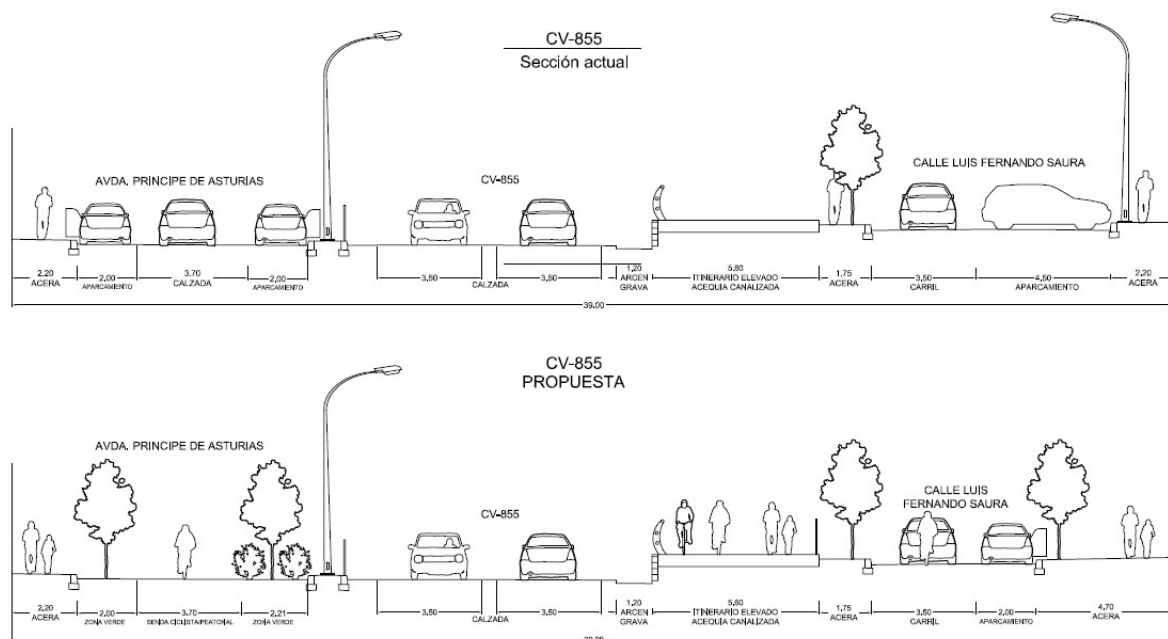
3. DESCRIPCIÓN DE LA ACCIÓN

Del mismo modo que en la acción anterior, se reduce el ancho para los carriles de circulación para disminuir la velocidad de paso. Esta acción permite incorporar vegetación tanto en la mediana que separa los dos sentidos como en la franja que queda libre en la actualidad. Al mismo tiempo, se puede incluir un carril de circulación para bicicletas en ambos sentidos.



Sección 1 (entre la CV-9206 y la CV-859)

En este caso, al tratarse de una sección mucho más amplia, permite ampliar en gran medida el espacio ganado a los modos de desplazamiento no motorizados, con una plataforma compartida de peatones y ciclistas sobre la acequia canalizada. Asimismo, se incorpora vegetación en la Avda. Príncipe de Asturias, retirando parte del estacionamiento, y en la calle Luís Fernando Saura, modificando la disposición del aparcamiento para ensanchar también la acera.



Sección 2 (a partir de la rotonda de la CV-859)

Como aparece indicado en la medida 4.1. de reorganización del esquema circulatorio, en esta vía, a la altura de la intersección con la c/Reverendo Romero y la c/Maestra Julia Pachón, se propone la incorporación de una nueva glorieta. De esta manera, se reduce el efecto barrera creado por la carretera entre la zona consolidada de Dolores y la zona de las nuevas urbanizaciones. Al mismo tiempo se incorpora un nuevo punto de acceso que ayudaría a descongestionar el resto de itinerarios de entrada y salida a las diferentes zonas de la población.

4. PRESUPUESTO ESTIMADO Y PLAZO

	BAJO/CORTO	MEDIO	ALTO/LARGO
PLAZO DE EJECUCIÓN/COSTE			250.000€

Acción 4.3.3: Cambio de la sección en la CV-859

1. MEDIDA

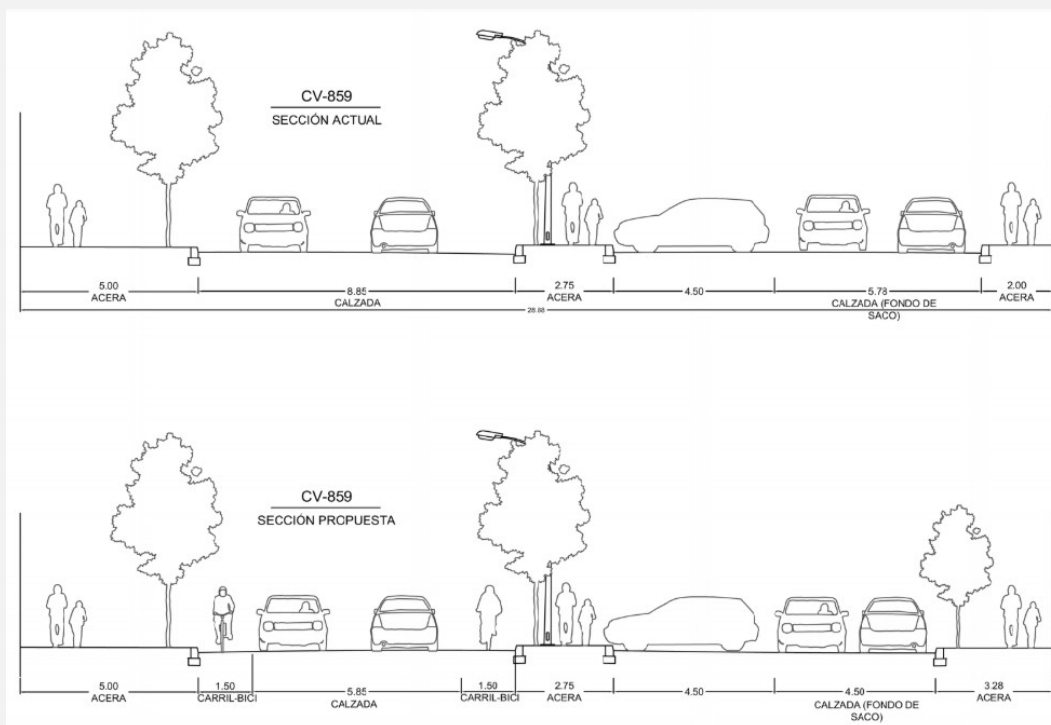
Medida 4.3. Mejora de los ejes radiales

2. OBJETIVO DE LA ACCIÓN

Crear un espacio apropiado para todos los usuarios de la vía, incluyendo una plataforma reservada para ciclistas y aumentando el área destinada a los peatones. Al mismo tiempo se reduce la velocidad de paso de los vehículos y por tanto se incrementa la seguridad vial.

3. DESCRIPCIÓN DE LA ACCIÓN

Siguiendo las mismas directrices que en las acciones anteriores, en la CV-859 se estrechan los carriles de circulación para recuperar parte de la sección del viario para incorporar un carril bici en la calzada y ensanchar la acera del lado derecho.



4. PRESUPUESTO ESTIMADO Y PLAZO

	BAJO/CORTO	MEDIO	ALTO/LARGO
PLAZO DE EJECUCIÓN/COSTE		150.000€	

MEDIDA 4.4. REGULACIÓN DEL APARCAMIENTO

1. OBJETIVO Y JUSTIFICACIÓN DE LA MEDIDA

- Aumento de la rotación de las plazas disponibles
- Disminución del tráfico de rotación
- Mejorar el estacionamiento para residentes

2. DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA

Se propone la implantación de un sistema de regulación mediante una aplicación móvil, para los conductores residentes en el municipio que quieran estacionar en el centro urbano, dentro del área señalizada a continuación:



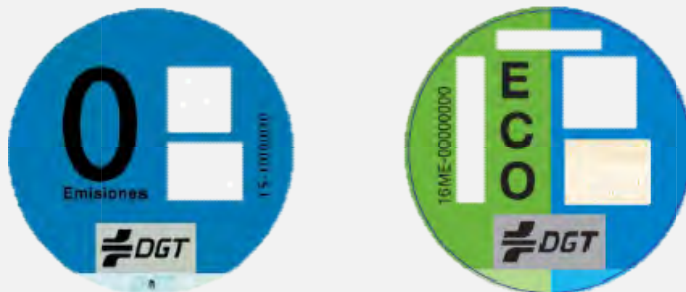
En las calles dentro del perímetro, los usuarios podrán estacionar por un tiempo determinado a cambio de abonar mediante la aplicación el importe correspondiente. Los agentes que controlan la zona de aparcamiento regulado son los encargados de sancionar, si es necesario, a los usuarios que sobrepasen el tiempo permitido o que invadan otras zonas en las que no esté permitido estacionar.



En el caso de los visitantes, se habilitará un aparcamiento disuasorio destinado a aquellos usuarios que no

sean residentes y quieran acceder al casco urbano.

Como acción para incentivar el uso de vehículos menos contaminantes, se permitirá a aquellos que tengan el distintivo “ECO” o “0 emisiones” de la DGT, estacionar durante el doble del tiempo autorizado para el resto de vehículos.



Dentro del total de plazas reguladas, se reservará una plaza de aparcamiento por cada cuarenta personas con discapacidad. Las plazas se deberán adecuar a la norma (Artículo 35. Plazas de aparcamiento reservadas para personas con movilidad reducida. Orden VIV/561/2010).



Ejemplo de plaza de aparcamiento reservado adecuado a norma.

3. MEDIDAS RELACIONADAS

- Medida 2.2. Mejora de la accesibilidad
- Medida 2.3. Nuevas zonas de prioridad peatonal
- Medida 4.2. Programa de calmado de tráfico

4. PRIORIDAD/PROGRAMACIÓN/COSTE

	BAJO/CORTO	MEDIO	ALTO/LARGO
PRIORIDAD			
PLAZO DE EJECUCIÓN			
COSTE ESTIMADO			

Acción 4.4.1: Acondicionar solar para aparcamiento disuasorio

1. MEDIDA

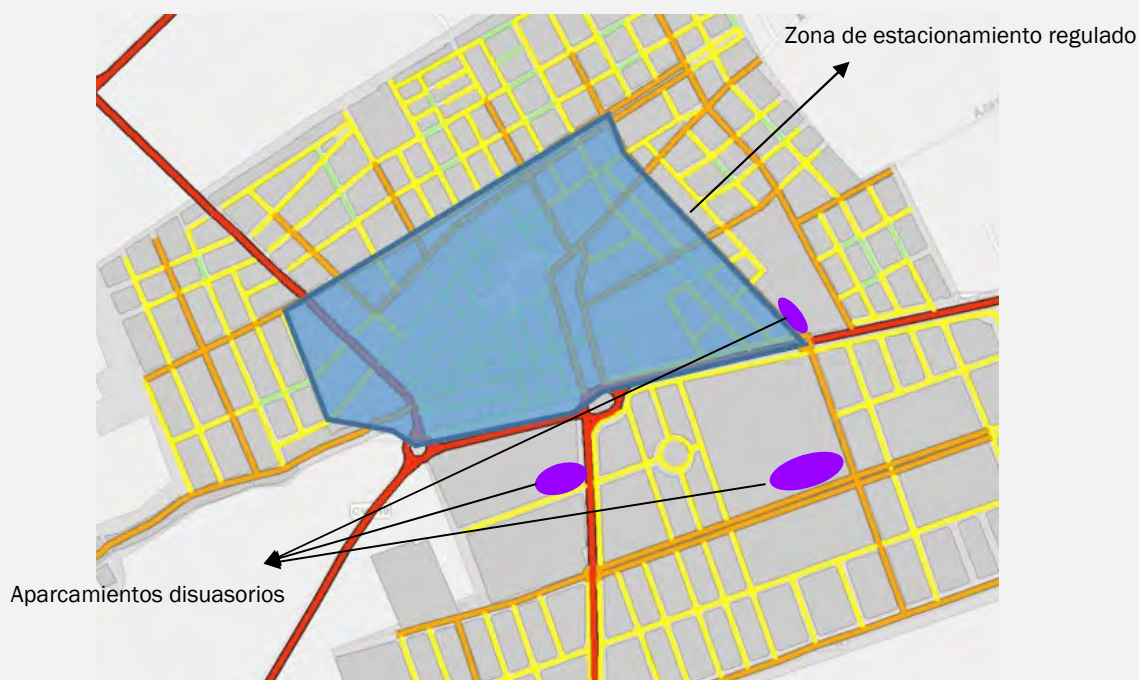
Medida 4.4. Regulación del aparcamiento

2. OBJETIVO DE LA ACCIÓN

Crear un espacio apropiado para el estacionamiento en la periferia, que sea accesible al casco urbano mediante un itinerario peatonal.

3. DESCRIPCIÓN DE LA ACCIÓN

Existen varios solares a los que se puede acceder fácilmente desde las vías colectoras. Ante estas posibles opciones se han escogido las tres ubicaciones marcadas en la imagen para la implantación de los estacionamientos disuasorios:



Se plantea la adquisición, en caso necesario, y acondicionamiento de las parcelas como zona de aparcamiento, además de la instalación de señalización en todos los accesos al casco urbano para que los usuarios puedan encontrar dichos puntos.

4. PRESUPUESTO ESTIMADO Y PLAZO

	BAJO/CORTO	MEDIO	ALTO/LARGO
PLAZO DE EJECUCIÓN/COSTE		45.000€	

VIII.5. EJE DE ACTUACIÓN 5: TRANSPORTE PÚBLICO

MEDIDA 5.1. ACONDICIONAMIENTO DE PARADAS DE AUTOBÚS

1. OBJETIVO Y JUSTIFICACIÓN DE LA MEDIDA

Mejorar la accesibilidad al transporte público
 Hacer más atractivo el servicio de autobús interurbano

2. DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA

Además de unos servicios atractivos y competitivos, un transporte público de calidad debe proporcionar unas infraestructuras de parada que permitan el descanso durante la espera, además de proveer información sobre el sistema, por lo que se debe habilitar en ellas un soporte para la misma. Particularmente, se considera imprescindible la inclusión de, al menos, la siguiente información:

- Mapa y/o esquema de líneas y paradas
- Horarios y frecuencias de paso
- Tarifas de servicio

Dado que en el caso de Dolores no se cumple alguna de estas condiciones en las paradas, se propone la habilitación de las paradas del servicio con unas marquesinas que tengan tener unas dimensiones que posibiliten la entrada y permanencia de sillas de ruedas. A ello se sumará la inclusión de un apoyo que permita a las personas con movilidad reducida contar con una barra de sujeción que facilita su confort durante el tiempo de espera.

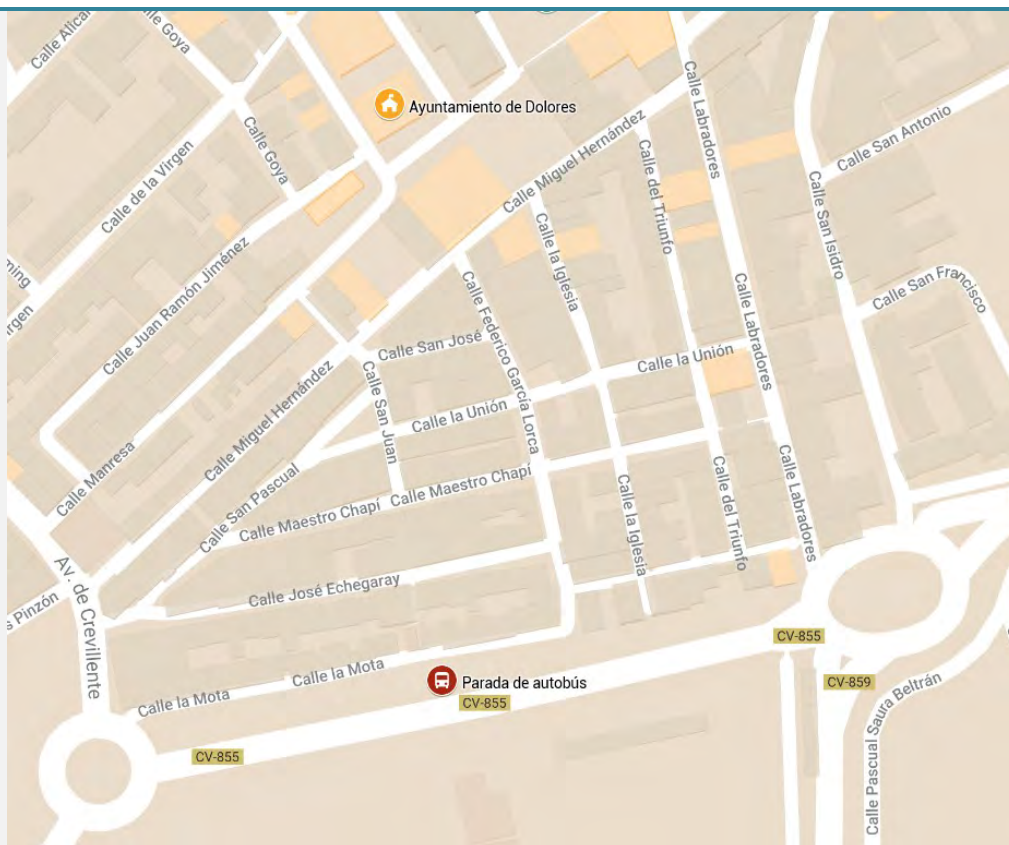


El diseño de las paradas será de tal forma que dificulte su ocupación por otros vehículos, ya sea mediante señalización o la disposición de plataformas de subida/bajada). Estas últimas facilitan, además, la operación de subida y bajada, también para las personas con discapacidad, ya que facilitan la aproximación del autobús y acercan la cota de la infraestructura de parada a la de la plataforma del autobús.

Por último, en cuanto a la ubicación de las marquesinas, se debe garantizar la no existencia de barreras en los caminos de acceso a las mismas, así como la existencia de bandas de tacto – visual de botones en el bordillo del pavimento y colores contrastados en bandas. Todo ello para favorecer la accesibilidad universal a las mismas.

Dado que el lugar de parada habitual no es óptimo para la operabilidad de los autobuses, se propone una nueva ubicación en la CV-855 a la altura de la calle la Mota, aprovechando el espacio existente y la modificación de la sección transversal de la travesía. Dicho lugar es óptimo ya que las dos glorietsas adyacentes permiten todos los giros haciéndola compatible con todas las líneas regulares que operan en el municipio.

Adicionalmente, se debe garantizar la instalación de un aparcabici junto a la nueva marquesina para promover la intermodalidad.



Propuesta de reubicación de la parada de autobús

3. MEDIDAS RELACIONADAS

Medida 1.2. Mejora de la accesibilidad universal

Medida 5.2. Autobuses adaptados personas con problemas de movilidad

4. INDICADORES DE SEGUIMIENTO

- Las paradas están adaptadas

5. PRIORIDAD/PROGRAMACIÓN/COSTE

	BAJO/CORTO	MEDIO	ALTO/LARGO
PRIORIDAD			
PLAZO DE EJECUCIÓN			
COSTE ESTIMADO			

MEDIDA 5.2. AUTOBUSES ADAPTADOS PERSONAS CON PROBLEMAS DE MOVILIDAD

1. OBJETIVO Y JUSTIFICACIÓN DE LA MEDIDA

Eliminar barreras al uso del transporte público de Dolores por parte de las personas con discapacidad
 Hacer el sistema de transportes de Dolores más accesible y equitativo

2. DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA

De cara al logro de un sistema de transporte público verdaderamente accesible en Dolores, del que cualquier persona pueda hacer uso, con independencia de sus capacidades, se propone establecer contacto con las empresas concesionarias de los servicios de autobús interurbano que operan en Dolores dirigido a la consecución de una flota de autobuses 100% accesible.

Este punto está contemplado en las condiciones para los concesionarios de las nuevas líneas de autobús que se van a sacar a concurso.

El cumplimiento de esta medida excede las competencias del Ayuntamiento, por lo que su papel fundamental es el de promotor de la iniciativa y gestión de la misma con las empresas que operan actualmente y con las nuevas empresas concesionarias.



3. MEDIDAS RELACIONADAS

Medida 1.2. Mejora de la accesibilidad universal

Medida 5.1. Acondicionamiento de paradas de autobús interurbano

4. INDICADORES DE SEGUIMIENTO

Nº de autobuses adaptados

5. PRIORIDAD/PROGRAMACIÓN/COSTE

	BAJO/CORTO	MEDIO	ALTO/LARGO
PRIORIDAD			
PLAZO DE EJECUCIÓN			
COSTE ESTIMADO	Sin coste		

MEDIDA 5.3. ADECUAR LA PARADA DE TAXI

1. OBJETIVO Y JUSTIFICACIÓN DE LA MEDIDA

Mejorar la calidad estancial de la parada de Taxi, sombreándola, y haciéndola más atractiva y llamativa, pues la actual en el estío es incómoda y en general pasa desapercibida, sobre todo para los visitantes.

2. DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA

Se trata de mejorar la calidad estancial de la parada de Taxi, sombreándola, y haciéndola más atractiva y llamativa, pues la actual en el estío es incómoda y en general pasa desapercibida.

Es importante contar en todo momento con la opinión de la titular de la licencia que, sin duda, garantizará la idoneidad de la intervención.

Ejemplo de parada de taxis sombreada con arbolado.



Fuente: CNT Taxi Jerez

3. MEDIDAS RELACIONADAS

Medida 5.1. Acondicionamiento de paradas de autobús interurbano

4. INDICADORES DE SEGUIMIENTO

- Meses (años) desde que la parada de taxis dispone de sombra

5. PRIORIDAD/PROGRAMACIÓN/COSTE

	BAJO/CORTO	MEDIO	ALTO/LARGO
PRIORIDAD			
PLAZO DE EJECUCIÓN			
COSTE ESTIMADO			

VIII.6. EJE DE ACTUACIÓN 6: GESTIONAR Y ORDENAR LA DISTRIBUCIÓN URBANA DE MERCANCÍAS

MEDIDA 6.1. INCENTIVAR LA UTILIZACIÓN DE VEHÍCULOS POCO CONTAMINANTES.

1. OBJETIVO Y JUSTIFICACIÓN DE LA MEDIDA

La circulación de vehículos dentro de los entornos urbanos genera emisiones tanto medioambientales como sonoras. Sobre todo en el caso particular de los vehículos pesados, cuyo parque móvil es de media más antiguo y está en peores condiciones de mantenimiento. Por ello, con la incentivación del uso de vehículos “limpios” se persiguen los siguientes objetivos:

- Reducción de la emisión de gases y partículas contaminantes en el entorno urbano.
- Reducción de la contaminación acústica.
- Mejora de la eficiencia energética de los vehículos.
- Impulso de la movilidad eléctrica.

2. DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA

Con objeto de incentivar la adquisición de nuevos vehículos menos contaminantes o la adaptación de la flota actual, será necesario considerar dentro de la ordenanza sobre la regulación de las operaciones de carga y descarga ciertos beneficios de cara a la utilización de los vehículos de bajas emisiones. Dentro de las medidas que se recomienda implantar están:

- Horarios más amplios para estos vehículos
- Acceso a zonas restringidas



Ejemplo de vehículo de transporte de mercancías eléctrico

Por otra parte, desde el punto de vista económico, se pueden llevar a cabo ciertas iniciativas que beneficien a los propietarios de los vehículos de mercancías como:

- Reducción del impuesto de circulación
- Reducción del importe a abonar por la recarga en puntos públicos, en el caso de vehículos eléctricos
- Subvenciones en la adquisición a nivel local o colaboración en la difusión de financiación autonómica y/o estatal.
-

3. MEDIDAS RELACIONADAS

- Medida 1.4. Nueva Ordenanza de Circulación
- Medida 6.2. Microplataformas para el reparto de proximidad

4. PRIORIDAD/PROGRAMACIÓN/COSTE

	BAJO/CORTO	MEDIO	ALTO/LARGO
PRIORIDAD			
PLAZO DE EJECUCIÓN			
COSTE ESTIMADO			

4. PRIORIDAD/PROGRAMACIÓN/COSTE			
	BAJO/CORTO	MEDIO	ALTO/LARGO
PRIORIDAD			
PLAZO DE EJECUCIÓN			
COSTE ESTIMADO			

VIII.7. EJE DE ACTUACIÓN 7: GESTIÓN DE LA DEMANDA

MEDIDA 7.1. CAMPAÑAS SOBRE HÁBITOS SALUDABLES DE MOVILIDAD

1. OBJETIVO Y JUSTIFICACIÓN DE LA MEDIDA

Reconducir los hábitos poco saludables –producto de décadas de planificación urbanística y organización socioeconómica distanciadas de los intereses de las personas de a pie- representa el principal reto de cara a lograr la sostenibilidad de la movilidad.

2. DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA

Cualesquiera cambios en el viario, el metabolismo urbano, normativa, etc. producto en este caso de un PMUS, sólo pueden llevar a una movilidad sostenible si la ciudadanía hace suyos hábitos en este sentido. Se plantea diseñar una campaña continua a medio plazo, con lemas adaptados a la realidad majaera e incluyendo mensajes apelando, por ejemplo, al arraigo del uso de la bici por las huertas de Dolores, a la actualización de la señalética, la incidencia sobre la salud del excesivo uso del coche, las ventajas de moverse a pie o caminando, lemas sobre conducción eficiente, etc. y que puede incluir, entre otros:

- Publicidad en medios locales (prensa de la Vega Baja, en castellano, valenciano e inglés, etc.)
- Cartelería en centros públicos, comercios y empresas
- Espacio digital (Portal Movilidad, Facebook, etc.) de intercambio experiencias personales en torno a la movilidad y el cambio de hábitos.
- Concursos y sorteos de hábitos sostenibles: relatos, fotografía, vídeos... incluso lemas para la campaña.
- Breve cuestionario de evaluación que permita incluir mejoras en la campaña



3. MEDIDAS RELACIONADAS

Medidas de los ejes 2, 3, 4 y 5.

4. INDICADORES DE SEGUIMIENTO

- Inversión anual en campañas
- N° de “likes” por “post”
- N° de clicks sobre campaña en Portal/año

5. PRIORIDAD/PROGRAMACIÓN/COSTE

	BAJO/CORTO	MEDIO	ALTO/LARGO
PRIORIDAD			
PLAZO DE EJECUCIÓN			
COSTE ESTIMADO			

MEDIDA 7.2. CURSO DE FORMACIÓN TÉCNICA SOBRE MOVILIDAD SOSTENIBLE

1. OBJETIVO Y JUSTIFICACIÓN DE LA MEDIDA

Facilitar, como mínimo, al cuerpo técnico municipal una formación adecuada en materia de movilidad, con especial énfasis sobre la Policía Local y la Guardia Civil local. Se plantea una Jornada corta pero intensa enfocada al personal municipal de Dolores, que puede abrirse a ciudadanía interesada.

2. DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA

- Jornada corta y dinámica que la haga atractiva para técnicos municipales y personal de seguridad vial, que incida, entre otros temas, en señalización, percepción de la seguridad e indisciplina y cambio de hábitos.
- Procurar la asistencia del suficiente número de técnicos.
- Dado que ya son varios los cursos serios de Técnico en Movilidad Sostenible que se imparten on-line, y cuya realización puede ser la continuación para algunos asistentes a la Jornada específica de Dolores, apoyar a las personas más interesadas en la realización de curso/s más extenso/s sobre movilidad sostenible, como el que realiza el [Instituto Superior de Medio Ambiente, ISF, avalado por el Ministerio para la Transición Ecológica](#).
- Poner a disposición de los asistentes un breve cuestionario de valoración de la Jornada/curso.



3. MEDIDAS RELACIONADAS

Medida 1.1. Creación del área de movilidad

y Ejes 2 a 6

4. INDICADORES DE SEGUIMIENTO

- N° de asistentes a la Jornada
- N° de técnicos que realizan otro/s curso/s
- Valoración media de la formación

5. PRIORIDAD/PROGRAMACIÓN/COSTE

	BAJO/CORTO	MEDIO	ALTO/LARGO
PRIORIDAD			
PLAZO DE EJECUCIÓN			
COSTE ESTIMADO			

MEDIDA 7.3. EDUCACION VIAL: INNOVAR Y EVALUAR

1. OBJETIVO Y JUSTIFICACIÓN DE LA MEDIDA

La Policía Local de Dolores imparte desde hace años cursos de Educación Vial a la comunidad escolar de la localidad. Se persigue hacerlos más atractivos, ampliar su incidencia sobre la ciudadanía y realizar una evaluación para mejorarlos con las sugerencias de escolares y familiares.

2. DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA

Entre otras acciones, puede incluir:

- Que se sigan realizando en la vía pública, y no sólo en un tramo de calle cortado al efecto, sino interaccionando con el espacio público en general.
- Ampliar los cursos fuera del horario escolar, para familiares y ciudadanía, haciendo especial hincapié en personas mayores y juventud.
- La posibilidad de que personas mayores colaboren en los cursos a los escolares, y puedan prepararse para ayudar en sus desplazamientos, a modo de “Abuelo/a Policía”
- Pasar un breve cuestionario de evaluación que permita incluir mejoras en los cursos, que rellenen los propios escolares (con ayuda de los docentes, como una actividad lectiva más), el personal de los centros educativos y los familiares.



3. MEDIDAS RELACIONADAS

Medida 1.4. Optimizar los canales de participación y sugerencias
 Medida 7.1. Campañas sobre hábitos saludables de movilidad
 Medida 7.2. Curso de formación técnica sobre movilidad sostenible
 Medida 7.4. Facilitar caminos escolares a los centros educativos

4. INDICADORES DE SEGUIMIENTO

- Nº de escolares/año
- Nº de no escolares/año
- Valoración media del curso

5. PRIORIDAD/PROGRAMACIÓN/COSTE

	BAJO/CORTO	MEDIO	ALTO/LARGO
PRIORIDAD			
PLAZO DE EJECUCIÓN			
COSTE ESTIMADO			

MEDIDA 7.4. FACILITAR CAMINOS ESCOLARES A LOS CENTROS EDUCATIVOS

1. OBJETIVO Y JUSTIFICACIÓN DE LA MEDIDA

La afluencia de menores y sus acompañantes a los centros educativos de Dolores supone el mayor movimiento cotidiano, implicando a más de un tercio de la población local. Además de que muchos de esos desplazamientos a ellos se realizan en el coche privado, la sensibilización de la infancia es un factor clave.

2. DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA

Los Caminos Escolares, entendidos como un proceso de cambio de la manera en que la infancia percibe y vive su pueblo, y no como un simple itinerario de paso con unas condiciones determinadas, son una herramienta perfecta para la sensibilización sobre movilidad sostenible, además de para la mejora de la calidad de vida y juego de los menores en particular, y de la ciudadanía en general.

La labor de asesoramiento, promoción y facilitación del Ayuntamiento a los centros educativos en materia de caminos escolares es palmaria, y la disposición de los responsables educativos y la Policía Local es muy colaborativa. Como procesos continuos y a largo plazo, la evaluación de los Caminos Escolares aportará una mejora continua, de manera que no debe olvidarse algún cuestionario o herramienta de seguimiento al respecto que puede, incluso, ser elaborada por los propios escolares, como parte del proceso de creación del camino.

Hay disponible exhaustiva información disponible para implantar Caminos escolares en la web de la DGT ([Camino Escolar Paso a Paso](#), [El juego de la serpiente](#) y [Portal de Caminos Escolares Seguros](#)) y en la de gea21 ([Guía Camino Escolar: Pasos hacia la autonomía infantil](#)), entre otros.

Además de ser la comunidad educativa y las familias de escolares el sector que mayor aglomeración de vehículos provoca en Dolores para sus desplazamientos cotidianos y de los problemas que supone, sobre todo, la entrada matinal al IES San Pascual, el margen de traspaso a ir a pie o en bici es importante. Además, cabe destacar la importancia de la sensibilización a los adultos del futuro –que también influyen de una manera muy directa en los de sus familiares-, así como las ventajas para su desarrollo, hábitos más sostenibles e independencia.

En este sentido, destaca especialmente el uso de la bicicleta: un medio de transporte muy atractivo para los escolares cuando las condiciones del entorno son las adecuadas, como es el caso de Dolores por sus dimensiones y topografía plana, además de un medio de transporte tradicional de los abuelos.



Los costes directos de esta medida son bajos, mientras que su repercusión sobre el cambio de hábitos a modos de transporte sostenibles es muy alta.

3. MEDIDAS RELACIONADAS

Medida 7.3. Educación vial: innovar y evaluar
 Medida 7.8. Implicarse en la semana de la movilidad (SEM)
 Medida 2.6. Mejora de los entornos escolares
 Ejes 2 a 5

4. INDICADORES DE SEGUIMIENTO

- N° de centros adheridos sobre el total
- % de desplazamientos escolares a pie o en bici
- Valoración media del camino escolar

5. PRIORIDAD/PROGRAMACIÓN/COSTE

	BAJO/CORTO	MEDIO	ALTO/LARGO
PRIORIDAD			
PLAZO DE EJECUCIÓN			
COSTE ESTIMADO			

MEDIDA 7.5. RENOVACIÓN DE LA FLOTA MUNICIPAL CON VEHÍCULOS MÁS EFICIENTES

1. OBJETIVO Y JUSTIFICACIÓN DE LA MEDIDA

La flota de vehículos municipal forma parte de la movilidad esencial en vehículo y recorre una cuota regular de los km que se desarrollan en la localidad. Su cambio a tecnologías más limpias permitirá reducir una fracción de las emisiones de gases contaminantes y ruidos.

2. DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA

Se propone que todos los nuevos vehículos municipales sean eléctricos o de gas, incluidos los de los servicios subcontratados; y en el caso del vehículo de uso social, que al renovarse disponga de plataforma para personas con movilidad reducida.

Para éstos y el resto de vehículos, se plantea ampliar la red de puntos de recarga rápida en distintos puntos de Dolores, a sumar al punto público junto al Ayuntamiento y al de localizado en la nave municipal del Área de Servicios ya existentes en el municipio.

Además, la adquisición de varias bicicletas con pedaleo asistido puede ser útil para determinadas actuaciones de la Policía Local y de servicios (conserjería, técnicos, etc.).



Si bien su influencia sobre el total de emisiones debidas al transporte es baja (su afección total está en torno al 3%), su visibilidad de cara a la ciudadanía le imprime mayor importancia y efecto ejemplarizante.

3. MEDIDAS RELACIONADAS

Medida 2.3. Nuevas zonas de prioridad peatonal

Medida 7.7. Medida 7.7. Ampliar la red de puntos de recarga para vehículos menos contaminantes
Y Eje 3

4. INDICADORES DE SEGUIMIENTO

- Ratio de vehículos eléctricos o de gas de la flota sobre el total
- Porcentaje de km recorridos en vehículo eléctrico (o de gas) o en bici sobre el total por año

5. PRIORIDAD/PROGRAMACIÓN/COSTE

	BAJO/CORTO	MEDIO	ALTO/LARGO
PRIORIDAD			
PLAZO DE EJECUCIÓN			
COSTE ESTIMADO			

MEDIDA 7.6. FOMENTAR INCENTIVOS Y FACILITAR LA OBTENCIÓN DE AYUDAS PARA VEHÍCULOS MENOS CONTAMINANTES

1. OBJETIVO Y JUSTIFICACIÓN DE LA MEDIDA

La Administración Local –en el marco de sus competencias- puede colaborar en el incremento de vehículos eléctricos, híbridos o a gas en el parque total de vehículos otorgando diversas ventajas a ese tipo de vehículos, y facilitando la obtención de subvenciones para su adquisición a la ciudadanía.

2. DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA

El Ayuntamiento ya bonifica en un 95% el Impuesto sobre Vehículos de Tracción Mecánica (IVTM) y la incidencia sigue siendo muy baja sobre el incremento de vehículos eléctricos, híbridos o a gas en el parque total, en gran parte debido a su alto coste respecto a los convencionales.

Por ello, se propone, además de ampliar las ventajas en su marco competencial a ese tipo de vehículos, aparte de las bonificaciones impositivas, como la reserva de plazas de aparcamiento en zonas estratégicas (incluidos en otras medidas) y la instalación de más puntos de recarga rápida, dedicar esfuerzos desde el Área de Movilidad a dar a conocer y facilitar la obtención por parte de particulares y empresas de las ayudas estatales y/o autonómicas al efecto (el Plan Moves recientemente aprobado), pues se constata que a menudo ese trámite es uno de los principales impedimentos.



3. MEDIDAS RELACIONADAS

Medida 1.1. Creación del área de movilidad

Medida 4.4. Regulación del aparcamiento

Medida 7.7. Ampliar la red de puntos de recarga para vehículos menos contaminantes

4. INDICADORES DE SEGUIMIENTO

- Incremento anual del vehículos sostenibles del parque total
- Nº de solicitudes aceptadas sobre el total de las tramitadas en el municipio

5. PRIORIDAD/PROGRAMACIÓN/COSTE

	BAJO/CORTO	MEDIO	ALTO/LARGO
PRIORIDAD			
PLAZO DE EJECUCIÓN			
COSTE ESTIMADO			

MEDIDA 7.7. AMPLIAR LA RED DE PUNTOS DE RECARGA PARA E-VEHÍCULOS

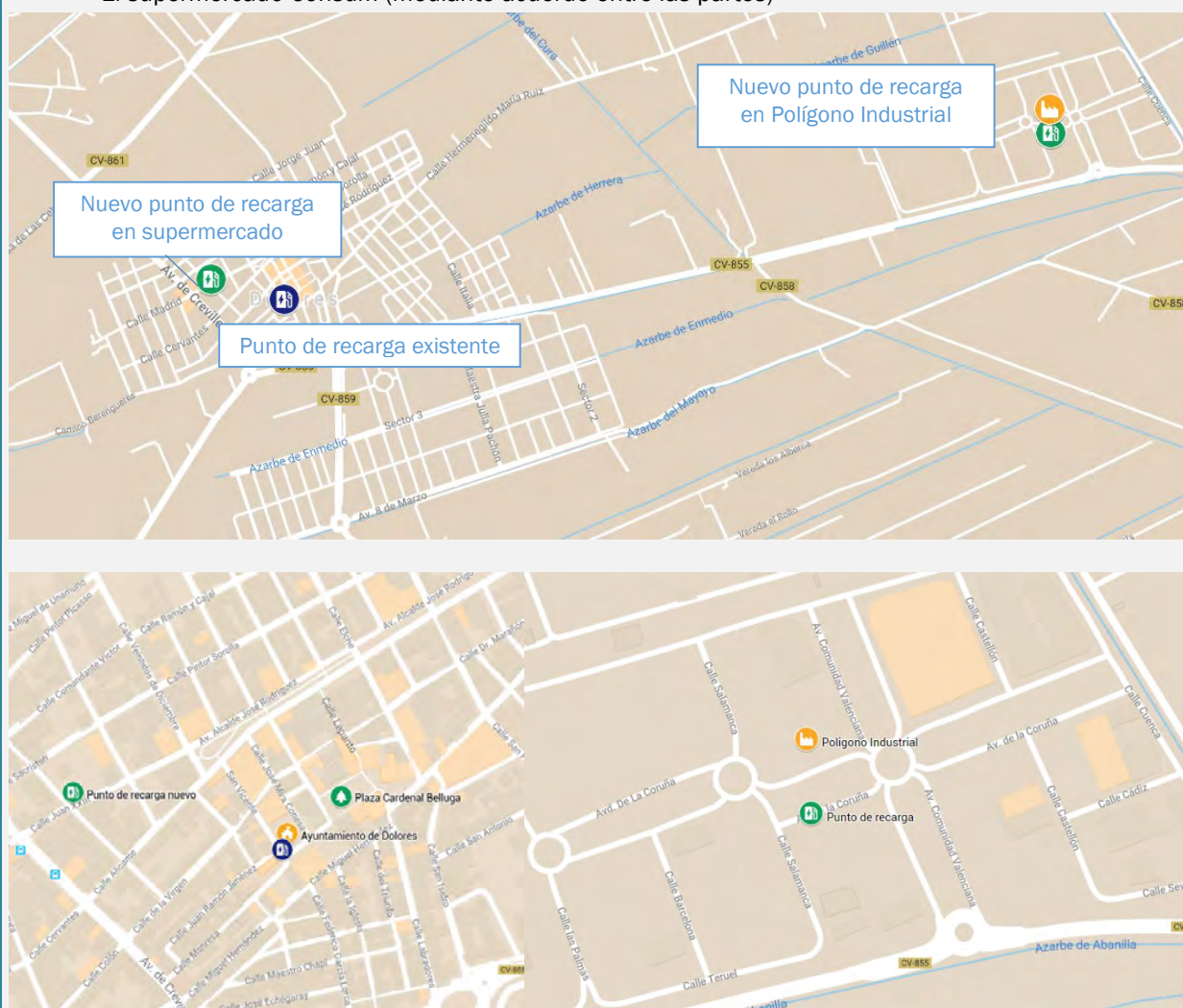
1. OBJETIVO Y JUSTIFICACIÓN DE LA MEDIDA

Desde el Ayuntamiento se puede incentivar la adquisición de vehículos eléctricos, facilitando la posibilidad de recarga en la vía pública para que los usuarios no tengan la necesidad de instalar en sus viviendas las tomas de corriente para cargar los vehículos, con las obras que supone adaptar la red doméstica.

2. DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA

Se plantea la ampliación de la red de puntos de carga existente, con la instalación en dos nuevas localizaciones que son:

- El polígono industrial de Los Azarbes
- El supermercado Consum (mediante acuerdo entre las partes)



El Instituto Valenciano de Competitividad Empresarial (IVACE) convoca anualmente ayudas en materia de movilidad sostenible, entre las que se encuentra la instalación de infraestructuras de recarga para vehículos eléctricos. Por ese motivo, el Ayuntamiento en colaboración con el IVACE podrá ampliar su red de puntos de

recarga favoreciendo de este modo el uso de modos de transporte más sostenibles, no sólo para los habitantes de Dolores sino que también para dar servicio a los conductores de otros municipios que puedan necesitarlo.



3. MEDIDAS RELACIONADAS

Medida 1.1. Creación del área de movilidad.

Medida 4.4. Regulación del aparcamiento.

Medida 6.1. Incentivar la utilización de vehículos poco contaminantes

4. INDICADORES DE SEGUIMIENTO

- Incremento anual del vehículos eléctricos del parque total
- N° de conexiones efectuadas en el total de puntos de carga

5. PRIORIDAD/PROGRAMACIÓN/COSTE

	BAJO/CORTO	MEDIO	ALTO/LARGO
PRIORIDAD			
PLAZO DE EJECUCIÓN			
COSTE ESTIMADO			

MEDIDA 7.8. IMPLICARSE EN LA SEMANA DE LA MOVILIDAD (SEM)

1. OBJETIVO Y JUSTIFICACIÓN DE LA MEDIDA

La Semana de la Movilidad (SEM), avalada por la CE, es un evento internacional y local de gran repercusión mediática, cuyo principal objetivo es concienciar a la ciudadanía de las ventajas de ir a pie o en bici y del uso del transporte colectivo, mediante actividades lúdicas y notorias (bien puntuales o permanentes).

2. DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA

La SEM se organiza desde 2002, tiene lugar por convenio la tercera semana de septiembre y son varias las herramientas a disposición de las entidades organizadoras para sumarse y llevarla adelante. Dadas las fechas, coincidentes con el inicio del curso escolar y poco después de las vacaciones estivales, su organización debe abordarse a como tarde idealmente en junio.

- Aprovechar que desde la [Web oficial de la Semana Europea de la Movilidad \(SEM\), en inglés](#) hay disponibles con meses de antelación multitud de documentos de apoyo, así como el lema del año. Además, se pueden consultar durante todo el año, por ejemplo, **las** (en castellano en cada entrada).
- Cada año, la SEM tiene un lema común (“Combina y muévete”, “Movilidad inteligente, economía fuerte”, “Elige. Cambia. Combina...”) que ayuda a adaptarla a la casuística local.
- Organizarla con meses de anterioridad y coordinarla con tiempo con todos los agentes implicados, que pueden ser muchos y variados (Policía, centros educativos, asociaciones, comercios, grandes empresas, autoescuelas, etc.)
- Implicar a esos agentes en su diseño y organización.
- De la SEM surgen acciones puntuales que duran sólo durante la semana –como una ocupación de plazas de aparcamiento como zona de juegos- y otras permanentes.
- Registrarla en la web oficial de la SEM y cuidar su difusión en los medios locales y de otro ámbito, antes, durante y después de su puesta en marcha.



Sus costes son bajos en relación a su papel concienciador y su repercusión, e igualmente muchas de las

intervenciones posibles, al ser “blandas”, a menudo realizadas por la propia ciudadanía y la infancia.

3. MEDIDAS RELACIONADAS

Medida 1.1. Creación del área de movilidad
Ejes 2 a 6

4. INDICADORES DE SEGUIMIENTO

- N° de años desde que se organiza
- N° de entidades implicadas
- N° de actividades permanentes/ N° actividades puntuales

5. PRIORIDAD/PROGRAMACIÓN/COSTE

	BAJO/CORTO	MEDIO	ALTO/LARGO
PRIORIDAD			
PLAZO DE EJECUCIÓN			
COSTE ESTIMADO			

MEDIDA 7.9. CONTROL PERIÓDICO DE LOS NIVELES DE RUIDO POR VEHÍCULOS A MOTOR

1. OBJETIVO Y JUSTIFICACIÓN DE LA MEDIDA

El ruido provoca multitud de efectos negativos sobre la salud, tanto físicos como psíquicos. En la CV diversos estudios muestran que, sobre todo en grandes ciudades, aunque no sólo, los niveles de contaminación acústica superan los valores recomendados por la UE, de 65 dB(A) de nivel equivalente diurno y 55 dB(A) en el periodo nocturno. Los vehículos a motor son, en el caso de Dolores, la principal fuente de ruido ambiental.

2. DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA

A falta de mediciones de ruido en el municipio de Dolores, la percepción durante la redacción del PMUS, indica que, en general, los niveles de contaminación acústica causados por los modos más ruidosos de transporte, vehículos a motor -motocicletas incluidas-, no son un problema prioritario en el lugar; si bien, obviamente, éstos pueden ser mejorados.

Aplica la normativa básica vigente al respecto, la Directiva 2002/49/CE, la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido y legislación autonómica como la Ley 7/2002, de 3 de diciembre, de la Generalitat Valenciana, de Protección contra la Contaminación Acústica, que marcan los niveles máximos de ruido ambiental. El Decreto 43/2008, de 11 de abril, del Consell, por el que se modifica el Decreto 19/2004, de 13 de febrero, del Consell, por el que se establecen normas para el control del ruido producido por los vehículos a motor, y el Decreto 104/2006, del 14 de julio, del Consell, de planificación y gestión en materia de contaminación acústica., en su Disposición Final Primera, indica que en municipios de menos de 100.000 habitantes en materia de ruidos "en relación a las infraestructuras viarias ../.. cuya competencia sea local o autonómica corresponde al órgano de la corporación local correspondiente ../.., la elaboración, revisión y aprobación de los mapas estratégicos de ruido, ../..la elaboración de la restante información a que se refiere el artículo 14.1 del Real Decreto 1513/2005, de 16 de diciembre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, en lo referente a la evaluación y gestión del ruido ambiental, así como su remisión al órgano autonómico competente en materia de medio ambiente ../..

Por tanto, se propone la adquisición de un sonómetro homologado y la medición por parte del Ayuntamiento de los niveles de ruido causados por los vehículos a motor, anualmente, en al menos 3 puntos del centro urbano (rotonda de la Olivera, Avenida de Crevillente a la altura de la calle Juan XXIII, y calle Labradores con Plaza de Hermenegildo María Ruiz), y uno en la rotonda de entrada al Polígono Los Azarbes. Las mediciones idealmente se realizarán en horario diurno y nocturno, en horas punta y valle, y en día laborable y festivo, en cada uno de los 4 puntos.

El sonómetro podrá así también ser empleado puntualmente por la Policía Local para controlar las infracciones de los vehículos a motor estipuladas en la Ordenanza Municipal de Circulación, de 2016, y la Ordenanza General Municipal de Convivencia Ciudadana en el Espacio Público de Dolores, de 2017.



Puntos propuestos para medir anualmente el ruido producido por vehículos a motor en Dolores

3. MEDIDAS RELACIONADAS

- Todas aquellas que suponen un cambio modal a medios de transporte no contaminantes acústicamente

4. INDICADORES DE SEGUIMIENTO

- Porcentaje de variación anual de los niveles máximos, en DbA ,registrados en cada punto.
- Número de puntos de medida, sobre el total de puntos, que no superan los límites establecidos

5. PRIORIDAD/PROGRAMACIÓN/COSTE

	BAJO/CORTO	MEDIO	ALTO/LARGO
PRIORIDAD			
PLAZO DE EJECUCIÓN			
COSTE ESTIMADO			

MEDIDA 7.10. ESTIMA ANUAL DE LA HUELLA DE CARBONO POR VEHÍCULOS A MOTOR

1. OBJETIVO Y JUSTIFICACIÓN DE LA MEDIDA

Las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) son causantes en gran parte del cambio climático y sus efectos; y el sector del transporte consumidor de combustibles fósiles, en concreto, es una de sus principales fuentes. Muchas de las medidas incluidas en el Plan de Acción del PMUS de Dolores ya implican la reducción de emisiones, al fomentar el cambio modal a opciones más sostenibles, pero se considera importante tener un registro particularizado de ese cambio, mediante el cálculo de la huella de carbono de la flota municipal y del transporte de vehículos en el municipio de Dolores.

2. DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA

A fin de facilitar que un Ayuntamiento pequeño como el de Dolores pueda abordar con la mayor eficiencia de recursos -de personal y económicos- el seguimiento de la huella de carbono en su municipio, se propone que se utilicen las calculadoras facilitadas por el MITECO, que ha sido adoptada por infinidad de instituciones, incluida la Generalitat Valenciana. Está disponible en este enlace <https://www.miteco.gob.es/es/cambio-climatico/temas/mitigacion-politicas-y-medidas/calculadoras.aspx>

La Calculadora de Huella de Carbono de un Ayuntamiento. Alcance 1+2, es una tabla descargable, que permite estimar las emisiones de la flota municipal, incluidos los vehículos eléctricos, a partir de los datos de consumo de cada unidad. Corresponde al apartado 4. Alcance 1, Transporte, A. Transporte por carretera de vehículos (propios o alquilados).

La Calculadora de Huella de Carbono de una organización permite obtener una estima de las emisiones de CO2 a partir del consumo anual de diversos combustibles. Y éste puede obtenerse para el conjunto del municipio obteniendo los metros cúbicos de combustible -por tipos- vendidos en las estaciones de servicio locales, tal y como recomienda en un primer momento el *Protocolo Global para Inventarios de Emisión de Gases de Efecto Invernadero a Escala Comunitaria*⁴.

4. ALCANCE 1: TRANSPORTE

Si dispone de vehículos propulsados por electricidad, deberá cumplimentar su consumo en la presente pestaña. Las emisiones que se deriven se englobarán en alcance 2 de la pestaña.

A. TRANSPORTE POR CARRETERA: VEHÍCULOS PROPIOS O ALQUILADOS

Los datos necesarios son el tipo y la cantidad de combustible y/o electricidad consumidos por cada vehículo que es propiedad del municipio o bien sobre el que ejerce control (alquiler, estudio).

Para que aparezca el factor de emisión según tipo de combustible, introduzca el AÑO DE CÁLCULO en la pestaña 1. Datos generales del municipio

TRANSPORTE POR CARRETERA: VEHÍCULOS PROPIOS O ALQUILADOS							
Vehículo o flota de vehículos ⁽¹⁾	Modos de propulsión ⁽²⁾	Factor de emisión (kg CO ₂ /ud) ⁽³⁾		Consumo (ud) ⁽⁴⁾	Emisiones absolutas (kg CO ₂)	Índice de actividad (ud) ⁽⁵⁾	
		Por defecto	Otros			Valor	Unidad

Pantallazo de la calculadora de Huella de Carbono de un Ayuntamiento, del MITECO

3. MEDIDAS RELACIONADAS

- Todas aquellas que suponen un cambio modal a medios de transporte menos emisoras de GEI

⁴ Estándar de contabilidad y de reporte para las ciudades. Worrlid Resorces Institute-ICLEI

4. INDICADORES DE SEGUIMIENTO

- Emisiones absolutas de Co2 por la flota municipal
- Porcentaje de variación interanual de las emisiones absolutas de Co2 por la flota municipal.
- Emisiones absolutas de Co2 por el tráfico, estimadas a partir del consumo de combustibles
- Porcentaje de variación interanual de las emisiones absolutas de Co2 por el tráfico

5. PRIORIDAD/PROGRAMACIÓN/COSTE

	BAJO/CORTO	MEDIO	ALTO/LARGO
PRIORIDAD			
PLAZO DE EJECUCIÓN			
COSTE ESTIMADO			

VIII.8. RELACIÓN ORIENTATIVA DE AGENTES RESPONSABLES DE LA PUESTA EN MARCHA DE LAS MEDIDAS PROPUESTAS

EJE DE ACTUACIÓN	MEDIDA	AGENTES QUE DESARROLLAN LA MEDIDA
1. ORGANIZACIÓN DE LA MOVILIDAD	1.1. Creación del Área de Movilidad	Ayuntamiento de Dolores: Áreas de Obras y Servicios, Urbanismo, Policía Local, Agricultura y Medioambiente
	1.2. Mejora de la Coordinación Intra y Extramunicipal	Ayuntamiento de Dolores: Áreas de Obras y Servicios, Urbanismo, Policía Local, Agricultura y Medioambiente
	1.3. Garantizar la continuidad y dinamismo de la mesa de la movilidad de Dolores	- Área de Movilidad - Miembros integrantes de la Mesa
	1.4. Optimizar los canales de gestión de sugerencias sobre movilidad	- Área de Movilidad - Área de Nuevas Tecnologías
	1.5. Revisión de la ordenanza municipal de circulación	Ayuntamiento de Dolores: Áreas de Obras y Servicios, Urbanismo, Policía Local, Agricultura y Medioambiente
	1.6. Integración de la movilidad sostenible en el planeamiento urbano	- Área de Movilidad - Área de Urbanismo - Obras Públicas, promoción económica, etc.
2. MEJORA DEL ESPACIO PÚBLICO PARA LOS DESPLAZAMIENTOS PEATONALES	2.1. Red de itinerarios peatonales principales	- Área de Movilidad - Área de Urbanismo
	2.2. Mejora de la accesibilidad	- Área de Movilidad - Áreas de Urbanismo y Servicios Sociales - Asociaciones de personas con discapacidad
	2.3. Nuevas zonas de prioridad peatonal	- Área de Movilidad - Área de Urbanismo
	2.4. Mejora de la permeabilidad peatonal de las barreras infraestructuras	- Diputación de Alicante. - Generalitat Valenciana. - Ayuntamiento de Dolores. Urbanismo. Movilidad.
	2.5. Mejora de la calidad estancial del espacio público	- Área de Movilidad - Área de Urbanismo
	2.6. Entornos escolares de más calidad y más seguros	- Área de Movilidad - Áreas de Urbanismo y Educación - Consejo Escolar - AMPAS
3. PROMOCIÓN DE LA MOVILIDAD CICLISTA	3.1. Red de itinerarios ciclistas	- Área de Movilidad - Conselleria de Política Territorial, Obras Públicas y Movilidad de la Generalitat Valenciana
	3.2. Mejora de la ciclabilidad de la red viaria urbana	Área de Movilidad
	3.3. Mejora del aparcamiento ciclista	Área de Movilidad
	3.4. Mejora de la señalización informativa	Área de Movilidad

4. GESTIÓN Y ORDENACIÓN DEL VIARIO, TRÁFICO Y APARCAMIENTO	4.1. Reorganización del esquema circulatorio	- Área de Movilidad - Policía Local,
	4.2. Programa de calmado de tráfico	Área de Movilidad
	4.3. Mejora de los ejes radiales de acceso	- Diputación de Alicante. - Generalitat Valenciana. - Ayuntamiento de Dolores. Urbanismo. Movilidad. - Área de Movilidad, Policía Local, Área de Nuevas Tecnologías - Propietarios de los terrenos a ubicar los aparcamientos disuasorios
	4.4. Regulación del aparcamiento	Propietarios de los terrenos a ubicar los aparcamientos disuasorios
5. TRANSPORTE PÚBLICO	5.1. Acondicionamiento de paradas de autobús	- Área de Movilidad del Ayto. de Dolores - Empresa concesionaria de la explotación publicitaria
	5.2. Autobuses adaptados personas con problemas de movilidad	- Área de Movilidad del Ayto. de Dolores - Operadores de transporte en autobús - Asociaciones de personas con discapacidad
	5.3. Adecuar la parada de taxi	- Área de Movilidad del Ayto. de Dolores - Taxistas de Dolores
6. GESTIONAR Y ORDENAR LA DISTRIBUCIÓN URBANA DE MERCANCÍAS	6.1. Incentivar la utilización de vehículos poco contaminantes	- Área de Movilidad - Empresas de transporte
	6.2. Acciones sobre las plazas de carga y descarga	- Área de Movilidad - Policía Local - Asociación de empresarios - Empresas de Transporte
7. GESTIÓN DE LA DEMANDA	7.1. Campañas sobre hábitos saludables de movilidad	- Área de Movilidad - Centros docentes, asociaciones ciudadanas (vecinos, empresariales, mujeres, etc.)
	7.2. Curso de formación técnica sobre movilidad sostenible	- Ayto.: Área de Movilidad, técnicos municipales, políticos, policía local - Externos: ciudadanía, empresarios
	7.3. Educación vial: innovar y evaluar	- Área de Movilidad - Policía Local - Área de Educación
	7.4. Facilitar caminos escolares a los centros educativos	- Área de Movilidad - Área de Educación - Policía Local - AMPAS
	7.5. Renovación de la flota municipal con vehículos más eficientes	- Área de Movilidad - Policía Local - IDAE
	7.6. Fomentar incentivos y facilitar la obtención de ayudas para vehículos menos contaminantes	- Áreas de Hacienda y Tesorería - Área de Movilidad - IDAE
	7.7. Ampliar la red de puntos de recarga para e-vehículos	- Área de Movilidad - IDAE
	7.8. Implicarse en la semana europea de la movilidad	- Área de Movilidad - SEM
	7.9. Control periódico de los niveles de ruido por vehículos a motor	- Área de Movilidad - Policía Local - Conselleria d'Agricultura
	7.10. Estima anual de la huella de carbono por vehículos a motor	Área de Movilidad

IX. SEGUIMIENTO Y EVALUACIÓN

El PMUS de Dolores deposita una gran importancia en el seguimiento y la evaluación, como parte de un proceso estructurado de aprendizaje y mejora que actualiza el plan de manera constante. La implementación del Plan y sus efectos serán objeto de seguimiento y evaluación a partir de la definición de unos indicadores, cuya evolución deberá analizarse periódicamente:

A. Indicadores de seguimiento del PMUS

Constituyen la herramienta fundamental para el **seguimiento y evaluación del grado de cumplimiento del PMUS**. El seguimiento de estos indicadores está vinculado a la programación temporal, esquema de prioridad, plazos de ejecución y previsión de financiación definida para cada uno de los programas de actuación del PMUS

B. Indicadores de seguimiento de la movilidad

Constituyen la herramienta fundamental para el **seguimiento y evaluación de los efectos sobre la movilidad municipal y la calidad de vida** resultantes de la aplicación de las actuaciones recogidas por el Plan. Son un mecanismo para recabar, analizar y divulgar información sintética y de calidad, con carácter periódico y de forma sencilla, sobre la evolución de los parámetros de la movilidad, útiles para la planificación estratégica y la valoración de las políticas.

C. Indicadores ambientales

Si bien muchas de las medidas incluidas en este PMUS ya implican por sí mismas una reducción de los efectos negativos sobre el medioambiente, y más aún su sinergia- y, en consecuencia, gran parte de los indicadores anteriores pueden leerse en clave ambiental, se ha considerado adecuado incluir varios de estos parámetros referidos puramente a aspectos relativos a la calidad del aire, cuya relación con la movilidad es indiscutible (Ver Medidas 7.9. y 7.10.).

Como un enfoque basado exclusivamente en indicadores puede resultar insuficiente, de manera complementaria se pondrán en marcha **mecanismos de tipo cualitativo** que permitan analizar el contexto en que se inscriben las actuaciones, los procesos seguido para su puesta en marcha y el nivel de implicación de los diferentes agentes implicados, la interacción que se produce entre las medidas, etc. Esta labor se abordará en el seno de la Mesa de la Movilidad de Dolores.

A tal fin, se propone que el Área de Movilidad elabore anualmente un **Informe de Estado de la Movilidad** en el municipio, que servirá para determinar el grado de cumplimiento de las determinaciones del PMUS.

Dichos informe será presentado a la Mesa de la Movilidad, en cuyo seno se debatirán las necesidades de adaptación de las disposiciones del PMUS para hacer frente a posibles desviaciones.

EJE DE ACTUACIÓN	MEDIDA	INDICADORES	
		SEGUIMIENTO DEL PMUS	SEGUIMIENTO DE LA MOVILIDAD
1. ORGANIZACIÓN DE LA MOVILIDAD	Creación del Área de Movilidad	- Meses desde la creación del Área de Movilidad (y Participación) - Nº reuniones/año	
	Mejora de la Coordinación Intra y Extramunicipal	- Nº de acuerdos adoptados/año - Relevancia de los acuerdos (del 1-15) - Cumplimiento de los acuerdos (del 1 al 5)	
	Garantizar la continuidad y dinamismo de la mesa de la movilidad de Dolores	- Nº medio de asistentes / encuentros por año - Nº de proyectos tratados - Valoración media de las sesiones	
	Optimizar los canales de gestión de sugerencias sobre movilidad	- Nº de sugerencias recibidas/año - Nº de sugerencias respondidas/Nº recibidas cada año - Valoración media del servicio	
	Revisión de la ordenanza municipal de circulación	- Ordenanza revisada (Si/No) - Nº de Informes de evaluación ambiental redactados	Número de sanciones por infracciones de la Ordenanza de Movilidad
	Integración de la movilidad sostenible en el planeamiento urbano	- Nº de viviendas rehabilitadas. - Densidad urbana (población / empleados) - Grado de accesibilidad de nuevos desarrollos en modos alternativos al coche	- Densidad urbana (población / empleados) - Grado de accesibilidad de nuevos desarrollos en modos alternativos al coche
2. MEJORA DEL ESPACIO PÚBLICO PARA LOS DESPLAZAMIENTOS PEATONALES	Red de itinerarios peatonales principales	Metros de itinerarios principales adaptados	- Reparto modal modos no motorizados - Satisfacción con la calidad del espacio público
	Mejora de la accesibilidad	- Metros de acera adaptados. - Número de vados adaptados - Superficie peatonal.	- Reparto modal de las personas con discapacidad - Satisfacción con la calidad del espacio público
	Nuevas zonas de prioridad peatonal	- Longitud de calles de prioridad peatonal - Longitud de calles de plataforma única	- Reparto modal modos no motorizados - Satisfacción con la calidad del espacio público
	Mejora de la permeabilidad peatonal de las barreras infraestructuras	Distancia entre pasos peatonales en el viario principal	Satisfacción con la calidad del espacio público
	Mejora de la calidad estancial del espacio público	- Número de arbolado plantado. - Aumento de la superficie de zona verde.	Satisfacción con la calidad del espacio público

3. PROMOCIÓN DE LA MOVILIDAD CICLISTA	Entornos escolares de más calidad y más seguros	- Centros con proyecto de mejoras realizado - Calles cortadas al tráfico en los accesos escolares	- Velocidad del tráfico en los entornos escolares - Accidentes en el entorno de los centros escolares - Reparto modal en el acceso al cole
	Red de itinerarios ciclistas	Nº Kilómetros de vías ciclistas	- Reparto modal de la bicicleta - Nº usuarios de la bici - Accidentes con implicación de ciclistas
	Mejora de la ciclabilidad de la red viaria urbana	Número de calles adaptadas a la ciclabilidad	- Reparto modal de la bicicleta - Nº usuarios de la bici - Accidentes con implicación de ciclistas
	Mejora del aparcamiento ciclista	Nº de aparcamientos de bicicletas	- Satisfacción del usuario - Nº de robos de bicicletas
	Mejora de la señalización informativa	Número de señales ciclistas	- Nº usuarios de la bici - Accidentes con implicación de ciclistas
4. GESTIÓN Y ORDENACIÓN DEL VIARIO, TRÁFICO Y APARCAMIENTO	Reorganización del esquema circulatorio		Intensidad media del tráfico en la red viaria
	Programa de calmado de tráfico	- Nº puertas de acceso implantadas - Km de red viaria con tráfico calmado	- Velocidad del tráfico en vías calmas - Intensidad del tráfico en vías calmas - Nº de accidentes de tráfico (por tipología de usuario) - Nº de víctimas por accidente de tráfico (por tipología de usuario)
	Mejora de los ejes radiales de acceso	Km de ejes radiales viarios mejorados	- Nº accidentes en vías calmas - Nº de accidentes de tráfico en lo ejes radiales - Nº de víctimas por accidente de tráfico en intersecciones
		- Nº total de plazas reguladas - Índice de rotación de las plazas reguladas	- Índice de ocupación de las plazas reguladas - Duración media del estacionamiento
	Regulación del aparcamiento		

5. TRANSPORTE PÚBLICO	Acondicionamiento de paradas de autobús	Las paradas están adaptadas	Satisfacción del usuario
	Autobuses adaptados personas con problemas de movilidad	Nº de autobuses adaptados	Satisfacción del usuario
	Adecuar la parada de taxi	Meses (años) desde que la parada de taxis dispone de sombra	Satisfacción del usuario
	Incentivar la utilización de vehículos poco contaminantes	Nº de incentivos a los vehículos poco contaminantes	Flota de vehículos de carga de bajas emisiones
	Microplataformas para el reparto de proximidad	Microplataforma en funcionamiento (Sí/No)	- Intensidad de tráfico de vehículos de carga - Volumen de mercancías transportadas - Ratio de ocupación de los vehículos de carga y descarga
6. GESTIONAR Y ORDENAR LA DISTRIBUCIÓN URBANA DE MERCANCÍAS	Campañas sobre hábitos saludables de movilidad	- Inversión anual en campañas - Nº de “likes” por “post” - Nº de clicks sobre campaña en Portal/año - Nº de asistentes a la Jornada	Nivel de sensibilización en relación a la movilidad y sus consecuencias
	Curso de formación técnica sobre movilidad sostenible	- Nº de técnicos que realizan otro/s curso/s - Valoración media de la formación	Volumen de mercancías repartidas en bici
	Educación vial: innovar y evaluar	- Nº de escolares/año - Nº de no escolares/año - Valoración media del curso	Nivel de sensibilización en relación a la movilidad y sus consecuencias en la infancia
	Facilitar caminos escolares a los centros educativos	- Nº de centros adheridos sobre el total % de desplazamientos escolares a pie o en bici - Valoración media del camino escolar	Reparto modal en el acceso al colegio
7. GESTIÓN DE LA DEMANDA			

	Renovación de la flota municipal con vehículos más eficientes	Ratio de vehículos eléctricos o de gas de la flota sobre el total	- Flota de vehículos eléctricos municipales - Flota de vehículos eléctricos matriculados en el municipio
	Fomentar incentivos y facilitar la obtención de ayudas para vehículos menos contaminantes	- Porcentaje de km recorridos en vehículo eléctrico (o de gas) o en bici sobre el total por año - Incremento anual del vehículos sostenibles del parque total	Flota de vehículos eléctricos matriculados en el municipio
	Ampliar la red de puntos de recarga para e-vehículos	- Nº de solicitudes aceptadas sobre el total de las tramitadas en el municipio - Incremento anual del vehículos eléctricos del parque total - Nº de conexiones efectuadas en el total de puntos de carga - Nº de años desde que se organiza - Nº de entidades implicadas - Nº de actividades permanentes/ Nº actividades puntuales	Flota de vehículos eléctricos matriculados en el municipio
	Implicarse en la semana europea de la movilidad		Nivel de sensibilización en relación a la movilidad y sus consecuencias

INDICADORES AMBIENTALES

	Control periódico de los niveles de ruido por vehículos a motor (Ver Medida 7.9.)	- Porcentaje de variación anual de los niveles máximos, en DbA, registrados en cada punto. - Número de puntos de medida, sobre el total de puntos, que no superan los límites establecidos
	Estima anual de la huella de carbono por vehículos a motor (Ver Medida 7.10)	- Emisiones absolutas de Co2 por la flota municipal - Porcentaje de variación interanual de las emisiones absolutas de Co2 por la flota municipal. - Emisiones absolutas de Co2 por el tráfico, estimadas a partir del consumo de combustibles - Porcentaje de variación interanual de las emisiones absolutas de Co2 por el tráfico

X. ANEXO 1: DATOS DE AFOROS TRÁFICO Y APARCAMIENTOS

X.1. AFOROS DE TRÁFICO

En la actualidad, se dispone de la información que aportan las estaciones de aforo de la zona que son propiedad del Estado y de la Generalitat Valenciana. La más cercana al municipio es la estación ubicada en la CV-855 en el P.K. 15+650, que forma parte de la red de aforos del Centro de Gestión y Seguridad Viaria de la Generalitat Valenciana.

A partir de los datos obtenidos sobre la distribución horaria del tráfico en dicha estación, se definen las franjas horarias de la campaña de aforos que se lleva a cabo en los puntos más relevantes del municipio. Esta campaña se realizó en enero de 2019 durante varios días laborables distintos para aumentar la veracidad de los resultados.

A continuación, se muestran los resultados, desglosados por tipo de vehículo:

Rotonda Avda. Crevillente – CV-855



	TIPO	8:00-9:00	9:00-10:00	13:00-14:00	14:00-15:00	17:00-18:00
1	LIGEROS	172	208	153	168	158
	PESADOS	44	80	28	32	34
	BICI	0	3	11	8	22
2	LIGEROS	150	164	271	284	184
	PESADOS	28	73	35	30	58
	BICI	0	4	0	0	0
3	LIGEROS	208	179	182	184	180
	PESADOS	64	85	39	52	74
	BICI	2	7	0	4	20
4	LIGEROS	102	123	176	190	128
	PESADOS	26	66	42	28	52
	BICI	0	0	12	16	2
5	LIGEROS	114	166	221	242	196
	PESADOS	30	80	55	42	58
	BICI	0	1	3	12	0
6	LIGEROS	202	198	164	138	206
	PESADOS	62	107	38	34	64
	BICI	2	2	0	4	0

Rotonda CV-855 – CV-859



	TIPO	8:00-9:00	9:00-10:00	13:00-14:00	14:00 - 15:00	17:00-18:00
1	LIGEROS	68	75	119	148	0
	PESADOS	4	5	8	8	0
	BICI	0	0	3	4	0
2	LIGEROS	200	110	117	232	0
	PESADOS	12	6	13	24	0
	BICI	0	1	3	0	0
3	LIGEROS	280	228	288	432	0
	PESADOS	52	58	46	36	0
	BICI	0	4	2	6	0
4	LIGEROS	168	134	133	204	0
	PESADOS	56	34	44	24	0
	BICI	0	0	2	0	0
5	LIGEROS	204	100	192	288	0
	PESADOS	40	38	69	72	0
	BICI	0	0	2	4	0
6	LIGEROS	72	127	150	276	0
	PESADOS	32	44	63	60	0
	BICI	0	7	4	4	0
7	LIGEROS	220	211	205	300	0
	PESADOS	96	62	82	104	0
	BICI	0	3	6	0	0
8	LIGEROS	224	239	237	472	0
	PESADOS	84	84	89	64	0
	BICI	0	3	3	6	0

Intersección Avda. Crevillente – Calle Juan XXIII – Calle Madrid



	TIPO	8:00-9:00	9:00-10:00	13:00-14:00	14:00 - 15:00	17:00-18:00
1	LIGEROS	192	204	250	246	212
	PESADOS	34	32	79	50	20
	BICI	0	2	10	6	24
2	LIGEROS	160	207	213	230	206
	PESADOS	20	21	60	56	28
	BICI	0	5	1	0	0
3	LIGEROS	112	99	114	120	88
	PESADOS	0	11	36	24	2
	BICI	2	1	0	0	4
4	LIGEROS	176	190	271	274	178
	PESADOS	26	17	82	70	28
	BICI	0	0	1	0	0
5	LIGEROS	238	254	248	298	242
	PESADOS	32	40	72	56	22
	BICI	0	1	10	6	26
6	LIGEROS	70	32	69	134	20
	PESADOS	4	1	14	24	0
	BICI	2	2	0	2	2

Intersección Avda. Crevillente – Calle Alicante – Calle Cervantes



	TIPO	8:00-9:00	9:00-10:00	13:00-14:00	14:00-15:00	17:00-18:00
1	LIGEROS	192	204	250	246	212
	PESADOS	34	32	79	50	20
	BICI	0	2	10	6	24
2	LIGEROS	160	207	213	230	206
	PESADOS	20	21	60	56	28
	BICI	0	5	1	0	0
3	LIGEROS	109	88	114	120	103
	PESADOS	15	15	36	24	10
	BICI	2	0	0	0	0
4	LIGEROS	176	190	271	274	178
	PESADOS	26	17	82	70	28
	BICI	0	0	1	0	0
5	LIGEROS	238	254	248	298	242
	PESADOS	32	40	72	56	22
	BICI	0	1	10	6	6
6	LIGEROS	68	92	69	134	109
	PESADOS	8	12	14	24	9
	BICI	2	2	0	2	0

X.2. INVENTARIO APARCAMIENTO

Como parte de los trabajos de campo del Plan de Movilidad de Dolores se realizó un inventario nocturno de la oferta y ocupación de plazas de aparcamiento en una muestra representativa de calles de la ciudad:

						Aparcamiento (m)				
NOMBRE DE LA CALLE		Tipo de vía	Longitud	Ancho medio calzada	Carriles de circulación	Batería	Cordón	P. eléctrico	C/D	PMR
AVENIDA	8 DE MARZO	PRINCIPAL	930	14	DOBLE SENTIDO/1 CARRIL+VÍA SERVICIO	-	1 LADO	-	-	-
AVENIDA	ALCALDE JOSE MARIA NAVARRO LLOPIS	PRINCIPAL	850	14	DOBLE SENTIDO/1 CARRIL+MEDIANA	-	2 LADOS	-	-	-
AVENIDA	ALCALDE JOSE RODRIGUEZ	PRINCIPAL	640	25	DOBLE SENTIDO/1 CARRIL+MEDIANA	-	2 LADOS	-	-	-
AVENIDA	CREVILLENTE	PRINCIPAL	520	10,5	DOBLE SENTIDO/1 CARRIL	-	2 LADOS	-	1	-
AVENIDA	DE LA MUJER	PRINCIPAL	400	24	DOBLE SENTIDO/1 CARRIL+VÍA SERVICIO	-	1 LADO	-	-	-
AVENIDA	PRINCIPE DE ASTURIAS	PRINCIPAL	345	8,5	UN SENTIDO/1 CARRIL	-	2 LADOS	-	-	-
CALLE	ALEMANIA	SECUNDARIA	200	9,5	UN SENTIDO/1 CARRIL	-	1 LADO	-	-	-
CALLE	ALICANTE	SECUNDARIA	180	9	UN SENTIDO/1 CARRIL	-	2 LADOS	-	-	-
CALLE	ANDRES SEGOVIA	SECUNDARIA	175	10	UN SENTIDO/1 CARRIL	-	2 LADOS	-	-	-
CALLE	ANTONIO MACHADO	SECUNDARIA	300	9	UN SENTIDO/1 CARRIL	-	2 LADOS	-	-	-
CALLE	ARGENTINA	SECUNDARIA	220	8,5	UN SENTIDO/1 CARRIL	-	2 LADOS	-	-	-
CALLE	BENITO PEREZ Galdós	SECUNDARIA	160	9	UN SENTIDO/1 CARRIL	-	2 LADOS	-	-	-
CALLE	BERENGUERES	SECUNDARIA	390	6	UN SENTIDO/1 CARRIL	-	1 LADO	-	-	-
CALLE	BLASCO IBAÑEZ	SECUNDARIA	425	9	UN SENTIDO/1 CARRIL	-	2 LADOS	-	-	-
CALLE	CAMILO JOSE CELA	SECUNDARIA	200	10	UN SENTIDO/1 CARRIL	-	2 LADOS	-	-	-
CALLE	CERVANTES	PRINCIPAL	335	9	UN SENTIDO/1 CARRIL	-	2 LADOS	-	-	1
CALLE	CLUB DEPORTIVO DOLORES	SECUNDARIA	260	9	UN SENTIDO/1 CARRIL	-	2 LADOS	-	-	-
CALLE	COLON	SECUNDARIA	200	9	UN SENTIDO/1 CARRIL	-	2 LADOS	-	-	1
CALLE	COMADRONA FUENSANTA JUAN	SECUNDARIA	100	9	DOBLE SENTIDO/1 CARRIL	-	1 LADO	-	-	-
CALLE	COMADRONA MARIA DOLORES QUEREDA	SECUNDARIA	100	9	DOBLE SENTIDO/1 CARRIL	-	1 LADO	-	-	-
CALLE	COMANDANTE VICTOR	SECUNDARIA	240	9	UN SENTIDO/1 CARRIL	-	2 LADOS	-	-	-
CALLE	CONCEJALA TRINIDAD SAURA	PRINCIPAL	890	9,5	DOBLE SENTIDO/1 CARRIL	-	1 LADO	-	-	-
CALLE	CONDE DE ZAVELLA	SECUNDARIA	250	8	UN SENTIDO/1 CARRIL	-	2 LADOS	-	-	-
CALLE	CONDE VALLELLANO	SECUNDARIA	350	10	UN SENTIDO/1 CARRIL	-	2 LADOS	-	-	-
CALLE	DOCTOR FLEMING	SECUNDARIA	350	9	UN SENTIDO/1 CARRIL	-	2 LADOS	-	-	1
CALLE	DOCTOR MARAÑÓN (20% PEATONAL)	SECUNDARIA	450	7,5	UN SENTIDO/1 CARRIL	-	2 LADOS	-	-	-
CALLE	DOLORES SALA ORTUÑO	SECUNDARIA	90	9,5	UN SENTIDO/1 CARRIL	-	1 LADO	-	-	-
CALLE	ELCHE	PRINCIPAL	400	9	DOBLE SENTIDO/1 CARRIL	-	1 LADO	-	1	2
CALLE	ELOY ARENAS	SECUNDARIA	230	8	DOBLE SENTIDO/1 CARRIL	-	1 LADO	-	-	-
CALLE	FEDERICO GARCÍA LORCA	SECUNDARIA	150	5	UN SENTIDO/1 CARRIL	-	1 LADO	-	-	-
CALLE	FRANCISCO MONERA LORENZO	SECUNDARIA	240	8,5	UN SENTIDO/1 CARRIL	-	2 LADOS	-	-	-
CALLE	GABRIEL MIRO	SECUNDARIA	110	9,5	UN SENTIDO/1 CARRIL	-	2 LADOS	-	-	-
CALLE	GASTON CASTELLO	SECUNDARIA	170	10	UN SENTIDO/1 CARRIL	-	2 LADOS	-	-	-
CALLE	GENERAL PASTOR	SECUNDARIA	240	8,5	UN SENTIDO/1 CARRIL	-	2 LADOS	-	-	1

						Aparcamiento (m)				
NOMBRE DE LA CALLE		Tipo de vía	Longitud	Ancho medio calzada	Carriles de circulación	Batería	Cordón	P. eléctrico	C/D	PMR
CALLE	GOYA	SECUNDARIA	100	6	UN SENTIDO/1 CARRIL	-	1 LADO	-	-	-
CALLE	GUARDAMAR DEL SEGURA	SECUNDARIA	430	10	UN SENTIDO/1 CARRIL	-	2 LADOS	-	-	-
CALLE	HERMANOS PINZON	SECUNDARIA	80	5	UN SENTIDO/1 CARRIL	-	1 LADO	-	-	-
CALLE	HERMENEGILDO MARIA RUIZ	SECUNDARIA	970	7	DOBLE SENTIDO/1 CARRIL	-	-	-	-	-
CALLE	ISAAC ALBENIZ	SECUNDARIA	190	10	DOBLE SENTIDO/1 CARRIL	-	-	-	-	-
CALLE	ITALIA	SECUNDARIA	240	9	DOBLE SENTIDO/1 CARRIL	-	-	-	-	-
CALLE	JIMENEZ DIAZ	SECUNDARIA	240	9	UN SENTIDO/1 CARRIL	-	2 LADOS	-	-	-
CALLE	JORGE JUAN	SECUNDARIA	340	8	DOBLE SENTIDO/1 CARRIL	-	1 LADO	-	-	1
CALLE	JOSE ECHEGARAY	SECUNDARIA	180	5	UN SENTIDO/1 CARRIL	-	1 LADO (PARCIAL)	-	-	-
CALLE	JOSE SAURA JUAN	SECUNDARIA	170	10	UN SENTIDO/1 CARRIL	-	2 LADOS	-	-	-
CALLE	JUAN PABLO II	SECUNDARIA	100	12	UN SENTIDO/1 CARRIL	-	2 LADOS	-	-	-
CALLE	JUAN RAMON JIMENEZ	SECUNDARIA	190	5	UN SENTIDO/1 CARRIL	-	1 LADO	-	-	-
CALLE	JUAN SAURA JUAN	PEATONAL	-	-	-	-	-	-	-	-
CALLE	JUAN XXIII	PRINCIPAL	210	9	UN SENTIDO/1 CARRIL	-	2 LADOS	-	-	1
CALLE	LABRADORES	SECUNDARIA	205	8	UN SENTIDO/1 CARRIL	-	2 LADOS	-	1	-
CALLE	LA IGLESIA	SECUNDARIA	170	4,5	UN SENTIDO/1 CARRIL	-	1 LADO (PARCIAL)	-	-	-
CALLE	LA MOTA	SECUNDARIA	175	5,5	UN SENTIDO/1 CARRIL	-	1 LADO	-	-	-
CALLE	LA PAZ	SECUNDARIA	220	7	UN SENTIDO/1 CARRIL	-	1 LADO	-	-	1
CALLE	LA UNION	SECUNDARIA	145	5	UN SENTIDO/1 CARRIL	-	-	-	-	-
CALLE	DE LA VIRGEN	SECUNDARIA	230	6	UN SENTIDO/1 CARRIL	-	2 LADOS	-	1	-
CALLE	LEPANTO	PEATONAL	-	-	-	-	-	-	-	-
CALLE	LORETO JUAN BROTONS	SECUNDARIA	105	11,5	DOBLE SENTIDO/1 CARRIL	-	2 LADOS	-	-	-
CALLE	LOS NARANJOS	SECUNDARIA	200	7,5	UN SENTIDO/1 CARRIL	-	1 LADO	-	-	-
CALLE	LUIS FERNANDO SAURA	SECUNDARIA	600	9	UN SENTIDO/1 CARRIL	1 LADO	1 LADO	-	-	-
CALLE	MADRID	SECUNDARIA	340	9	UN SENTIDO/1 CARRIL	-	2 LADOS	-	-	-
CALLE	MAESTRA FILO MONTES	SECUNDARIA	420	9,5	DOBLE SENTIDO/1 CARRIL	-	1 LADO	-	-	-
CALLE	MAESTRA JULIA PACHON	SECUNDARIA	450	9,5	DOBLE SENTIDO/1 CARRIL	-	1 LADO	-	-	-
CALLE	MAESTRA MARI ORTUÑO	SECUNDARIA	440	9,5	DOBLE SENTIDO/1 CARRIL	-	1 LADO	-	-	-
CALLE	MAESTRO CHAPI	SECUNDARIA	220	6,5	UN SENTIDO/1 CARRIL	-	1 LADO	-	-	-
CALLE	MAESTRO RODRIGO	SECUNDARIA	100	6	UN SENTIDO/1 CARRIL	-	1 LADO	-	-	-
CALLE	MAESTRO SERRANO	SECUNDARIA	180	10	UN SENTIDO/1 CARRIL	-	2 LADOS	-	-	-
CALLE	MAESTRO TOBARRA	SECUNDARIA	400	10	UN SENTIDO/1 CARRIL	-	2 LADOS	-	-	-
CALLE	MANRESA	SECUNDARIA	185	6	UN SENTIDO/1 CARRIL	-	1 LADO	-	-	-
CALLE	MARIA TRIVES PEREZ	SECUNDARIA	85	10	DOBLE SENTIDO/1 CARRIL	-	1 LADO	-	-	-
CALLE	MIGUEL DELIBES	SECUNDARIA	90	10	DOBLE SENTIDO/1 CARRIL	-	2 LADOS	-	-	-
CALLE	MIGUEL DE UNAMUNO	SECUNDARIA	265	8,5	UN SENTIDO/1 CARRIL	-	2 LADOS	-	-	1
CALLE	MIGUEL HERNANDEZ	SECUNDARIA	300	6,5	UN SENTIDO/1 CARRIL	-	1 LADO	-	-	-

						Aparcamiento (m)				
NOMBRE DE LA CALLE		Tipo de vía	Longitud	Ancho medio calzada	Carriles de circulación	Batería	Cordón	P. eléctrico	C/D	PMR
CALLE	ORIHUELA	SECUNDARIA	130	10	UN SENTIDO/1 CARRIL	-	2 LADOS	-	-	-
CALLE	OSCAR ESPLA	PEATONAL	-	-	-	-	-	-	-	-
CALLE	PINTOR PICASSO	SECUNDARIA	255	8	UN SENTIDO/1 CARRIL	-	2 LADOS	-	-	-
CALLE	PINTOR SOROLLA	SECUNDARIA	625	8	UN SENTIDO/1 CARRIL	-	2 LADOS	-	-	-
CALLE	PIO XII	SECUNDARIA	120	5	UN SENTIDO/1 CARRIL	-	1 LADO	-	-	-
CALLE	PORTUGAL	SECUNDARIA	200	10	UN SENTIDO/1 CARRIL	-	2 LADOS	-	-	-
CALLE	RAMON Y CAJAL	SECUNDARIA	630	9	UN SENTIDO/1 CARRIL	-	2 LADOS	-	-	-
CALLE	REVERENDO ALONSO ROMERO	SECUNDARIA	460	7,5	UN SENTIDO/1 CARRIL	-	2 LADOS	-	-	-
CALLE	REVERENDO GIL GUILLEN	SECUNDARIA	390	7,5	UN SENTIDO/1 CARRIL	-	2 LADOS	-	-	-
CALLE	RIO SEGURA	SECUNDARIA	190	9	UN SENTIDO/1 CARRIL	-	2 LADOS	-	-	-
CALLE	SACRISTAN	SECUNDARIA	210	9	UN SENTIDO/1 CARRIL	-	2 LADOS	-	-	-
CALLE	SALVADOR DALI	SECUNDARIA	250	11	DOBLE SENTIDO/1 CARRIL	-	-	-	-	-
CALLE	SALZILLO	SECUNDARIA	115	5	UN SENTIDO/1 CARRIL	-	1 LADO	-	-	-
CALLE	SAN ANTONIO	SECUNDARIA	360	9	UN SENTIDO/1 CARRIL	-	2 LADOS	-	-	-
CALLE	SAN CARLOS	SECUNDARIA	100	9	UN SENTIDO/1 CARRIL	-	2 LADOS	-	-	-
CALLE	SAN FERNANDO	SECUNDARIA	310	8,5	UN SENTIDO/1 CARRIL	-	2 LADOS	-	-	-
CALLE	SAN FRANCISCO	SECUNDARIA	150	10	UN SENTIDO/1 CARRIL	-	2 LADOS	-	-	-
CALLE	SAN ISIDRO	SECUNDARIA	230	7,5	UN SENTIDO/1 CARRIL	-	1 LADO	-	-	-
CALLE	SAN JOSE	SECUNDARIA	40	4,5	UN SENTIDO/1 CARRIL	-	1 LADO	-	-	-
CALLE	SAN JUAN	SECUNDARIA	60	4,5	UN SENTIDO/1 CARRIL	-	1 LADO	-	-	-
CALLE	SAN LORENZO	SECUNDARIA	280	8	UN SENTIDO/1 CARRIL	-	2 LADOS	-	-	-
CALLE	SAN PASCUAL	SECUNDARIA	120	5	UN SENTIDO/1 CARRIL	-	-	-	-	-
CALLE	SAN RAIMUNDO	SECUNDARIA	90	9,5	UN SENTIDO/1 CARRIL	-	2 LADOS	-	1	-
CALLE	SANTA POLA	SECUNDARIA	200	9,5	UN SENTIDO/1 CARRIL	-	2 LADOS	-	-	-
CALLE	SAN VICENTE	SECUNDARIA	130	9	UN SENTIDO/1 CARRIL	-	2 LADOS	2	-	1
CALLE	SAXOFONISTA MARIA DOLORES JUAN	SECUNDARIA	390	9,5	DOBLE SENTIDO/1 CARRIL	-	1 LADO	-	-	-
CALLE	SESENTA MIL SETENTA Y SEIS	SECUNDARIA	200	10	UN SENTIDO/1 CARRIL	-	2 LADOS	-	-	-
CALLE	TERESA DE CALCUTA	SECUNDARIA	180	10	UN SENTIDO/1 CARRIL	-	2 LADOS	-	-	-
CALLE	TORREVIEJA	SECUNDARIA	120	8	UN SENTIDO/1 CARRIL	-	2 LADOS	-	-	-
CALLE	TRIUNFO	PEATONAL	-	5	-	-	-	-	-	-
CALLE	VALENCIA	SECUNDARIA	200	7	UN SENTIDO/1 CARRIL	-	2 LADOS	-	-	-
CALLE	VEGA BAJA	SECUNDARIA	200	9	UN SENTIDO/1 CARRIL	-	2 LADOS	-	-	1
CALLE	VEINTIDOS DE DICIEMBRE	SECUNDARIA	240	8	UN SENTIDO/1 CARRIL	1 LADO	2 LADOS	-	-	1
CALLE	VELAZQUEZ	SECUNDARIA	110	6	UN SENTIDO/1 CARRIL	-	1 LADO	-	-	1
CALLE	VICENTE ALEIXANDRE	SECUNDARIA	75	10	UN SENTIDO/1 CARRIL	-	2 LADOS	-	-	-
CTRA.	SAN FULGENCIO	SECUNDARIA	490	8,5	DOBLE SENTIDO/1 CARRIL	-	2 LADOS	-	-	-
PASAJE	JOSE MARIA CONESA	PEATONAL	-	-	-	-	-	-	-	-
PASAJE	SAN GABRIEL	PEATONAL	-	-	-	-	-	-	-	-
PLAZA	CARDENAL BELLUGA	PEATONAL	-	-	-	-	-	-	-	-

						Aparcamiento (m)				
NOMBRE DE LA CALLE		Tipo de vía	Longitud	Ancho medio calzada	Carriles de circulación	Batería	Cordón	P. eléctrico	C/D	PMR
PLAZA	CONSTITUCIÓN	PEATONAL	-	-	-	-	-	-	-	-
PLAZA	DOCTOR MORENO RUBIO	SECUNDARIA	30	4,5	UN SENTIDO/1 CARRIL	-	1 LADO	-	-	1
PLAZA	ESPAÑA	PEATONAL	-	-	-	-	-	-	-	-
PLAZA	GENERAL LLOPIS	PEATONAL	-	-	-	-	-	-	-	-
PLAZA	HERMENEGILDO MARIA RUIZ	SECUNDARIA	70	7	UN SENTIDO/1 CARRIL	-	1 LADO	-	-	1
ACCESO	POLIDEPORTIVO	SECUNDARIA	210	13	DOBLE SENTIDO/1 CARRIL	-	2 LADOS	-	-	-

XI. ANEXO 2: RELATORÍA DEL TALLER DE PARTICIPACIÓN

RELATORÍA DEL TALLER DE LA MESA DE LA MOVILIDAD DE DOLORES, FEBRERO 2019

1. Bienvenida y presentación	2
2. Exposición "¿Qué es un PMUS? El PMUS de Dolores"	2
3. Grupos de trabajo: visiones positiva y negativa	3
3.1. Grupo Técnicos y Políticos.....	3
3.2. Grupo Asociaciones	8
4. Asistentes	12

Relatoría del taller de la Mesa de la Movilidad de Dolores, en el marco del Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS)

Convoca: Ayuntamiento de Dolores

Fecha: jueves 14 de febrero de 2019, de 17:00 a 19:00h

Lugar: Salón del Pleno del Ayuntamiento de Dolores

Objetivo: dar a conocer los trabajos de redacción del Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) de Dolores e implicar a representantes de la ciudadanía en su elaboración.

1. Bienvenida y presentación

Presenta el acto y agradece su asistencia a las personas presentes el Alcalde de Dolores, José Joaquín Hernández. Destaca que la redacción del PMUS y su posterior puesta en marcha cumple en parte el objetivo del Consistorio de mejorar la calidad de vida de la población de Dolores y hacer de la localidad un lugar más amable y saludable que, al mismo tiempo, sea más atractivo para los visitantes. La presente Mesa de la Movilidad tiene como finalidad incluir a representantes de la ciudadanía de Dolores, en su diversidad, en la definición del PMUS, recogiendo sus percepciones y sugerencias.

2. Exposición "¿Qué es un PMUS? El PMUS de Dolores"

Mercedes Llop (gea21), expone brevemente con ayuda de soporte digital los objetivos, fases y características de un PMUS, y algunos de los aspectos de Dolores en relación a la movilidad analizados en la primera fase del trabajo.



Los Planes de PMUS son considerados, a nivel estatal y europeo, como una de las herramientas de gestión más importantes a fin de luchar contra el Cambio Climático. Por ello persiguen equilibrar el territorio y hacerlo amable para las personas, de manera que se optimicen los desplazamientos necesarios en el día a día, y que éstos se realicen en la mayor proporción posible en modos que reduzcan las emisiones de CO₂ (a pie, en bicicleta, transporte público); esto se consigue no únicamente con reformas de las infraestructuras, sino en gran parte mediante la

redefinición del viario y del espacio público, la innovación en la gestión y el cambio de hábitos de la ciudadanía.

Los PMUS se elaboran y aplican desde el ámbito municipal, pues ello facilita la participación ciudadana continua y cercana y la definición de medidas adaptadas a cada localidad, que la hagan más amable para la vecindad y los visitantes, mejorando así el tejido social y dinamizando la economía local y los indicadores medioambientales del municipio.

Un PMUS consta de varias fases: Diagnóstico, Plan de Acción, y Seguimiento. La fase de diagnóstico analiza en detalle las pautas de movilidad del municipio, el Plan de Acción es una batería de medidas factibles y presupuestadas para alcanzar los objetivos e incluye indicadores mesurables, y la tercera consiste en la evaluación continua de los indicadores. En el caso de Dolores, el Diagnóstico y el Plan de Acción se culminarán en marzo de 2019 y el Seguimiento comienza desde la puesta en marcha del Plan, una vez sea aprobado por el Pleno Municipal, tras el periodo pertinente de información pública. La aprobación del PMUS permite al Ayuntamiento solicitar ayudas específicas para implementar medidas por una movilidad sostenible.

3. Grupos de trabajo: visiones positiva y negativa

Gran parte del encuentro se dedica a una sesión dinámica en dos grupos, definidos en función de la procedencia de los asistentes: un grupo de políticos y técnicos (públicos y autónomos) y otro de representantes de asociaciones, que es facilitada por gea21. Se les pide que aporten sus ideas sobre su visión ideal de Dolores, en materia de movilidad, a unos años vista, y sobre el Dolores que no les gustaría encontrarse en ese plazo. Las personas del grupo, van exponiendo sus ideas y explicándolas al grupo, y se van agrupando en nubes por temáticas.

3.1. Grupo Técnicos y Políticos

3.1.1. Dolores en positivo

Resumen del grupo de técnicos y políticos de la visión positiva a futuro:

- ✓ La ciudad de la bici y el peatón
“Que dentro de 10 años exista una cultura de montar en bici, como mínimo la que existía en este pueblo hace 50 años, cuando había poco vehículos y nuestros abuelos, prácticamente la totalidad de ellos, iban en bici”
- ✓ Donde hubiera más zonas peatonales
“Dentro de 10 años me gustaría que mi localidad tuviese y ‘camino’ u ‘carril’ perfectamente marcado como carril escolar hasta los cuatro centros educativos, donde no pudiesen acceder los vehículos”
- ✓ Que el núcleo urbano crezca de forma natural, con un crecimiento progresivo, sin

- desarrollos alejados del núcleo tradicional
- ✓ Conexión con la huerta
- ✓ Sociedad concienciada
- ✓ Que los niños vayan solos al colegio, y se pueda acceder a los equipamientos a pie con seguridad y comodidad



3.1.2. Dolores en negativo

Resumen del grupo de técnicos y políticos de la visión negativa a futuro:

- Que fuera una ciudad inaccesible, con barreras arquitectónicas para las personas con movilidad reducida
- Que existiera mala comunicación con los pueblos de la comarca y entre distintas zonas de Dolores
- Que el aparcamiento estuviera masificado
- Que las calles estuvieran sin asfaltar

- Que la señalización no fuera la adecuada
- Que el centro del pueblo estuviera lleno de vehículos
- Que la infraestructura para la bicicleta no fuera la adecuada: falta de carriles bici y de aparcabici
- Que los accesos al pueblo sean incómodos
- Que no hubiera una buena organización de la movilidad y el tráfico rodado no fuera ecológico

Las visiones de cada miembro del grupo agrupadas por temas:

Conexión comarcal

- Falta de buena conexión comarcal a pie o en bicicleta
- La red de transporte público intercomarcal no es adecuada [se repite+]

Accesos al núcleo

- Falta de rotondas en todos los accesos principales
- Mal estado de la calzada en los principales acceso
- Mala iluminación

Accesos a los centros atractores

- Malos accesos al polideportivo y al IES [se repite++]
- Falta de caminos escolares
- Congestión de tráfico a la entrada y salida de los colegios [se repite++++]
- Los accesos y entorno de los colegios no están peatonalizados [se repite+++]
- Mejora de accesos a los colegios y al centro de salud
- No hay aparcabici en los colegios
- Los aparcabici del IES no son suficientes

Peatones

- Falta de aceras y permeabilidad en la Avenida de Crevillente
- Falta de permeabilidad con los sectores nuevos
- No hay suficiente espacio habilitado exclusivamente para peatones [se repite+++]
- Mala conexión longitudinal de la Avenida Alcalde José Rodríguez
- Deficientes accesos y conexiones entre las zonas peatonales y las zonas verdes
- Se aparca en las zonas peatonales



Ciclistas

- Falta de carriles bici seguros (para personas y bicicletas) [se repite+++]

Transporte Público

- No hay conexión con el aeropuerto, ni con Murcia y el Hospital
- Falta de equipamiento en paradas de autobús

Accesibilidad

- Existencia de barreras arquitectónicas
- Los autobuses no son accesibles
- No hay accesibilidad universal en todos los edificios
- Problemas especiales en las aceras: estrechas, no rebajadas, planos inclinados, subidas y bajadas. [se repite+++]

Tráfico

- Exceso de tráfico en Avenida de Crevillente

Aparcamiento

- El Patricova impide que se aparquen los coches en los sótanos, lo cual congestiona las calles

Nuevos modos de transporte (vehículos de movilidad personal –VMP-)

- Ni la ciudad ni su normativa están adaptadas a los nuevos modos de transporte (patinetes, monociclos eléctricos, Segway, etc.)

Conexión con la Huerta

- Mal estado de los caminos y veredas de conexión con la Huerta
- Falta iluminación
- Mal transporte desde Cuatro Caminos a Dolores por la Huerta
- No se controla la velocidad por la veredas

Hábitos y concienciación

- Falta de sensibilización de los jóvenes hacia el uso de la bici

3.2. Grupo Asociaciones

3.1.1. Dolores en positivo

Resumen consensuado por el grupo de asociaciones de la visión positiva a futuro. Dolores tiene:

- ✓ Aceras anchas (o plataforma única) y limpias de excrementos
- ✓ Alumbrado público idóneo, tanto en el núcleo urbano como en los caminos: poco contaminante, eficiente, práctico, con cédulas que lo encienden al paso, etc.
- ✓ Servicios públicos abundantes, de fácil acceso y bien comunicados, tales como zonas deportivas para jóvenes, parques para niños y áreas cómodas de esparcimiento para las personas mayores
- ✓ Magnífico transporte público a la comarca y a sus grandes centros (Alicante, Elche, Orihuela, Torrevieja, Murcia, ...), tanto en bus como en tren, y especialmente a los servicios de salud y educativos
- ✓ Gran red de carriles bici urbanos, al Polígono de Los Azarbes y a la comarca de la Vega Baja



Las visiones de cada miembro del grupo agrupadas por temas:

Conexión comarcal

- ✓ Que por Dolores pasara el ferrocarril para poder ir a las ciudades cercanas sin tener que coger el coche

Accesos al núcleo

- ✓ Está el pueblo hecho un pincel y hay unos accesos extraordinarios de carreteras y caminos
- ✓ Se han arreglado las carreteras colindantes a Dolores

Peatones

- ✓ Aceras adecuadas: amplias, accesibles, limpias, etc.
- ✓ Las aceras son anchas y es muy cómodo ir a pie
- ✓ Se puede caminar por las aceras sin miedo a los excrementos de perro [se repite+++]
- ✓ Se multa a los dueños de perros que no cumplan con la normativa
- ✓ La señalización facilita ir a pie sin peligro
- ✓ Es muy fácil moverse por el pueblo; está todo muy bien comunicado
- ✓ Se puede ir por todas partes andando sin necesidad de vehículo
- ✓ Todo el pueblo va andando
- ✓ Se han llevado a cabo reformas en todas las calles
- ✓ La iluminación en los caminos de las afueras es buena e invita a utilizarlos

Ciclistas

- ✓ Carril bici hasta el Polígono de Los Azarbes, que facilita ir a trabajar hasta allí a quienes no tienen coche
- ✓ Los carriles bici son adecuados: continuos, firme cómodo...
- ✓ Todas las personas van en bicicleta

- ✓ Hay más carriles bici en las afueras de Dolores

Transporte Público

- ✓ Más transporte público en autobús que conecte con las principales ciudades (Elche, Alicante, Orihuela, ...)
- ✓ Más frecuencia de horarios de autobús a las principales ciudades y a las Universidades
- ✓ Mejor servicio de autobuses con la comarca
- ✓ Más accesos directos al hospital, la Universidad, etc.

Accesibilidad

- ✓ Todas las rampas necesarias están construidas

Tráfico

- ✓ Las calles están bien señalizadas

Aparcamiento

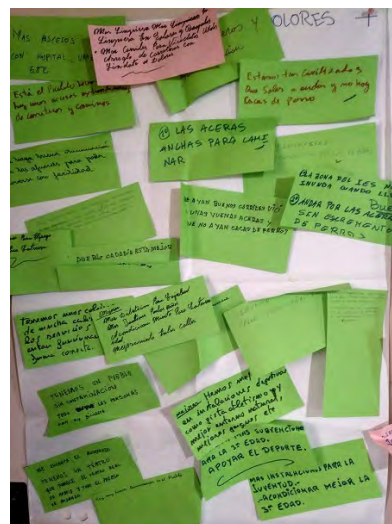
- ✓ Que en la Avenida no falte aparcamiento para los coches

Hábitos y concienciación

- ✓ La población es muy civilizada y, por ejemplo, no hay cacas de perro en las aceras
- ✓ La gente sale mucho a andar

Equipamientos y servicios públicos

- ✓ Dolores dispone de un teatro que acoge más actos culturales que cuando no había
- ✓ Tenemos un teatro que parece el Teatro Real de Madrid
- ✓ Más instalaciones para la juventud
- ✓ Hay muchas actividades para el divertimento de la juventud



- ✓ Mejores instalaciones para la tercera edad
- ✓ Más apoyo al deporte
- ✓ Mejores instalaciones deportivas, como una pista de atletismo
- ✓ La zona del IES no se inunda cuando llueve torrencialmente
- ✓ Tenemos unos colegios de mucha calidad
- ✓ Los servicios sociales funcionan de forma correcta
- ✓ Tenemos todos los servicios, de salud y de comercio cerca, de tal manera que no es necesario coger el coche, porque hay buenas conexiones en diversos medios de transporte y facilidad de movilidad.

Espacio público

- ✓ Los parques son mejores que antes
- ✓ Hay más jardines adecuados para los niños y sus juegos
- ✓ Los solares se mantienen limpios y vallados

Entorno natural

- ✓ Hay muy poca contaminación; la calidad del aire es excelente
- ✓ Tenemos un pueblo sin contaminación
- ✓ Entorno natural de más calidad

Asociacionismo

- ✓ Más subvenciones para la tercera edad

Actividad económica

- ✓ Hay un campo de golf que atrae a mucha gente
- ✓ El pueblo es muy próspero y cada día va a mejor

3.2.2. Dolores en negativo

- Que no haya donde dejar las bicis con seguridad
- Problemas de movilidad para personas con discapacidad y mayores
- Falta de limpieza por los excrementos de perro [se repite+]
- Ausencia de conexión con los hospitales y ciudades cercanas (Alicante, Orihuela, Elche, Torrevieja)
- Que el pueblo se quede sin agua para regar y sequía que afecte a la naturaleza
- Algunas calles se inundan cuando llueve
- Una gran riada provoca un metro de agua en el Paseo y deja el pueblo y la huerta hechos una calamidad
- Que desaparecieran los pasos de cebra y los semáforos
- Ausencia de zonas verdes para el disfrute ciudadano [se repite]
- Dificultades para pasear, tanto en bici como caminando
- Dolores está plagado de mosquitos
- Muchos comercios han cerrado por falta de aparcamiento
- La gente joven tiene que irse a otras ciudades a trabajar

4. Asistentes

Acuden a la convocatoria más de 40 personas, en representación de las siguientes entidades:

AMPAs

Asociación 3ª Edad Jubilados y Pensionistas de Dolores (4 personas)

Asociación 3ª Edad Virgen de los Dolores

Asociación de Amas de Casa, Consumidores y Usuarios (3 personas)

Asociación FEGADO Dolores



UNIÓN EUROPEA

Fondo Europeo de Desarrollo Regional
Una manera de hacer Europa



Ayuntamiento de Dolores (responsables de todas las Áreas, técnicos y Renovación Dolores, 2 personas)
CEIP Cardenal Belluga (3 personas)
CEIP VIRGEN DE LOS DOLORES
Centro de Salud Antonio Cerezo
Dolores ANDA
FAB Casas
Grupo de Teatro Cardenal Belluga (4 personas)
Guerrero Abogado
Sindicato General de Aguas de Dolores
Skyline Promoter, S.L.
Unión Musical de Dolores



XII.ANEXO 3: INFORME DE SANCIONES Y ACCIDENTALIDAD 2017- 2018 ELABORADO POR LA POLICÍA LOCAL DE DOLORES



DENUNCIAS POR INFRACCIÓN DE VEHÍCULOS AÑO 2017



PRECEPTO	ART RGC	CUANTIA	DENUNCIAS
ESTACIONAR SOBRE LA ACERA, PASEOS Y DEMÁS ZONAS DESTINADAS AL PASO DE PEATONES	94.2.E	70-35 €	9
ESTACIONAR EN REBAJES DE LA ACERA PARA EL PASO DE PERSONAS DE MOVILIDAD REDUCIDA	91.2D	200-100 €	
NO OBEDECER UNA SEÑAL DE PROHIBICIÓN (SEÑAL MOVIL, PROHIBIDO ESTACIONER, LÍNEA AMARILLA, ETC)	154.1.2	80-40 €	71
ESTACIONAR DELANTE DE UN VADO SEÑALIZADO CORRECTAMENTE	94.2F	70-35 €	23
ESTACIONAR EN CARRIL RESERVADO PARA BICICLETAS	94.2.A	200-100 €	
ESTACIONAR EN ZONA RESERVADA PARA USO EXCLUSIVO DE PERSONAS CON DISCAPACIDAD	94.2.A.16	200-100 €	2
ESTACIONAR EN UNA INTERSECCIÓN O EN SUS PROXIMIDADES	94.2ª.9	200-100 €	1
CONducir DE FORMA NEGLIGENTE	3.1.1	200-100 €	3
NO UTILIZAR CINTURÓN DE SEGURIDAD	117.1.1	200-100 €	1
CONducir UTILIZANDO EL TELÉFONO MÓVIL	18.2.2	200-100 €	1
ESTACIONAR EN ZONA SEÑALIZADA PARA CARGA Y DESCARGA	94.2C.1	70-35 €	19
NO RESPETAR LAS SEÑALES DE LOS AGENTES DE CIRCULACIÓN	143.1.1	200-100 €	1
CONducir DE FORMA TEMERARIA	3.1.3	500-250 €	1
ESTACIONAR EN ZONA DESTINADA PARA EL PASO DE PEATONES	94.2ª.5R	200-100 €	2
ESTACIONAR OBLIGANDO A LOS DEMÁS USUARIOS A HACER MANIOBRAS	94.2ª.12	200-100 €	
ESTACIONAR EN PARTE DE LA VIA RESERVADA PARA LA CIRCULACION O SERVICIO DE TERMINADOS USUARIOS	94.2ª.8	200-100 €	
ESTACIONAR EN VÍA URBANA OBSTACULIZANDO GRAVEMENTE LA CIRCULACIÓN	91.1.3	200-100 €	8
ESTACIONAR EL VEHÍCULO OBSTACULIZANDO LA CIRCULACIÓN	91.1	80-40 €	
NO RESPETAR LINEA LONGITUDINAL AMARILLA CONTINUA EN BORDILLO	171.5C.C	80-40 €	6
ESTACIONAR SIN SITUAR EL VEHÍCULO EN PARALELO AL BORDILLO, OBLIGANDO A LOS DEMÁS USUARIOS A HACER MANIOBRAS ANTIREGLAMENTARIAS	97.2ª.12	200-100 €	1
CIRCULAR CON TASA DE ALCOHOL EN AIRE EXPIRADO SUPERIOR A LA ESTABLECIDA	20.1.5ª	1000-500 €	1
CIRCULAR POR LA ACERA O ZONA PEATONAL	121.5.5ª	200-100 €	1
ESTACIONAR EN VIA URBANA CONSTITUYENDO UN RIESGO PARA LA CIRCULACIÓN O PARA LOS PEATONES	91.1.4	200-100 €	1
NO RESPETAR EL CONDUCTOR LA LUZ ROJA DE UN SEMÁFORO	146.0.1	200-100 €	1
ESTACIONAR EN UN LUGAR OBLIGANDO A LOS OTROS USUARIOS A HACER MANIOBRAS	94.2ª.22	200-100 €	1
ESTACIONAR EN DOBLE FILA	94.2G.1	70-35 €	2



ACCIDENTES 2017



HERIDOS	LEVES	GRAVEDAD MEDIA	ATROPELLOS	PEATONES	CICLISTAS	FALLECIDOS
10	10		2	1	3 - 3 MOTOS	1

	CLASE	GRAVEDAD	HERIDOS	PEATONES	CICLISTAS	ATROPELLO	FALLECIDOS	UBICACIÓN	DESCRIPCIÓN
1	EMBESTIDA LATERAL							COMANDANTE VICTOR CRUCE DR. FLEMING	VEH. SALTA CEDA EL PASO
2	CHOQUE							AVDA ALCALDE J. RGUEZ 36	VEH. ESTACIONADO ABRE PUERTA
3	CHOQUE							MANUEL TOBARRA CRUCE CERVANTES	VEH. CHOCA CONTRA OTRO ESTACIONADO
4	EMBESTIDA LATERAL							CERVANTES CRUCE ANTONIO MACHADO	VEH. SALTA CEDA EL PASO
5	CHOQUE							VEREDA TOBALETE	VEH. CHOCA CONTRA MURO VIVIENDA
6	EMBESTIDA LATERAL							CRTA. DOLORES-CATRAL CV 9218	VEH. SALTA SEÑAL DE STOP
7	COLISION PERPENDICULAR ANTERIOR	LEVE CONTUSION TRASLADO SVB	1					GUARDAMAR CRUCE CAMILO JOSÉ CELA	VEH. CIRCULA EN DIRECCIÓN PROHIBIDA
8	CHOQUE							SALAMANCA	VEH. CHOCA CONTRA OTRO ESTACIONADO
9	SALIDA DE VIA							VEREDA ROLDAINA (CV 861)	SALIDA DE VIA
10	SALIDA DE VIA							JUAN XXIII CRUCE CLUB DEPORTIVO DOLORES	SALIDA DE VIA CON CHOQUE EN INMUEBLE – INFLUENCIADO POR ALCOHOL
11	CHOQUE							FEDERICO GARCIA LORCA	VEH. CHOCA CONTRA OTRO ESTACIONADO AL HACER MARCHA ATRAS
12	COLISION PERPENDICULAR ANTERIOR							HERMENEGILDO MARÍA RUÍZ CRUCE C/ ITALIA	VEH. SALTA SEÑAL DE STOP
13	ALCANCE							CRTA. DOLORES-CATRAL CV 9218 CRUCE CV 861	NO RESPETAR DISTANCIA DE SEGURIDAD
14	EMBESTIDA LATERAL	LEVE LATIGAZO CERVICAL TRASLADO SVB	1					JUAN XXIII CRUCE CLUB DEPORTIVO DOLORES	VEH. NO RESPETA CEDA EL PASO



ACCIDENTES 2017



15	EMBESTIDA POSTERIOR						JUAN XXIII CRUCE DR. FLEMING	VEH. NO RESPETA CEDA EL PASO
16	EMBESTIDA CENTRAL						CRTA DOLORES- SAN FULGENCIO 25 CV 859	VEH. SALE DE ESTACIONAMIENTO
17	CHOQUE						SAN VICENTE	VEH. CHOCA CONTRA OTRO ESTACIONADO
18	EMBESTIDA LATERAL						AVDA ALCALDE J. RGUEZ CRUCE CONDE VALLELLANO	VEH. NO RESPETA CEDA EL PASO
19	EMBESTIDA	LEVE – ARTRITIS TRAUMÁTICA DE CODO IZQ. HERIDA	1		MOTO		VEREDA DEL POZO 46	MOTO ADELANTA CUANDO VEH. B GIRA A LA IZQUIERDA
20	CHOQUE						SACRISTAN	VEH. EN DIRECCIÓN PROHIBIDA
21	RASPADO Y EMBESTIDA						AVDA. ALCALDE JOSÉ RODRÍGUEZ	RASPADO CONTRA VEH. ESTACIONADO
22	EMBESTIDA PERPENDICULAR						HERMENEGILDO CON ISSAC ALBENIZ	VEH. SALTA SEÑAL DE STOP
23	ALCANCE						MAESTRO TOBARRA 43	VEH. GOLPEA MARCHA ATRÁS AL SALIR DE ESTACIONAMIENTO
24	COLISION ATROPELLO	LEVE -- RASGUÑOS	1	1		1	ELCHE CON PINTOR SOROLLA	VEH. DA MARCHA ATRÁS, ATROPELLANDO (LEVEMENTE) A PEATÓN
25	EMBESTIDA LATERAL	LEVE CERVICALGIA	1				ELCHE CRUCE PINTOR SOROLLA	VEH. SALTA SEÑAL DE STOP
26	EMBESTIDA						ELCHE CRUCE RAMÓN Y CAJAL	VEH. SALTA SEÑAL DE STOP
27	ALCANCE						CONDE VALLELLANO	VEH. ALCANZA A OTRO EN STOP
28	CHOQUE						22 DE DICIEMBRE	VEH. SALTA CEDA EL PASO
29	CHOQUE						JUAN XXIII CRUCE CLUB DEPORTIVO DOLORES	VEH. SALTA CEDA EL PASO



ACCIDENTES 2017



30	ALCANCE							AVDA CREVILLENTE 25	ALCANCE POR NO GUARDAR DISTANCIA DE SEGURIDAD
31	CHOQUE	LEVE CONTUSIONES	1		MOTO			MIGUEL DELIBES CON HERMENEGILDO MARIA	VEH. SALTA SEÑAL DE STOP
32	EMBESTIDA CENTRAL							SAN FERNANDO CON HERMENEGILDO MARÍA RUÍZ	VEH. SALTA SEÑAL DE STOP
33	EMBESTIDA PERPENDICULAR POSTERIOR							VEREDA DEL POZO CRUCE GASCÓN CASTELLÓ	VEH. SALTA CEDA EL PASO
34	CHOQUE							AVDA CREVILLENTE	VEH. ESTACIONADO ABRE PUERTA
35	EMBESTIDA PERPENDICULAR ANTERIOR	LEVE ESGINCE CERVICAL	1					AVDA CREVILLENTE CRUCE CALLE CERVANTES	VEH. SALTA SEMÁFORO
36	EMBESTIDA LATERAL	LEVE	1		MOTO			MIGUEL HERNANDEZ	VEH. GOLPEA MOTO AL SALIR DEL ESTACIONAMIENTO
37	ALCANCE				1			HERMENEGILDO MARÍA RUÍZ CRUCE C/ LABRADORES	VEH. MARCHA ATRÁS CHOCA/ALCANZA A BICICLETA
38	CHOQUE							AVDA ALCALDE J. RGUEZ CRUCE C/ SANTA POLA	CHOQUE CONTRA ÁRBOL
39	EASPADO OBLICUO CENTRAL				1			RINCÓN DE LOS PERTUSAS 50	CHOQUE CONTRA BICICLETA
40	EMBESTIDA							SAN FERNANDO	VEH. NO RESPETA CEDA EL PASO
41	ALCANCE							AVDA ALCALDE JOSE MARÍA LLOPIS CRUCE MAESTRA JULIA PACHÓN	VEH. NO RESPETA CEDA EL PASO
42	CHOQUE							PARKING SUPERMERCADO CONSUM	VEH. ESTACIONADO CHOCA A OTRO AL SALIR
43	EMBESTIDA LATERAL							CLUB DEPORTIVO DOLORES CRUCE RAMÓN Y CAJAL	VEH. NO RESPETA CEDA EL PASO
44	EMBESTIDA LATERAL							TORREVIEJA CRUCE PINTOR SOROLLA	VEH. NO RESPETA CEDA EL PASO



ACCIDENTES 2017



45	CHOQUE							DOCTOR MARAÑÓN	CHOQUE REALIZANDO ESTACIONAMIENTO
46	CHOQUE							VEREDA DEL POZO 66	CHOQUE CON PIEDRA EN EL CAMINO
47	ALCANCE ANGULAR	LEVE CERVICALGIA	2					AVDA. ALCALDE JOSE MARIA NAVARRO CRUCE MAESTRA JULIA PACHÓN	VEH. SALTA CEDA EL PASO
48	ATROPELLO	CICLISTA FALLECIDA			1	1	1	MIGUEL DELIBES CRUCE HERMENEGILDO MARÍA RUÍZ	BICICLETA NO RESPETA SEÑAL DE STOP



LOCALIZACIÓN ACCIDENTES CON HERIDOS 2017



ACCIDENTE Nº 7 C/ GUARDAMAR CRUCE CAMILO JOSÉ CELA



ACCIDENTE Nº 14 C/ JUAN XXIII CRUCE CLUB DEPORTIVO DOLORES



ACCIDENTE Nº 19 VEREDA DEL POZO 46





LOCALIZACIÓN ACCIDENTES CON HERIDOS 2017



ACCIDENTES Nº 24 Y 25 C/ ELCHE CRUCE PINTOR SOROLLA



ACCIDENTES Nº 31 Y 48 C/ MIGUEL DELIBES CON HERMENEGILDO MARÍA RUÍZ (A)



(VISTA B)





LOCALIZACIÓN ACCIDENTES CON HERIDOS 2017



ACCIDENTE Nº 35 AVDA CREVILLENTE CRUCE C/ CERVANTES



ACCIDENTE Nº 36 C/ MIGUEL HERNANDEZ



ACCIDENTE Nº 47 AVDA ALCALDE JOSE MARÍA NAVARRO LLOPIS CRUCE C/ MAESTRA JULIA PACHÓN





DENUNCIAS POR INFRACCIÓN DE VEHÍCULOS AÑO 2018



PRECEPTO	ART RGC	CUANTIA	DENUNCIAS
ESTACIONAR SOBRE LA ACERA, PASEOS Y DEMÁS ZONAS DESTINADAS AL PASO DE PEATONES	94.2.E	70-35 €	13
ESTACIONAR EN REBAJES DE LA ACERA PARA EL PASO DE PERSONAS DE MOVILIDAD REDUCIDA	91.2D	200-100 €	5
NO OBEDECER UNA SEÑAL DE PROHIBICIÓN (SEÑAL MOVIL, PROHIBIDO ESTACIONER, LÍNEA AMARILLA, ETC)	154.1.2	80-40 €	52
ESTACIONAR DELANTE DE UN VADO SEÑALIZADO CORRECTAMENTE	94.2F	70-35 €	22
ESTACIONAR EN CARRIL RESERVADO PARA BICICLETAS	94.2.A	200-100 €	1
ESTACIONAR EN ZONA RESERVADA PARA USO EXCLUSIVO DE PERSONAS CON DISCAPACIDAD	94.2.A.16	200-100 €	12
ESTACIONAR EN UNA INTERSECCIÓN O EN SUS PROXIMIDADES	94.2ª.9	200-100 €	3
CONducir DE FORMA NEGLIGENTE	3.1.1	200-100 €	3
NO UTILIZAR CINTURÓN DE SEGURIDAD	117.1.1	200-100 €	3
CONducir UTILIZANDO EL TELÉFONO MÓVIL	18.2.2	200-100 €	1
ESTACIONAR EN ZONA SEÑALIZADA PARA CARGA Y DESCARGA	94.2C.1	70-35 €	5
NO RESPETAR LAS SEÑALES DE LOS AGENTES DE CIRCULACIÓN	143.1.1	200-100 €	1
CONducir DE FORMA TEMERARIA	3.1.3	500-250 €	1
ESTACIONAR EN ZONA DESTINADA PARA EL PASO DE PEATONES	94.2ª.5R	200-100 €	4
ESTACIONAR OBLIGANDO A LOS DEMÁS USUARIOS A HACER MANIOBRAS	94.2ª.12	200-100 €	3
ESTACIONAR EN PARTE DE LA VIA RESERVADA PARA LA CIRCULACION O SERVICIO DE TERMINADOS USUARIOS	94.2ª.8	200-100 €	1
ESTACIONAR EN VÍA URBANA OBSTACULIZANDO GRAVEMENTE LA CIRCULACIÓN	91.1.3	200-100 €	1
ESTACIONAR EL VEHÍCULO OBSTACULIZANDO LA CIRCULACIÓN	91.1	80-40 €	2



ACCIDENTES 2018



HERIDOS	LEVES	GRAVEDAD MEDIA	ATROPELLOS	PEATONES	CICLISTAS	FALLECIDOS
15	10	5	6	3	2	0

	CLASE	GRAVEDAD	HERIDOS	PEATONES	CICLISTAS	ATROPELLO	FALLECIDOS	UBICACIÓN	DESCRIPCIÓN
1	EMBESTIDA LATERAL							AVDA ALCALDE CRUCE MIGUEL DELIBES	VEH. SALTA CEDA EL PASO
2	ATROPELLO	LEVE	1	1		1		VEREDA LOS JOSES 83	NIÑO INVADE CARRIL DE CIRCULACIÓN
3	COLISIÓN FRONTOLATERAL							ELCHE CON DR MARAÑÓN	SALTA CEDA EL PASO
4	EMBESTIDA PERPENDICULAR							VALENCIA CRUCE RAMON Y CAJAL	SALTA CEDA EL PASO
5	CHOQUE							VEREDA TOBALETE	VEH. CHOCA CONTRA MURO VIVIENDA
6	COLISIÓN							VICENTE ALEIXANDRE 4	VEH. SALE DE ESTACIONAMIENTO Y COLISIONA CON EL QUE CIRCULA
7	EMBESTIDA CENTRAL							HERMENEGILDO CON SAN FERNANDO	SALTA STOP
8	ALCANCE	LEVE CONTUSIÓN	1					AVDA ALCALDE J. RGUEZ 7	VEH. FRENA EN PASO PEATONES
9	EMBESTIDA CENTRAL							RAMON Y CAJAL CON 60076	SALTA CEDA EL PASO
10	CHOQUE							PARTIDA LLOBREGALES	VEH. CHOCA CONTRA MURO VIVIENDA
11	COLISION LATERAL	LEVE CERVICALGIA	1					SAN LORENZO CRUCE HERMENEGILDO Mª RUIZ	SALTA CEDA EL PASO
12	EMBESTIDA OBLICUA	MEDIA SVB HOSPITAL	1					AVDA CREVILLENTE (GASOLINERA REPSOL)	NO REPETA PRIORIDAD
13	EMBESTIDA PERPENDICULAR							CV 855 ROTONDA FUENTE CRTA. ELCHE	SALTA CEDA EL PASO
14	ATROPELLO	LEVE POLICONTUSIONE	1	1		1		AVDA CREVILLENTE 3	VEH. NO RESPETA CEDA EL PASO
15	ALCANCE	MAGULLADURAS	1		1	1		CV 855 ROTONDA FUENTE CRTA. ELCHE	CICLISTA CAMBIA DE CARRIL



ACCIDENTES 2018



		TRASLADO SVB HOSPITAL.							CAIDA PASAJERO MOTO AL FRENAR EN PASO PEATONES
16	CAIDA	TOBILLO IZQ. TRASLADO SVB HOSPITAL	1		MOTO			AVDA ALCALDE J. RGUEZ 23	VEH. ESTACIONANDO Y COLISIONA CON EL QUE CIRCULA
17	RASPADO NEGATIVO							AVDA CREVILLENTE 37	VEH. SALE DE ESTACIONAMIENTO Y COLISIONA CON EL QUE CIRCULA
18	EMBESTIDA LATERAL							SAN PASCUAL 16	VEH A. EN SEMAFORO. VEH.B ALCANZA
19	ALCANCE							AVDA CREVILLENTE 35	VEH GIRA IZQUIERA Y PIERDE DEL CONTROL, COLISIONANDO CONTRA MURO CEIP VIRGEN DOLORES
20	SALIDA VIA	LEVE. DOLOR CUELLO.	1					GUARDAMAR/CEIP VIRGEN DE LOS DOLORES	EXCESO VELOCIDAD
21	SALIDA VIA							AZARBE MAYAYO	RETENCIÓN DEL TRÁFICO
22	ALCANCE							CV 9206 – DOLORES-ALMORADÍ	VEH. ESTACIONADO ABRE LA PUERTA
23	COLISION							HERMENEGILDO Mª RUIZ	VEH. ESTACIONADO ABRE LA PUERTA
24	COLISION							VEREDA DEL POZO 2	VEH. COLISIONA CON VEH. ESTACIONADO
25	COLISION							AVDA ALCALDE J. RGUEZ 13	VEH. COLISIONA CON VEH. ESTACIONADO
26	ALCANCE	LEVE CERVICALGIA	1					CRTA. DOLORES-ALMORADI (ROTONDA OLIVO)	VEH. REALIZANDO CEDA EL PASO EN ROTONDA Y EL OTRO VEH. COLISIONA POR ALCANCE
27	COLISION							PARKING “TRES PUENTES”	VEH. ESTACIONADO ABRE LA PUERTA
28	COLISION							LA VIRGEN 22	CAMION BASURAS GOLPEA VEH ESTACIONADO
29	EMBESTIDA PERPENDICULAR							RAMON Y CAJAL CRUCE GRAL PASTOR	VEH. SALTA CEDA EL PASO
30	EMBESTIDA PERPENDICULAR							COMANDANTE VICTOR CON CLUB DEPORTIVO DOLORES	VEH. SALTA CEDA EL PASO
31	RASPADO							SAN FERNANDO 11	VEH. COLISIONA CON OTRO VEH. ESTACIONANDO



ACCIDENTES 2018



32	EMBESTIDA ANTERIOR	TRASLADO HOSPITAL. PIERNA ROTA	1		MOTO			SAN FRANCISCO CRUCE SAN FERNANDO 18	VEH. SALTA CEDA EL PASO
33	ATROPELLO	MEDIA. SVB HOSPITAL	1		1	1		AVDA ALCALDE J. RGUEZ CRUCE CALLE ELCHE	CICLISTA NO RESPETA CEDA EL PASO
34	ATROPELLO	LEVE DOLOR CUELLO-CADERA	1	1		1		AVDA ALCALDE J. RGUEZ 24	VEH. NO RESPETA CORRECTAMENTE PASO PARA PEATONES
35	CHOQUE							AVDA. ALCALDE J. RGUEZ 23	CICLISTA GOLPEA RETROVISOR DE VEH. ESTACIONADO
36	COLISIÓN							AVDA. ALCLADE J. RGUEZ 15	VEH. COLISIONA CON OTRO ESTACIONADO
37	ALCANCE	LEVE CONTUSIONES	1					AVDA CREVILLENTE 3 PASO PEATONES	VEH. PARADO EN PASO PEATONES Y OTRO VEH. GOLPEA POR ALCANCE
38	ATROPELLO	MEDIA TRASLADO HOSPITAL	1			1		AVDA CREVILLENTE 11 PASO PEATONES	VEH. ATROPELLA A PEATÓN EN PASO DE PEATONES
39	COLISIÓN LATERAL	LEVE – LATIGAZO CERVICAL	1					HERMENEGILDO MARÍA RUÍZ CRUCE MIGUEL DELIBES	VEH. SALTA EL CEDA EL PASO



LOCALIZACIÓN ACCIDENTES CON HERIDOS 2018



ACCIDENTE Nº 2 VEREDA LOS JOSÉS 83



ACCIDENTE Nº 8 AVENIDA ALCALDE JOSÉ RODRÍGUEZ Nº 7 (PASO PEATONES)



ACCIDENTE Nº 11 SAN LORENZO CRUCE HERMENEGILDO MARÍA RUÍZ





LOCALIZACIÓN ACCIDENTES CON HERIDOS 2018

ACCIDENTE Nº 12 AVENIDA CREVILLENTE – GASOLINERA REPSOL



ACCIDENTES Nº 14 Y 37 C/ AVENIDA CREVILLENTE 3 (PASO PEATONES)



ACCIDENTE Nº15 CV 855 CRTA DOLORES-ELCHE (ROTONDA FUENTE)





LOCALIZACIÓN ACCIDENTES CON HERIDOS 2018



ACCIDENTES Nº 16 Y 34 AVENIDA ALCALDE JOSÉ RODRÍGUEZ Nº 23 (PASO PEATONES)



ACCIDENTE Nº 20 C/ GUARDAMAR (CEIP VIRGEN DE LOS DOLORES)



ACCIDENTE Nº 26 CV 9206 (ROTONDA OLIVO)





LOCALIZACIÓN ACCIDENTES CON HERIDOS 2018

ACCIDENTE Nº 32 C/ SAN FRANCISCO CRUCE C/ SAN FERNANDO



ACCIDENTE Nº 33 AVENIDA ALCALDE JOSÉ RODRÍGUEZ Nº 33 (ROTONDA)



ACCIDENTE Nº 38 AVENIDA CREVILLENTE 11





LOCALIZACIÓN ACCIDENTES CON HERIDOS 2018



ACCIDENTE Nº 39 C/ HERMENEGILDO M^a RUÍZ CRUCE MIGUEL DELIBES/VEREDA DEL POZO

