

PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE BENIDORM



ajuntament



benidorm

ABRIL 2016

Miguel Ángel Crespo Zaragoza Jesús Alba López

Handwritten signature of Miguel Ángel Crespo Zaragoza.

Handwritten signature of Jesús Alba López.

guia·Consultores·SLP

Civil&Architectural·Engineering



Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

INDICE GENERAL

MEMORIA

A. INTRODUCCIÓN

B. METODOLOGÍA

C. MOVILIDAD SOSTENIBLE

D. SITUACIÓN ACTUAL

E. PLAN DE ACCIÓN

F. CONCLUSIÓN

ANEJOS

ANEJO 1: AFOROS

ANEJO 2: ENCUESTAS

ANEJO 3: FICHAS PUNTOS DE INTERÉS

ANEJO 4: PARTICIPACIÓN CIUDADANA

ANEJO 5: ACCESIBILIDAD

ANEJO 6: FICHAS ZONAS CORMERCIALES

ANEJO 7: PLANOS

A.INTRODUCCIÓN

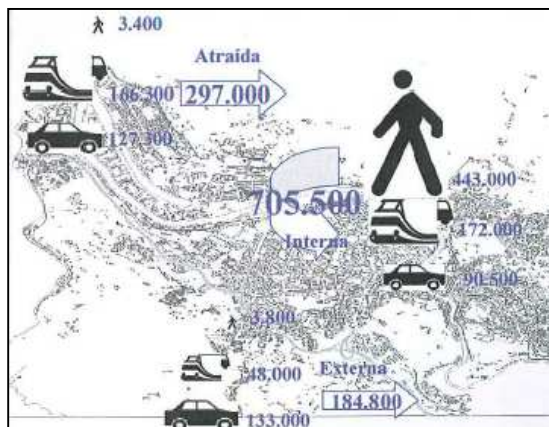
A-INTRODUCCIÓN

ÍNDICE

A-1. ANTECEDENTES	1
A-2. OBJETO.....	2
A-2.1 PLANES DE MOVILIDAD	4
A-3. LEGISLACIÓN APLICABLE	6

A-1. ANTECEDENTES

El Ayuntamiento de Benidorm, consciente de la problemática existente en la movilidad urbana del municipio, decidió promover un Plan de Movilidad Urbana Sostenible (en adelante PMUS) que ayudara a mejorar la capacidad de desplazarse, de sus habitantes y de la multitud de turistas que la visitan cada año. Las gestiones administrativas para cubrir esta necesidad se iniciaron en 2014. No obstante, el contrato de redacción finalmente se subvencionó, como mejora ofrecida, en el Servicio municipal de Control de Estacionamiento Regulado y Grúa Municipal, a través de la adjudicación realizada en 2015.



Para la materialización de dicho estudio, el Ayuntamiento de Benidorm aceptó la colaboración de la Universidad de Alicante en el proceso de redacción de Encuestas y en el control de calidad del documento, a través de la Cátedra Vectalia. Los aforos se han realizado por la empresa SICE. La redacción y dirección del PMUS se encargó a la empresa GUIA CONSULTORES S.L.P.

A-2. OBJETO

La ciudad de **Benidorm**, está situada en la comarca de la Marina Baixa, en la provincia de Alicante. El municipio cuenta con una PMUS redactado en el año 2010 y entregado en abril de 2011, que no se ha puesto en funcionamiento. Durante la redacción del presente PMUS, se ha estudiado la información del documento anterior, apreciándose la ausencia de encuestas de movilidad y la indefinición del plan de acción a llevar a cabo. Es por eso que se ha decidido generar un documento nuevo y no una revisión del existente, con el objeto de subsanar los defectos técnicos e incrementar la participación ciudadana.



Un PMUS es una herramienta de ahorro energético, vinculada a la movilidad de los ciudadanos. Por tanto, para su redacción, se hace necesario, el estudio de la situación actual de la movilidad, planteando directrices a seguir para una movilidad más sostenible y equilibrada.

La idea de la realización de un Plan de Movilidad Urbana Sostenible surge de la necesidad de proporcionar a la ciudadanía alternativas al vehículo privado, que sean cada vez más sostenibles, eficaces y respetuosas con el entorno.

La existencia de una red de infraestructuras de transporte de calidad es esencial para la sociedad y la economía de cualquier municipio. Sin embargo, en un proyecto cuyo objetivo final es alcanzar el desarrollo sostenible, es indispensable la existencia de una estrategia que integre el transporte y el medio ambiente.

Esta línea estratégica pretende potenciar la planificación sostenible del territorio de Benidorm, tanto del espacio urbano como del natural, que permita incrementar la calidad de vida de la población.

El PMUS de Benidorm se concibe como un documento director que enmarca objetivos y planificación a corto, medio y largo plazo. Este marco engloba programas de actuación y propuestas que serán modificadas en el tiempo, a través de una continua revisión y evaluación de las mismas como son:

1. La inclusión de un horizonte a largo plazo, que permite asumir objetivos ambiciosos de sostenibilidad, reducción de emisiones, balance energético y reparto modal, así como objetivos de índole social. Son, éstos, objetivos que no pueden ser conseguidos a corto plazo pero imprescindibles para marcar la línea de trabajo de los programas de movilidad actuales.
2. El PMUS de Benidorm debe englobar todas las políticas de movilidad urbana a desarrollar por el Ayuntamiento de la ciudad. Así, se trata de un documento integrador de las distintas acciones encaminadas a modificar e incidir en las pautas de movilidad del ciudadano.
3. Se trata de un Plan vivo, que evoluciona con el tiempo. Los programas que se incluyen en el PMUS pueden modificarse a lo largo del tiempo para adaptarse a las necesidades cambiantes de la movilidad urbana.
4. Por último, es un plan que debe ser evaluado a través de indicadores de movilidad adecuados.

El Plan de Seguimiento que se deriva del mismo es imprescindible para estimar el grado de alcance de los objetivos planteados.

Con estas premisas, este documento avanza en el concepto de Plan de Movilidad Urbana Sostenible como “contenedor” de políticas y propuestas de movilidad. Constituye lo que se puede denominar como documento estratégico o de referencia, de manera que:

1. Establece los principios de movilidad sostenible en Benidorm.
2. Propone los objetivos y directrices a seguir en cada uno de los programas del plan.
3. Identifica los efectos esperados, no sólo en el sistema de transportes sino en la calidad ambiental del espacio urbano, la seguridad y el ahorro.

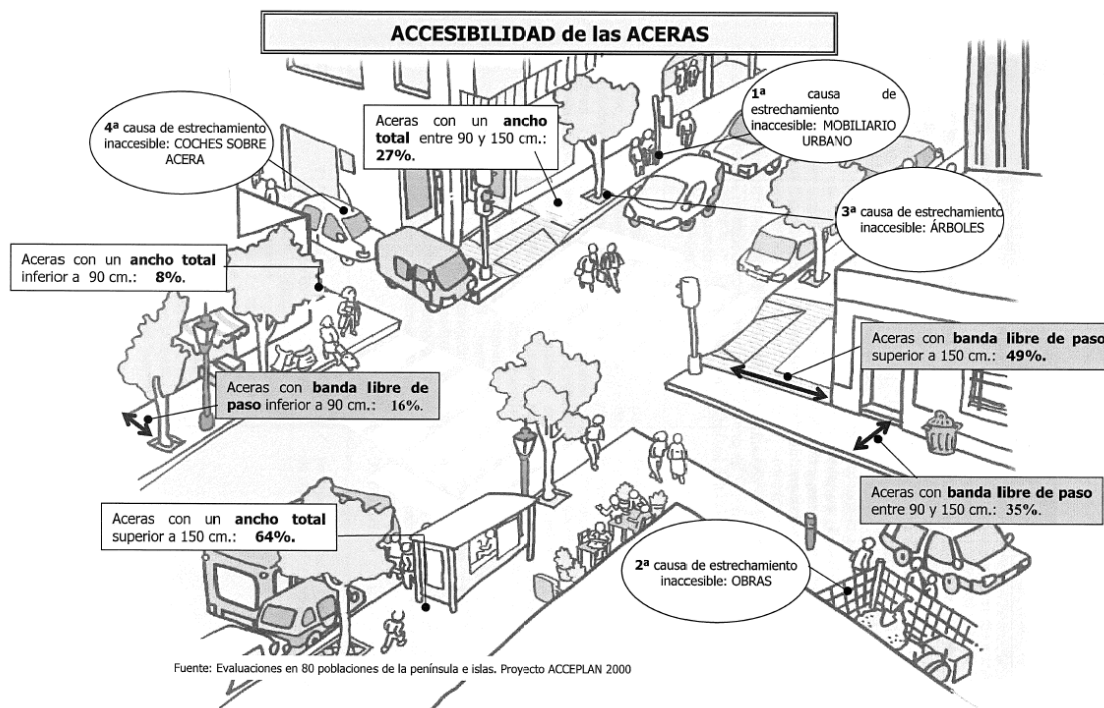
A-2.1 PLANES DE MOVILIDAD

El modelo de desarrollo económico y urbano actual, ha originado un enorme crecimiento en la demanda de la movilidad motorizada y sobretodo en el uso del vehículo privado. Esto ha condicionado un modelo de movilidad en el que la planificación se hace fundamentalmente desde la óptica del vehículo privado y no desde el transporte público ni el peatón. Éste aumento de la motorización privada, provoca paulatinamente una degradación y saturación de la red viaria y de las calles que condiciona, en gran medida, la accesibilidad a la ciudad. En concreto, los principales condicionantes de este modelo, respecto a las condiciones de accesibilidad, son los siguientes:

- 1) Se ha producido una ruptura de la multifuncionalidad del espacio público a favor de la utilización del vehículo privado con consecuencias como estas:
 - a) Reducción de la anchura de las aceras¹.
 - b) Transformación de bulevares y espacios peatonales en vías rápidas para vehículos.
 - c) Ocupación del viario por el coche privado y aumento de los espacios de aparcamientos de vehículos reduciendo los espacios destinados al uso de los peatones.
- 2) Exceso de velocidad y actitud indisciplinada en las vías que condicionan la funcionalidad, comodidad y seguridad de los peatones:
 - a) Los vehículos circulan demasiado deprisa y es preciso correr para alcanzar la otra orilla al cruzar la calzada.
 - b) El tiempo en verde de los semáforos de peatones es insuficiente para cruzar la calzada con comodidad y seguridad.
 - c) Las fases intermitentes de los semáforos de peatones son interpretadas por los conductores como derecho de paso.
 - d) El diseño y la modalidad de los pasos de peatones no son lo suficientemente seguros, cómodos y funcionales para todos.

¹ El Libro Verde de la Accesibilidad en España detectó que un 15% de los 2.905 pasos de peatones analizados en 80 poblaciones de toda España estaban ocupados por vehículos aparcados incorrectamente, y que la cuarta causa del estrechamiento de aceras con resultado de inaccesibilidad era igualmente el aparcamiento de vehículos sobre ellas.

- 3) La señalización informativa en la vía pública no es accesible para las personas con discapacidad visual y auditiva.
- 4) El diseño y modalidad de los cruces no contemplan los suficientes rebajes.



Una de las consecuencias de todo ello es una pérdida de la autonomía de los grupos sociales más débiles, como las personas discapacitadas, los niños y las personas mayores. Haciendo evidente, que el tráfico y los modelos de movilidad actuales, son fuente de una buena parte de los problemas de accesibilidad que se presentan en la ciudad. Por tal motivo, es imprescindible ser conscientes del papel estratégico que tienen las políticas y planes de movilidad en la accesibilidad de la ciudad. Ello debe conducir a un cambio de enfoque en la puesta en marcha de las políticas de movilidad, para enfocarlas desde el prisma del peatón y sus necesidades; es decir, establecer una nueva jerarquía del uso y convivencia en la ciudad: **primero habitar y luego circular**.

Los *planes de movilidad* constituyen una forma de ordenar los distintos tráficos que se producen en la ciudad, analizando las necesidades de desplazamiento y sus consecuencias en relación con los distintos modos de transporte: peatonal, transportes públicos y privados. Estos planes deberían implicar conjuntamente a las áreas de urbanismo y tráfico en el ayuntamiento, por lo que sus determinaciones se podrían contener en las herramientas de planeamiento de la ciudad.

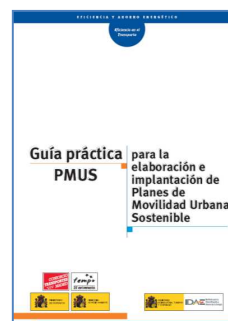
A-3. LEGISLACIÓN APLICABLE

No existe una legislación estatal que regule la movilidad urbana en su conjunto. No obstante, disponemos de legislación nacional y autonómica que abordan la movilidad desde distintos ámbitos y con distintos enfoques.

Seguidamente se listan unas normativas que tratan de forma independiente los diferentes aspectos vinculados al transporte:

- **Ley 16/1987**, de 30 de julio, de **Ordenación de los Transportes Terrestres** (LOTT).
- **Ley 11/1999**, de 21 de abril, **Reguladora de las Bases de Régimen Local**.
- **Ley 19/2001**, de 19 de diciembre, **Reforma de la Ley de Tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial**.
- **Ley 6/2011**, de 1 de abril de la Generalitat, de **movilidad de la Comunidad Valenciana**.
- **RD 1428/2003**, de 21 de noviembre por el que se aprueba el **Reglamento General de Circulación**.
- **Real Decreto 303/2011**, de 4 de marzo, por el que se modifican el Reglamento General de Circulación, aprobado por RD 1428/2003, y el texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por RD Legislativo 339/1990, y se reduce el límite genérico de velocidad para turismos y motocicletas en autopistas y autovías (BOE núm. 55, de 5 de marzo)
- **Estrategia Española de Movilidad Sostenibilidad**
- Artículo 102 de la **Ley 2/2011**, de 4 de marzo, de **Economía Sostenible**

Aun no siendo normativa, cabe citar la *“Guía práctica para la elaboración e implantación de Planes de Movilidad Urbana Sostenible”* editada por el Instituto para la Diversificación y Ahorro de la Energía.



Desde Europa se ha establecido un marco estratégico publicaciones que marcan la pauta a seguir. De este modo, se enumeran alguno de los textos a tener en cuenta en la redacción del Plan:

a. **Libro Verde de la energía**: Hacia una estrategia europea de seguridad del abastecimiento energético (2001). En este libro se pone de manifiesto los puntos débiles de los combustibles fósiles y la potenciación del uso racional del vehículo particular en los centros urbanos y los transportes urbanos limpios.



b. **Libro Blanco del Transporte**: la política de transportes cara al 2010: la hora de la verdad (2002). Se propone la búsqueda de la diversificación del abastecimiento energético, con el objetivo de que para el 2020 se sustituya el 20% del consumo de gasóleos y gasolinas por energías alternativas.

c. **Desarrollo sostenible en Europa para un mundo mejor**: Estrategia de la Unión Europea para un Desarrollo Sostenible (2001). Aborda la congestión en el transporte y el calentamiento global.

d. **VI Programa de Acción en materia de Medio Ambiente (2002)**.

Incluye una estrategia temática sobre el medio ambiente urbano y establece el transporte público sostenible como uno de los asuntos prioritarios.



e. **Agenda Local 21**. Este, es un instrumento de gestión, enmarcado dentro de la “Conferencia de las Naciones Unidas sobre Medio Ambiente y Desarrollo Sostenible”. Este documento desarrolla un Plan Estratégico Municipal basado en la integración, con criterios sostenibles, de las políticas ambientales, económicas y sociales del municipio, y que surge de la participación y toma de decisiones consensuadas entre los representantes políticos, personal técnico municipal, agentes implicados y ciudadanos del municipio.



f. **Estrategia y Ahorro y Eficiencia en España, E4 (2004-2012)**. Su objeto es el de implantar planes de movilidad en las ciudades de más de 100.000 habitantes y planes de transporte para empresas de más de 200 empleados.

g. **Plan nacional de asignación de derechos de emisión 2008-2012**. En él se pretende coordinar una política de transportes cuyo objetivo sea, entre otros, la reducción de sus emisiones.

h. Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte, PEIT

(2005-2020), El PEIT considera prioritario el desarrollo de Planes de Movilidad Sostenible en cada ámbito urbano o metropolitano.

i. Red de ciudades por el clima (2005). Esta Red aborda los cambios necesarios en las políticas municipales para reducir la emisión de gases de efecto invernadero y la contaminación atmosférica.



B.METODOLOGÍA

B-METODOLOGÍA

ÍNDICE

B-1. INTRODUCCION.....	1
B-2. APROXIMACIÓN AL ÁMBITO.....	1
B-3. RECOPIACIÓN DE INFORMACIÓN	3
B-3.1 AFOROS.....	4
B-3.2 ENCUESTAS	5
B-4. PARTICIPACIÓN Y CONSULTA	9
B-5. ANÁLISIS Y DIAGNÓSTICO.....	13
B-5.1 ACTUAL.....	13
B-5.2 FUTURO	15
B-6. PLAN DE ACCIÓN O PROGRAMA DE ACTUACIONES	15
B-7. CONCLUSIONES.....	18

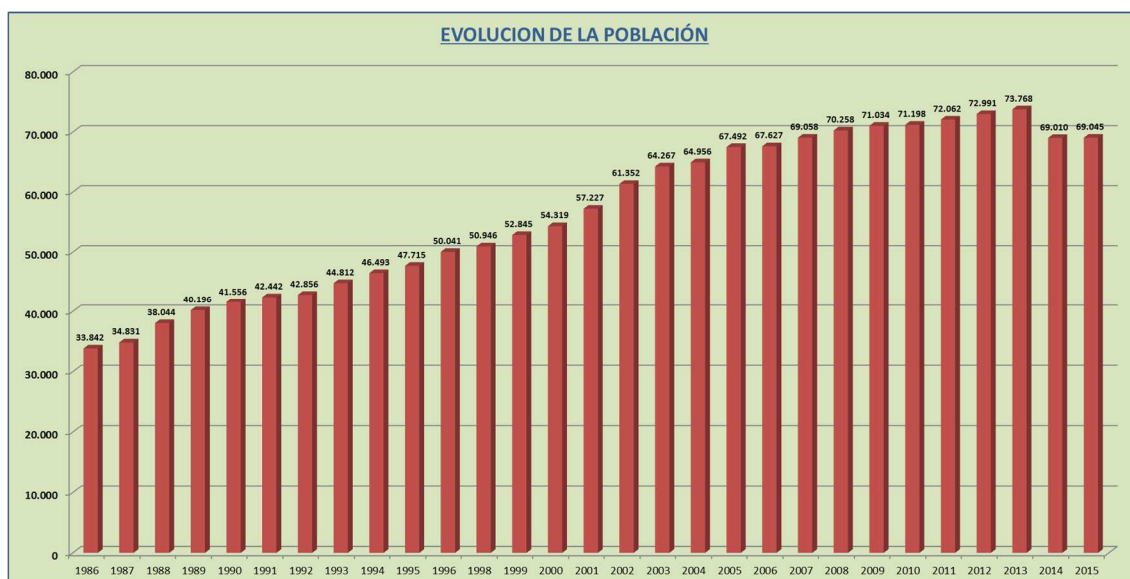
B-1. INTRODUCCION

En el presente punto, se desarrolla la metodología seguida para la elaboración del documento que nos ocupa, indicando las distintas fases que lo integran.

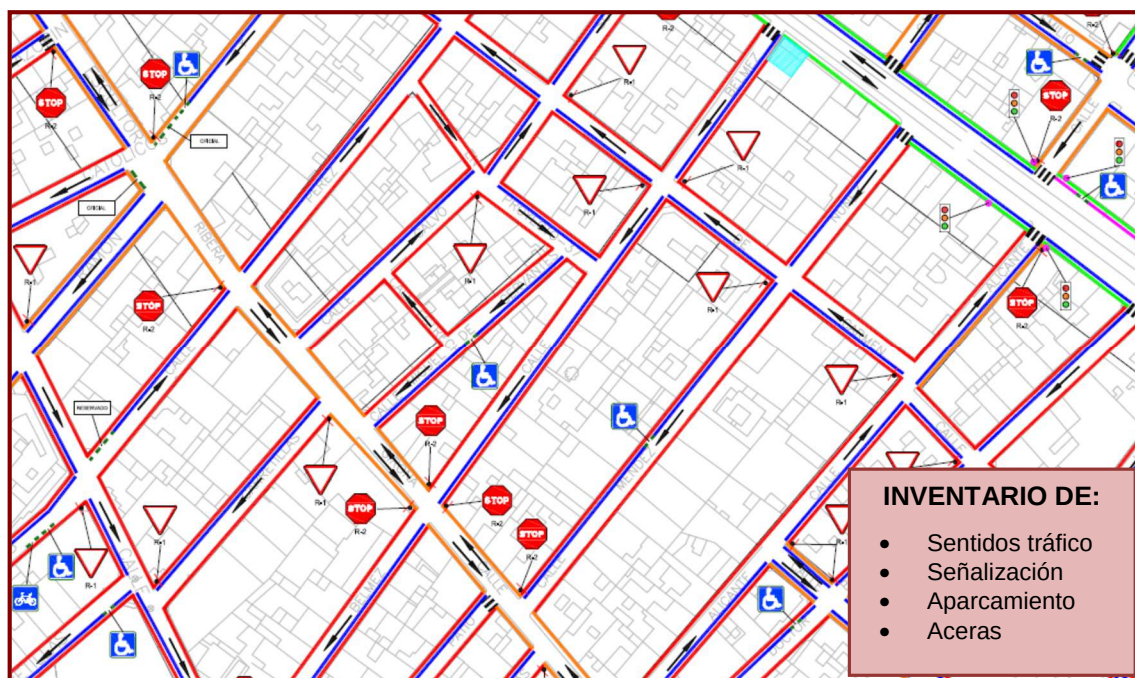
B-2. APROXIMACIÓN AL ÁMBITO

Esta fase inicial está definida por la organización del Plan de Movilidad Urbana Sostenible, en la cual se tendrán en cuenta los siguientes conceptos:

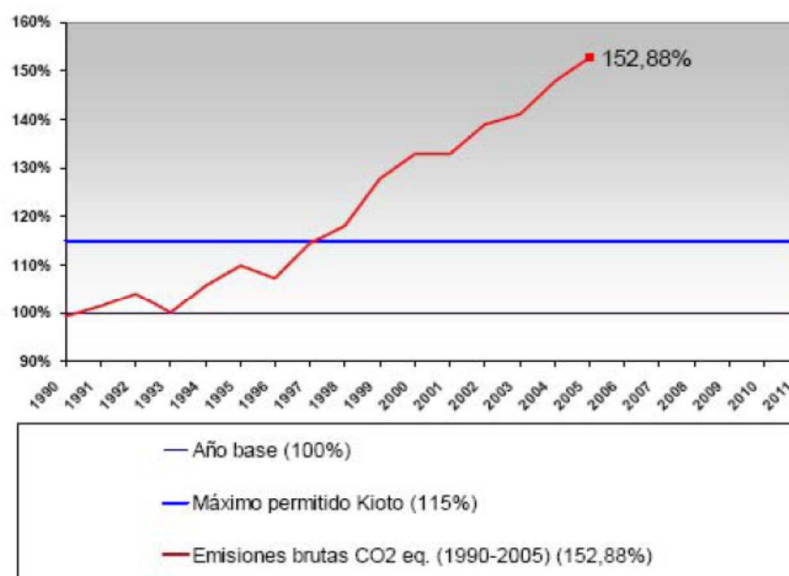
- Información y experiencias anteriores en el ámbito de la movilidad.
- Datos socioeconómicos de la población, del parque de vehículos ligeros y parque de camiones.



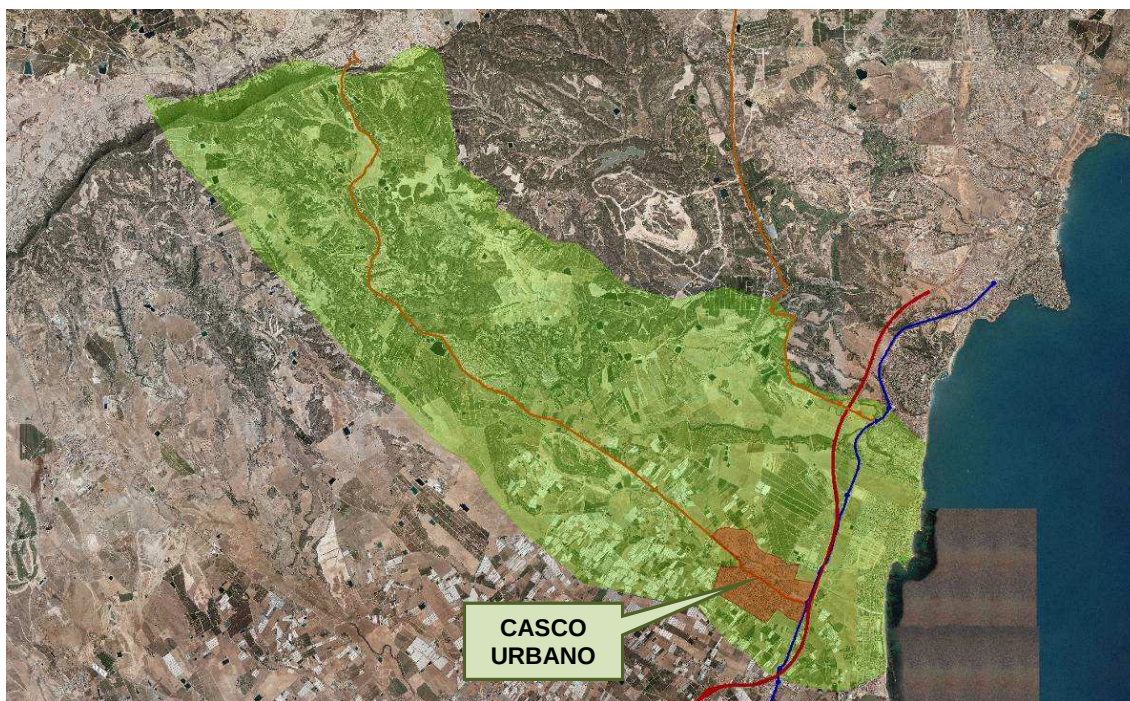
- Transporte público, contemplando la oferta existente en la actualidad y la demanda de la población.
- Transporte privado. En este punto se desarrollan una parte muy importante de los trabajos de campo, que consisten en el aforo de vehículos.
- Movilidad urbana.
- Inventariado de los aparcamiento del municipio. Mediante inventario gráfico y trabajo de campo, se elaboran planos especificando tipologías de estacionamiento existente, así como vados y plazas reservadas.



- Datos de inventario de viales, equipamientos, infraestructuras. En este punto se realizará una jerarquización viaria del municipio, que permite la visualización global de la red, priorizando determinados usos o funciones en cada tipo de vía urbana.
- Aspectos energéticos y medioambientales. Se obtendrán datos de las distintas variables que influyen en el consumo de combustibles y emisiones vinculadas al transporte.



- Seguridad vial. En este punto se mantendrá reuniones con los técnicos de movilidad y con la Policía Local de Benidorm, principales conocedores de los problemas existentes en el municipio. Recogiendo datos de accesibilidad por calles para su análisis posterior.



Fotografía 1. Zona de actuación del estudio. Fuente: propia.

B-3. RECOPIACIÓN DE INFORMACIÓN

La recogida de datos se ha realizado zonificando el término municipal, ubicando puntos de encuestas a pie de calle en los principales puntos, y manteniendo reuniones con las asociaciones, empresas, policía local, etc.

Los datos recopilados se han almacenado en un Sistema de Información Geográfica (SIG) y hojas de cálculo, de modo que la explotación de la información se realice de un modo rápido y sencillo. La implantación de la información recogida en un SIG, facilita el análisis del marco actual de movilidad y así poder contemplar un mejor estudio y definición para las diferentes entidades públicas y ciudadanas.

Para conocer la zona en estudio, y el tipo de movilidad existente, es necesario el desarrollo de una campaña de toma de datos, que incluye los siguientes procesos:

B-3.1 AFOROS

Con el objetivo principal de conocer la situación actual respecto a la situación de vehículos, se llevado a cabo una recopilación de información de aforos ha recopilado dispuestos por las distintas administraciones, obtención de datos de las espiras existentes ya en el municipio y de nuevos puntos controlados, en algunos casos mediante nuevas espiras, en otros mediante equipos mecánicos y en las intersecciones mediante aforos manuales.

Se ha conseguido extraer información de datos obtenidos por el Ministerio de Fomento y la Conselleria de Infraestructuras y Transportes.

Por otro lado, los puntos de aforo que se han realizado, se han situado estratégicamente para obtener la máxima cobertura de la población y recoger los datos de las principales vías de la zona en estudio. Además, la ubicación de estos puntos de control, se ha concertado con los técnicos del Ayuntamiento de Benidorm.

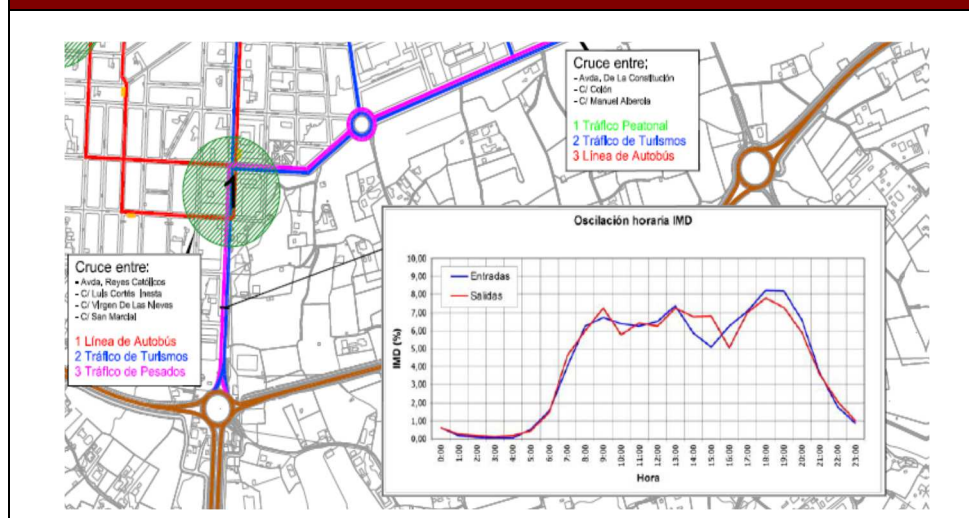
Para obtener datos de las principales intersecciones de Benidorm, se han desarrollado aforos manuales en intersecciones, de modo que además de los flujos se conozcan sus sentidos. Los aforos manuales se han realizado en las horas punta, permitiendo esto extraer los datos necesarios para realizar las posteriores simulaciones de tráfico con el programa **Aimsun 8.0**.

Posteriormente, el análisis de los datos obtenidos, ofrece importante información sobre las IMDs de la red viaria en estudio, la oscilación horaria de los flujos de vehículos y las horas punta de las distintas zonas.

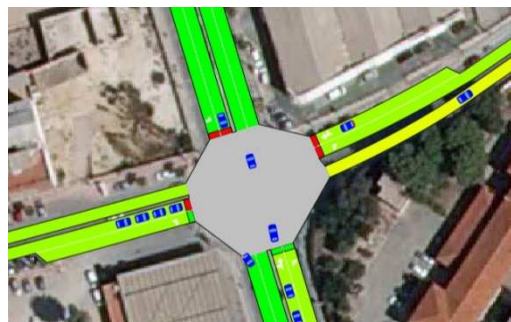


Después de esta toma de datos, y complementando el trabajo de campo, se realizará un análisis pormenorizado de las principales intersecciones.

EJEMPLO DE PLANO DE ESTUDIO DE UNA INTERSECCIÓN

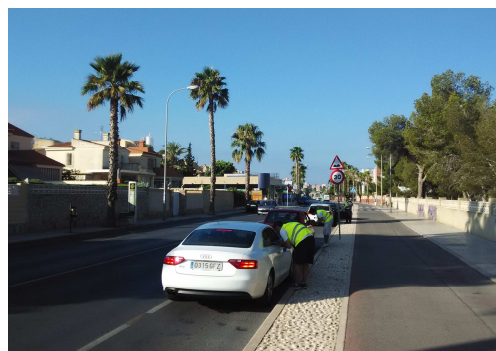


Como se ha comentado anteriormente, después del análisis inicial, para las intersecciones más importantes se han realizado simulaciones de tráfico de la red actual, permitiendo el programa, elaborar simulaciones futuras.



B-3.2 ENCUESTAS

El principal objeto de las encuestas, es el de identificar los principales puntos de atracción de los desplazamientos, y el modo de realizarlos. Para ello se ha llevado a cabo una extensa campaña de encuestas, entrevistando diferentes tipos de usuarios de las redes de comunicación de la zona. La tipología de encuestas realizadas son las siguientes:



- Encuestas a peatones
- Encuestas a vehículos
- Encuestas centros educativos
- Encuestas en hoteles

- Encuestas en centros de movilidad (mercados, estaciones,...)

Se muestran a continuación los modelos ya utilizados para la elaboración de otros estudios, se exponen los formularios de encuestas de vehículos y de autobús.

Encuestas domiciliarias

Estas encuestas de movilidad permiten conocer los hábitos de los ciudadanos de Benidorm en lo que respecta a su movilidad. Es de gran importancia para extraer un dato aproximado de viajes realizados por persona, así como en que medio los realiza y el motivo qué origina dicho desplazamiento. Para facilitar la recopilación de datos, uno de los métodos que se utiliza es el reparto de las encuestas en centros educativos, de modo que lleguen a una gran parte de los hogares de la población.



Se muestra a continuación uno de los modelos utilizados como encuestas domiciliarias:

ENCUESTAS DOMICILIARIAS			
PADRES O TUTORES			
MIEMBRO 1:			
Sexo: ☐ Hombre ☐ Mujer	Edad: _____	Tipo de vehículo: _____	
Vehículo propio: ☐ Si ☐ No	Aparcamiento: ☐ Vado ☐ Calle		
Actividad en la que trabaja: _____	Lugar de trabajo o estudio (zona): _____		
Desplazamientos realizados al día:			
VIAJE Nº 1		Motivo	
Origen(zona): _____	Destino(zona): _____	Trabajo ☐ Ocio ☐ Compras ☐ Personal ☐	
Hora salida de casa: _____	Tiempo de viaje: _____	Transporte Público: Bus ☐ Tren ☐ A pie ☐	
Aparcamiento Origen: Calle ☐ Zona Azul ☐ Aparcamiento Público ☐ Aparcamiento Privado ☐	Aparcamiento Destino: Calle ☐ Zona Azul ☐ Aparcamiento Público ☐ Aparcamiento Privado ☐	Transporte Privado: Coche ☐ Moto ☐ Bici ☐ Ciclo ☐ Observaciones: _____	
VIAJE Nº 2		Motivo	
Origen(zona): _____	Destino(zona): _____	Trabajo ☐ Ocio ☐ Compras ☐ Personal ☐	
Hora salida: _____	Tiempo de viaje: _____	Transporte Público: Bus ☐ Tren ☐ A pie ☐	
Aparcamiento Origen: Calle ☐ Zona Azul ☐ Aparcamiento Público ☐ Aparcamiento Privado ☐	Aparcamiento Destino: Calle ☐ Zona Azul ☐ Aparcamiento Público ☐ Aparcamiento Privado ☐	Transporte Privado: Coche ☐ Moto ☐ Bici ☐ Ciclo ☐ Observaciones: _____	
VIAJE Nº 3		Motivo	
Origen(zona): _____	Destino(zona): _____	Trabajo ☐ Ocio ☐ Compras ☐ Personal ☐	
Hora salida: _____	Tiempo de viaje: _____	Transporte Público: Bus ☐ Tren ☐ A pie ☐	
Aparcamiento Origen: Calle ☐ Zona Azul ☐ Aparcamiento Público ☐ Aparcamiento Privado ☐	Aparcamiento Destino: Calle ☐ Zona Azul ☐ Aparcamiento Público ☐ Aparcamiento Privado ☐	Transporte Privado: Coche ☐ Moto ☐ Bici ☐ Ciclo ☐ Observaciones: _____	
VIAJE Nº 4		Motivo	
Origen(zona): _____	Destino(zona): _____	Trabajo ☐ Ocio ☐ Compras ☐ Personal ☐	
Hora salida: _____	Tiempo de viaje: _____	Transporte Público: Bus ☐ Tren ☐ A pie ☐	
Aparcamiento Origen: Calle ☐ Zona Azul ☐ Aparcamiento Público ☐ Aparcamiento Privado ☐	Aparcamiento Destino: Calle ☐ Zona Azul ☐ Aparcamiento Público ☐ Aparcamiento Privado ☐	Transporte Privado: Coche ☐ Moto ☐ Bici ☐ Ciclo ☐ Observaciones: _____	

EJEMPLO PRÁCTICO PARA RELLENAR LA ENCUESTA:

Encuestas a vehículo privado

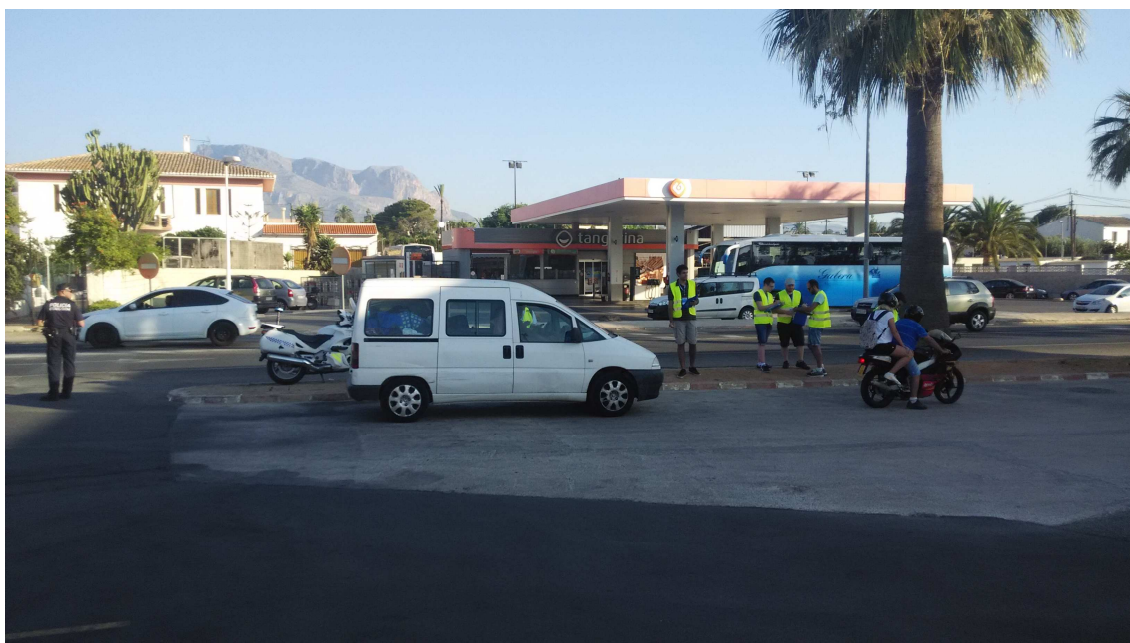
Se han desarrollado encuestas para conocer las características de movilidad mediante transporte privado, obteniendo los viajes que realizan los habitantes, puntos de origen y destino, y los principales itinerarios por lo que se mueven. A continuación, se muestra un modelo de trabajo utilizado para las encuestas:

Nº encuesta:		Equipo:						
Fecha:	L	M	X	J	V	S	D	
Área entrevista:								

Entrevistado /a:	☐ Mujer	☐ Hombre	Edad: ☐ Menor 18 años ☐ 18 – 23 años ☐ 24 – 65 años ☐ Mayor 65 años	Residente:	☐ Si	☐ No
	Tipo Resid:			☐ 1ª Viv	☐ 2ª Viv	
	Turista:			☐ Nacional	☐ Extranjero:	
Alojamiento:		☐ Hotel ☐ Apartamento ☐ Camping ☐ Compartido			Zona: 1 ☐ 2 ☐ 3 ☐ 4 ☐ 5 ☐	

Desplazamiento		Nº Viajeros	Hora	Tiempo Trayecto	Motivo	Transporte		Aparcamiento	
Zona Origen	Zona Destino					Público	Privado	ORIGEN	DESTINO
1 ☐	1 ☐				☐ TRABAJO ☐ OCIO ☐ COMPRAS ☐ PERSONAL	☐ BUS ☐ TAXI ☐ TREN	☐ COCHE ☐ MOTO ☐ BICI ☐ A PIE ☐ CICLO	☐ Calle ☐ Z. Azul ☐ P. privado ☐ P. público	☐ Calle ☐ Z. Azul ☐ P. privado ☐ P. público
2 ☐	2 ☐				☐ TRABAJO ☐ OCIO ☐ COMPRAS ☐ PERSONAL	☐ BUS ☐ TAXI ☐ TREN	☐ COCHE ☐ MOTO ☐ BICI ☐ A PIE ☐ CICLO	☐ Calle ☐ Z. Azul ☐ P. privado ☐ P. público	☐ Calle ☐ Z. Azul ☐ P. privado ☐ P. público
3 ☐	3 ☐				☐ TRABAJO ☐ OCIO ☐ COMPRAS ☐ PERSONAL	☐ BUS ☐ TAXI ☐ TREN	☐ COCHE ☐ MOTO ☐ BICI ☐ A PIE ☐ CICLO	☐ Calle ☐ Z. Azul ☐ P. privado ☐ P. público	☐ Calle ☐ Z. Azul ☐ P. privado ☐ P. público
4 ☐	4 ☐				☐ TRABAJO ☐ OCIO ☐ COMPRAS ☐ PERSONAL	☐ BUS ☐ TAXI ☐ TREN	☐ COCHE ☐ MOTO ☐ BICI ☐ A PIE ☐ CICLO	☐ Calle ☐ Z. Azul ☐ P. privado ☐ P. público	☐ Calle ☐ Z. Azul ☐ P. privado ☐ P. público
5 ☐	5 ☐				☐ TRABAJO ☐ OCIO ☐ COMPRAS ☐ PERSONAL	☐ BUS ☐ TAXI ☐ TREN	☐ COCHE ☐ MOTO ☐ BICI ☐ A PIE ☐ CICLO	☐ Calle ☐ Z. Azul ☐ P. privado ☐ P. público	☐ Calle ☐ Z. Azul ☐ P. privado ☐ P. público

OBSERVACIONES:



Encuestas centros educativos

Teniendo en cuenta que en la localidad una gran parte de los movimientos realizados por la población es la que provocan los centros educativos, se han recogido encuestas para saber cómo se realizan los movimientos hasta estos puntos atractores de tráfico.

ENCUESTAS DOMICILIARIAS

DATOS GENERALES DE LA FAMILIA:				
Dirección vivienda (zona): _____			Tipo vivienda: Casa/chalet ☐ Edificio ☐	
Nº de miembros: _____		Nº miembros en centros educativos: _____		
Nº vehículos en unidad familiar: _____		Nº coches: _____	Nº motos: _____	Nº bicis: _____
Tipo de aparcamiento: Calle ☐ Zona Azul ☐ Aparcamiento Público ☐ Aparcamiento Privado ☐				

EXPLICACIÓN: Rellenar con los datos pertenecientes a la vivienda habitual (durante el curso) del alumno, especificando los datos generales de la familia.

- Número de miembros en centros educativos: todos aquellos componentes de la familia, que sean alumnos de colegios, institutos y universidades.
- Número de vehículos y tipo: se aportará la cantidad de cada tipo de vehículo (Ej.: 2 turismos, 1 moto).
- Tipo de aparcamiento: diferenciación entre aparcamiento en la vía pública (público) o en interior vivienda (privado o vado).

ALUMNO 1:					
Sexo: ☐ Hombre ☐ Mujer		Edad: _____	Curso: _____	Centro: _____	
Modo transporte:	Público	☐ Bus escolar		☐ Bus público	
	Privado	☐ Turismo	☐ Motocicleta	☐ Bicicleta	☐ A pie
Tiempo aproximado de viaje: _____			Modo:	☐ Acompañado	☐ Solo
Observaciones/recomendaciones: _____					

ALUMNO 2:					
Sexo: ☐ Hombre ☐ Mujer		Edad: _____	Curso: _____	Centro: _____	
Modo transporte:	Público	☐ Bus escolar		☐ Bus público	
	Privado	☐ Turismo	☐ Motocicleta	☐ Bicicleta	☐ A pie
Tiempo aproximado de viaje: _____			Modo:	☐ Acompañado	☐ Solo
Observaciones/recomendaciones: _____					

Encuestas centros de movilidad y hoteles

De forma similar a los centros educativos, se ha elaborado un muestreo de los usuarios que acuden a los principales centros de movilidad de la ciudad y de los hoteles, de modo que se conozcan su frecuencia, tiempo de trayecto, modo de transporte, etc.

Nº encuesta:		Equipo:						
Fecha:	L	M	X	J	V	S	D	
Área entrevista:								

Entrevistado /a:	☐ Mujer	☐ Hombre	Edad:	☐ Menor 18 años ☐ 18 – 23 años ☐ 24 – 65 años ☐ Mayor 65 años	Residente:	Si ☐	No ☐
					Tipo Resid:	1ª V/iv ☐	2ª V/iv ☐
					Turista:	Nacional ☐	Extranjero: ☐
Alojamiento:		☐ Hotel ☐ Apartamento ☐ Camping ☐ Compartido				Zona: 1 ☐ 2 ☐ 3 ☐ 4 ☐ 5 ☐	

Desplazamiento		Nº Viajeros	Hora	Tiempo Trayecto	Motivo	Transporte		Aparcamiento	
Zona Origen	Zona Destino					Público	Privado	ORIGEN	DESTINO
1 ☐	1 ☐				☐ TRABAJO	☐ BUS	☐ COCHE	☐ Calle	☐ Calle
2 ☐	2 ☐				☐ OCIO	☐ TAXI	☐ MOTO	☐ Z. Azul	☐ Z. Azul
3 ☐	3 ☐				☐ COMPRAS	☐ TREN	☐ BICI	☐ P. privado	☐ P. privado
4 ☐	4 ☐				☐ PERSONAL		☐ A PIE	☐ P. público	☐ P. público
5 ☐	5 ☐						☐ CICLO		

OBSERVACIONES:

B-4. PARTICIPACIÓN Y CONSULTA

El éxito de la implantación de un Plan de Movilidad Urbana Sostenible dependerá del grado en el que los ciudadanos del municipio asuman sus contenidos. Para ello, y desde las fases iniciales del Plan, es posible desarrollar un proceso de participación de las instituciones implicadas, de los grupos y asociaciones de interés, de los afectados por las medidas de movilidad y de la ciudadanía en general.

La participación es un instrumento imprescindible para poder lograr la implicación de la ciudadanía en el cambio modal necesario en su movilidad cotidiana. El PMUS puede incorporar la participación como un eje transversal que acompaña a todas las etapas de desarrollo del Plan: Objetivos, Diagnóstico y Propuestas. En el siguiente esquema se relacionan todos los participantes del PMUS.



El **Plan de Participación** ha incluido:

1. **Presentación inicial del PMUS.** Convocatoria Mesa de Movilidad.
2. **Entrevistas** con responsables de movilidad y representantes sociales implicados en las políticas de movilidad. Entre ellas se destacan las siguientes:
 - Centros de enseñanza.
 - Principales asociaciones.
 - Policía local.
3. **Presentación pública del análisis y diagnóstico** situación actual.
4. **Realización de talleres temáticos.**
5. **Reunión Plenaria**, con participación de Instituciones públicas, asociaciones y ciudadanos en general para exponer y debatir las propuestas del Plan.

La sociedad civil, los agentes económicos, los colectivos, agentes sociales, etc., son los principales protagonistas del Plan, sin embargo, un cambio en este modelo no puede realizarse sin el apoyo e implicación de las administraciones locales y cada uno de los ciudadanos.

Los compromisos desde el equipo redactor del PMUS hacia la participación pública son:

- Incentivar la participación pública a lo largo del Plan, en la creencia de que un mejor conocimiento de los intereses ciudadanos enriquecerá el Plan y la racionalidad de las propuestas.
- Sin información no hay participación, garantizar el acceso a la información de los ciudadanos desde las fases más tempranas de redacción del Plan.
- Estudiar y valorar las aportaciones ó alternativas a las propuestas del Plan surgidas desde la ciudadanía o las entidades locales.

A continuación se realiza una descripción más pormenorizada de algunas de fases que se llevarían a cabo en el plan de participación pública:

Reuniones con Asociaciones

Consisten en entrevistas previas, reuniones con talleres temáticos y 1 reunión de exposición de propuestas. Las entrevistas iniciales, se realizan para dar a conocer los principales conceptos del Plan de Movilidad Urbana Sostenible, enunciando sus objetivos y los temas a tratar.



Imagen de participación ciudadana.

Para los **talleres temáticos** se desarrollará un orden del día y unas preguntas de participación, para permitir de este modo que todos los asistentes tengan implicación en las mismas. Como resultado de estas jornadas de participación, se obtendrá la aportación de información de la ciudadanía al equipo redactor del Plan.

En cuanto a la reunión de **exposición de las propuestas del PMUS**, se realiza para mostrar el desarrollo del documento, proponiendo un debate sobre las propuestas realizadas.

Reuniones con los distintos centros educativos

Debido a que los problemas de tráfico y movilidad que generan los centros educativos, en sus horas de entrada y salida, son de gran importancia, se estudian de manera independiente.

Con las reuniones que se plantean, se desarrollan dos acciones principalmente:

- **Conocimiento del centro educativo** en cuanto al número de alumnos, su procedencia, los accesos existentes, el modo de transporte utilizado para llegar al centro, etc.
- **Entrega de las encuestas** dirigidas a las familias y alumnos.

A partir de estas reuniones, y complementándolo con un trabajo de campo de estudio del entorno, se desarrollan, fichas de accesibilidad a centros de enseñanza.

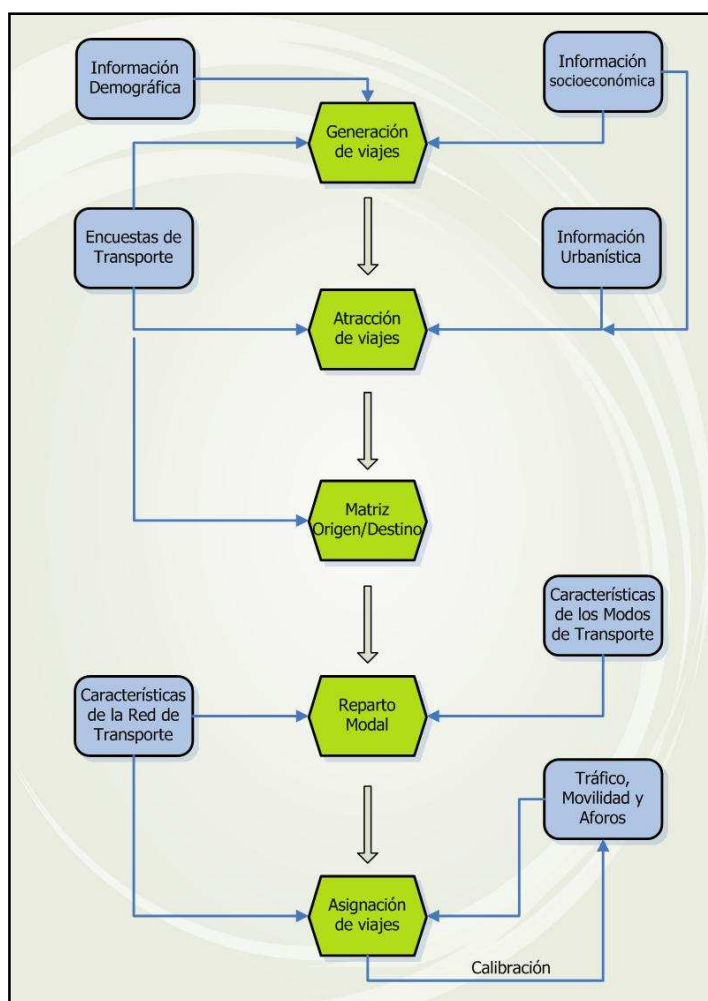
Reuniones con la Policía Local

Dichas reuniones se llevan a cabo para el conocimiento y transmisión de información sobre la **situación del entramado viario de Benidorm, y la problemática** que genera el tráfico existente. De este modo, se pretende el conocimiento por parte del equipo redactor, de los principales problemas existentes y de las distintas actuaciones en cuanto a tráfico, desarrolla la Policía Local.

B-5. ANÁLISIS Y DIAGNÓSTICO

B-5.1 ACTUAL

Para obtener un análisis y diagnóstico del municipio de Benidorm, se han desarrollado las pautas reflejadas en el siguiente flujograma, de modo que se permita el conocimiento para la realización del análisis y diagnóstico.



El anterior flujograma, se inicia con la captación de información mediante encuestas, aforos, información de la población, etc. **(Fase 1)**. A partir de este punto, se elabora la **matriz O/D**, con la cual se pueden conocer los movimientos de la zona en estudio. Una vez obtenido este dato, es posible la elaboración de simulaciones que reflejen la situación actual de la circulación.

Al igual que en la recogida de datos, que se realiza por reparto modal, y en las fases posteriores, el análisis y diagnóstico de la situación actual en la población de Benidorm, se realizará distinguiendo en todo momento el transporte analizado.

Para la modelización del transporte se utilizará el esquema clásico, que se obtiene a partir de las siguientes preguntas:

¿Cuántos viajes se realizarán?	Los modelos de generación de tráfico o de movilidad general , explican los viajes que se producen en una zona en función de sus variables socioeconómicas.
¿Cuál será el destino de cada viaje?	Los modelos de distribución zonal , explican la distribución espacial de los viajes: de que zona hasta que zona se dirigen los viajes, lo que permite estimar matrices O-D futuras.
¿Qué modo de transporte se utilizará?	Los modelos de distribución modal , explican la elección de modo entre las distintas relaciones O-D
¿Qué ruta concreta entre el origen y el destino se elegirá?	Los modelos de asignación , explican el itinerario que elegirá cada usuario.

Una vez establecido un análisis y diagnóstico de la situación de la movilidad, hay que establecer una serie de objetivos que nos marquen el patrón de actuación para el Plan.

B-5.2 FUTURO

Una vez realizado el análisis y diagnóstico de la situación actual, es necesario llevar a cabo un estudio del desarrollo del municipio con las medidas de ahorro energéticas definidas en este documento. Para ello, el estudio debe realizarse en base el Plan de Acción de mejoras definidas en el PMUS y distintos escenarios. Con los datos recogidos en el planeamiento municipal y la prognosis de población, se extrae el número aproximado de habitantes para el año horizonte, así como la situación de los distintos barrios y la evolución de población flotante considerando la capacidad máxima de los establecimientos hoteleros, apartamentos y campings.

B-6. PLAN DE ACCIÓN O PROGRAMA DE ACTUACIONES

Se deberán crear en esta fase, distintos escenarios de movilidad, siendo los escenarios, un conjunto de rasgos más o menos precisos, que definen un modelo de movilidad alcanzable en una determinada zona y en un cierto plazo, mediante la puesta en práctica de un conjunto de programas o medidas.

El punto de partida del diseño de los escenarios, será la consideración de un escenario cero.



Una vez diseñados los escenarios, debe procederse a la evaluación de ellos, descomponiéndose en una fase técnica, en la que debe recogerse la valoración que de ellos hacen los colectivos y asociaciones.

A continuación se muestra un cuadro de valoración de escenarios.

	Criterios tipo	Indicadores	Escenario 1	Escenario 2	Escenario 3
Beneficios	Mejoras en movilidad sostenible	Reparto modal			
		Cobertura TP			
		Extensión redes peatones y ciclistas			
		Regulación zonas de aparcamiento			
		Creación aparcamientos disuasorios			
	Mejoras en seguridad vial	Eliminación puntos negros			
		Medidas de protección a peatones			
	Mejoras en la calidad de vida	Superficie peatonalizada o en áreas 30			
		% población con acceso a los servicios básicos			
		Distancia o duración media desplazamientos			
		Saturación de los aparcamientos			
	Mejoras en integración social	Actuaciones sobre la accesibilidad			
		Actuaciones sobre zonas con prob. sociales			
Viabilidad	Disminución externalidades	Emisión de contaminantes			
		Población sometida a impactos acústicos			
		Eliminación de barreras urbanas			
		Eliminación de bandas de intrusión visual			
	Costo				
	Impactos sobre el tráfico rodado	Impactos sobre la congestión en z. centrales			
		Impacto sobre el aparcamiento de residentes			
	Otros riesgos				
	Plazos				

El esquema característico de esta fase es el siguiente:



Tras establecer los objetivos que marcarán el plan, se pasa a elaborar el **Plan de acción (programa de actuaciones)**. Esta fase, es la de mayor repercusión del Plan, siendo en este caso aún mayor, ya que a partir de las propuestas realizadas en esta fase, se obtendrán actuaciones que posteriormente se desarrollarán como estudios de viabilidad y probablemente proyectos de construcción.

El esquema característico de esta fase es el siguiente:



En esta fase, se realizarán propuestas como consecuencia de la situación actual analizada. Cabe destacar, que dichas propuestas, se llevarán a cabo, teniendo en cuenta, la determinación de cinco Políticas Básicas:

- a. Fomentar los modos de transporte no motorizados.
- b. Potenciar un mayor peso del transporte público respecto al automóvil privado en el reparto modal.
- c. Conseguir un uso más adecuado, social y ambientalmente óptimo del espacio público.
- d. Incidir sobre la conducta de movilidad de los ciudadanos.
- e. Contribuir a la planificación sostenible del desarrollo.

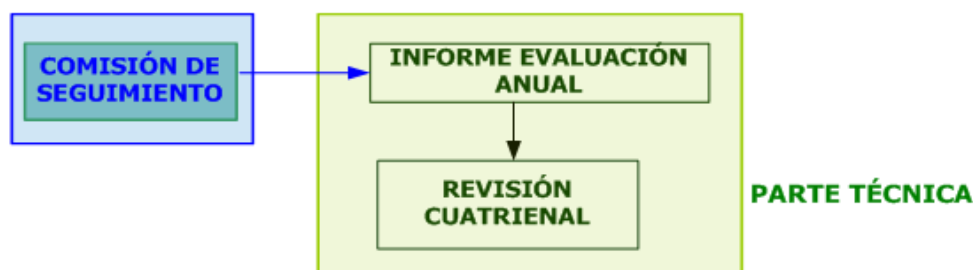
Las políticas antes mencionadas, se desdoblan en Áreas de Intervención del Plan. Cada una de ellas tiene objetivos específicos y da lugar a un paquete de programas y medidas de actuación. Las áreas incluidas en el Plan serán las siguientes:

- a. Movilidad peatonal
- b. Movilidad ciclista
- c. Transporte público
- d. Ordenación del tráfico
- e. Aparcamientos (desarrollado en PES)



- f. Gestión de la movilidad para colectivos específicos con rutas seguras.

Con el programa de actuación desarrollado, se busca modificar notablemente las tendencias actuales de movilidad, reducir el impacto ambiental del transporte, mejorar el balance energético y promover un desarrollo urbanístico sostenible.



B-7. CONCLUSIONES

Para cerrar el estudio, se realiza, al final del documento, un apartado de conclusiones. Donde se exponen los principales problemas detectados en el municipio, así como la dirección a emprender para llevar a cabo los cambios necesarios en la movilidad de Benidorm. Este apartado resulta crucial para el devenir del municipio, pues sirve de base para orientar las modificaciones, mejoras e incluso fortalezas del sistema de movilidad definido en el planeamiento, bien de manera directa, bien de forma implícita por concreción del sistema viario, sus plataformas reservadas y la población horizonte.

C.MOVILIDAD SOSTENIBLE

C-LA MOVILIDAD SOSTENIBLE

ÍNDICE

C-1. GENERALIDADES.....	1
C-2. MARCO ACTUAL DE LOS PMUS	2
C-3. LA MOVILIDAD ACTUAL	3
C-4. LOS AMBITOS.....	5
C-4.1 PRIORIDAD DEL PEATÓN.....	5
C-4.2 FOMENTO DE LA BICICLETA.....	6
C-4.3 EFICIENCIA TRANSPORTE PÚBLICO	7
C-4.4 VEHÍCULO PRIVADO.....	9
C-4.5 AREAS DE COEXISTENCIA.....	10

C-1. GENERALIDADES

Los orígenes de la movilidad sostenible se pueden remontar a mediados del siglo XX, cuando **Jane Jacobs**, escritora, activista y urbanista, redactó una serie de trabajos respecto a la política urbanística de aquel entonces. En estos documentos defendía las cuestiones humanas de las ciudades frente a los fundamentos económicos, vagamente integradores y respetuosos con el entorno. Su concepción de la ciudad se basaba en una simbiosis de varios factores e intereses al servicio de una mejor calidad de vida.

En primera instancia, un PMUS es un plan, en el cual se define un conjunto de criterios y normas cuyo fin es establecer las medidas que se deben adoptar para alcanzar un objetivo determinado.

Consecuentemente, la primera condición a considerar en un PMUS es determinar el objetivo del mismo, siendo en este caso la mejora de la movilidad en Benidorm siguiendo criterios de sostenibilidad.

La Movilidad Sostenible debe incluir tanto el transporte de personas como el de bienes, del modo más eficiente y factible posible, sin que ello repercuta en el medio ambiente. Así mismo, debe ser capaz de mantenerse por sí mismo, sin ayudas del exterior y sin merma de los recursos existentes.

Uno de los puntos críticos que debe vencer cualquier medida propuesta por el PMUS es la reticencia de la ciudadanía a considerar más favorablemente cualquier medida que beneficie la movilidad a pie u otros modos de transporte más eficientes y sostenibles que el uso del vehículo privado. Pero, la experiencia en PMUS concluye que lo que en corto plazo es recelo y contrariedad, en el medio plazo se convierte en beneficio para la sociedad y fomento del bienestar general.

La conclusión obtenida de esta actitud es que primeramente se deben tomar medidas preliminares para que la ciudadanía no se oponga frontalmente a las restricciones para los conductores, que a medio plazo demuestran su efectividad y beneficio social. Para ello, posteriormente, se explica la participación ciudadana desarrollada en la elaboración del PMUS.

Otro aspecto importante es implicar a la ciudadanía de su cooperación en el proceso que conlleva el PMUS, ya que el mayor beneficiario es la población, como consecuencia de un aumento de la calidad de vida.

Por tanto, con la línea general que marca el PMUS, se deben considerar los siguientes factores en su proceso de elaboración:

- **Completa información** de las actuaciones y medidas que se adopten a los afectados.
- **Escalonamiento de las medidas**, con tal de detectar las incidencias y los defectos de su implantación.
- **Intentar paliar las molestias** causadas por las acciones tomadas con fórmulas complementarias.
- **Evitar imponer medidas** que conciten una oposición mayoritaria, pero no impidiendo una futura puesta en vigor.
- **Promover medios de transporte** alternativos **menos contaminantes**, dando facilidades, promoviendo su uso e incrementando el acceso a los mismos.

El punto de partida de la Movilidad Sostenible se basa en conocer el grado de sostenibilidad de los distintos modos de transporte disponibles para responder a la demanda actual de desplazamientos y dar solución a la distribución urbana de mercancías.

Las bases de una movilidad más sostenible las constituyen la búsqueda de soluciones que disipen menos recursos naturales no renovables y provoquen menos afecciones al medio ambiente.

C-2. MARCO ACTUAL DE LOS PMUS

Los Planes de Movilidad Sostenible (PMS) y su variante urbana (PMUS) aparecen como recomendación de la Unión Europea, dentro de su Programa de Acción en Medio Ambiente. Con estas características son recogidos en el Plan Estratégico de Infraestructuras de Transporte (PEIT), que prevé esta figura de planeamiento como instrumento para “racionalizar de manera coordinada las actuaciones, revisar el marco de financiación, mejorar los procedimientos de participación pública y crear un marco estable para la difusión de medidas de gestión de la movilidad”.

La interpretación del PMUS, realizada en el PEIT, debe completarse con las cada vez mayores exigencias del marco social y político urbano, en relación a las características y contenidos de estos planes de movilidad.

La estrategia que se propone desde el Libro Verde de medioambiente urbano busca conducir la movilidad urbana simultáneamente hacia la sostenibilidad global, local, social y económica.

Así, por ejemplo, cada vez es más insoslayable la incorporación de la movilidad a los esfuerzos necesarios para afrontar problemas globales como el cambio climático, la biodiversidad, la escasez de la energía y la reducción de ciertos materiales no renovables.

Igualmente ocurre en relación a determinados problemas sociales (autonomía infantil, de la tercera edad y de las personas con movilidad reducida, sedentarización, sobrepeso y obesidad, accidentalidad, etc.), de la sostenibilidad local (ruido, calidad del aire, impermeabilización del suelo, etc.) en los que el sistema de movilidad está intensamente involucrado.

Cuando los municipios empiezan a desarrollar estrategias en materia ambiental como las Agendas 21 Locales, o planes como los de Calidad del Aire, Ahorro de Energía, o control del Ruido, parece imprescindible afrontar la movilidad en coordinación con dichos documentos y, obviamente, con el planeamiento urbanístico.

Por último, tanto las guías metodológicas que se han redactado como la propia interpretación de la sostenibilidad como proceso necesariamente participativo, sugieren que los PMUS se realicen mediante procesos de intervención, consulta y participación ciudadana lo más amplios y profundos posibles.

C-3. LA MOVILIDAD ACTUAL

Hoy en día, la circulación motorizada ha invadido el espacio peatonal, quedando este reducido a un lugar de paso. Es decir, se ha constreñido de tal manera la parcela peatonal, que las aceras se han convertido en un pasillo estrecho, inhóspito y exclusivamente de tránsito.



Además cabe añadir que en la actualidad la población es consciente de la gravedad de la contaminación del medio natural, esto sin duda favorece la comprensión por los ciudadanos de las medidas a tomar y de su implantación.

El vehículo privado resulta ser, en relación al desplazamiento de una persona durante un kilómetro, el modo que ocupa más suelo, consume más combustible y además produce más externalidades, tales como accidentes, contaminación, ruido, intrusión visual o congestión. Además, en situaciones de tráfico congestionado el automóvil pierde su cualidad más representativa en el desplazamiento urbano, la velocidad.

Sin embargo, el automóvil privado continua teniendo un alto grado de valoración debido a la independencia que supone para su propietario, pero sin ser consciente este de los costes de su uso para la sociedad y el entorno.

Queda claro que el objetivo de las acciones de los PMUS, será proporcionar a la ciudadanía alternativas al vehículo privado que sean más sostenibles, eficaces y confortables y, simultáneamente, convencer de que pueden y deben ser usadas en sustitución del vehículo privado.

No sólo sería suficiente con implantar medidas que impulsen medios de transporte sostenibles e incrementen su oferta, sino también aplicando disposiciones que restrinjan el uso del vehículo privado, como es la ordenación del aparcamiento, y peatonalización de ciertas áreas.

Con respecto al transporte de mercancías dentro del ámbito urbano, no existen todavía medios alternativos a la distribución, que actualmente se produce mediante furgonetas y camiones.

La introducción de la sostenibilidad en el tráfico urbano de mercancías no puede limitarse solo a la búsqueda de medios alternativos, sino también a la racionalización de la ordenación de los itinerarios y puntos de entrada o salida de flujo (centros de transporte, centros logísticos, estaciones, mercados, mataderos, basureros, etc.), así como la regulación de la circulación de pesados o semipesados y de sus aparcamientos especiales (carga y descarga, aparcamiento de pesados).

En definitiva, con el objetivo final de promover los medios de transporte más sostenibles, la tarea de los planes municipales de movilidad es, primero, **evaluar** la sostenibilidad del modelo actual de movilidad de las personas y de distribución urbana de mercancías, estableciendo unos **indicadores** capaces de valorarla y, segundo, **decidir** qué peso debe darse a cada uno de los medios alternativos al vehículo privado en cada área y tipo de desplazamiento, mediante qué **medidas** puede conseguirse y qué secuencia de implantación de las mismas puede ser la adecuada a la vista de la situación y recursos del municipio.

C-4. LOS AMBITOS

C-4.1 PRIORIDAD DEL PEATÓN

La protección del peatón data de finales del siglo XX, cuando las consecuencias de la incipiente revolución automovilística (ruidos, contaminación, tránsito) comienzan a afectar al conjunto de la ciudadanía.

Una de las primigenias soluciones para proteger al peatón constituye el hecho de crear zonas peatonales en los centros urbanos, sumándose así a la preservación de los cascos históricos de las ciudades por parte de las Administraciones.

Uno de los principios básicos para peatonalizar la zona centro de las ciudades consistía en restringir el acceso de los vehículos al casco histórico facilitando, de este modo, la actividad comercial existente en la zona. Sin embargo, en un primer momento, puede existir cierta oposición de parte de los ciudadanos, incluso de los comerciantes, a dicha medida, pero con el paso del tiempo se demuestra el éxito de la actuación.

En la fotografía que se adjunta del Carrer Major de San Vicente del Raspeig, se aprecia la calidad que adquiere una calle con la peatonalización de una de las calles del centro del municipio. Con estas medidas, se consigue un gran fomento de los movimientos a pie, propiciando y beneficiando de gran modo a los comercios y servicios de la zona.



Fotografía 1: Calle peatonal en el centro urbano de una población.

Hay que estudiar la red de infraestructuras destinadas al peatón, aunque deben priorizarse aquellas que constituyen grandes flujos peatonales. Estas vías pueden localizarse mediante zonificación de áreas e identificación de aquellas actividades que constituyan focos de interés (centros educativos, sanitarios, administrativos, actividades comerciales, de ocio y recreo).

Una estadística relevante es que las calles con un mayor tránsito de peatones son aquellas que conforman los ejes más largos y continuos del municipio, que contienen un mayor número de conexiones con otras vías y que están ubicadas en zonas centrales respecto al municipio.

Definitivamente la peatonalización de las calles conlleva beneficios para los municipios, pero también repercute negativamente en otros aspectos. Con respecto a los efectos positivos se pueden destacar:

- Disminución de la contaminación ambiental y acústica.
- Reducción del porcentaje de accidentes.
- Incremento de la habitabilidad de las zonas peatonales.
- Mayor accesibilidad

Por contra, con la peatonalización se generan ciertos inconvenientes:

- Traslado de la problemática y conflictos que engloba el tráfico al exterior de las zonas peatonales.
- Cambio de actividades en la zona y posible merma de la diversidad de usos.

La actuación ideal sería la realización de una zona central de itinerarios peatonales en la que existiera una homogeneidad y continuidad en los trayectos peatonales y que además estuvieran interrelacionadas con otras alternativas de transporte.

C-4.2 FOMENTO DE LA BICICLETA

Con la revolución automovilística, el uso de la bicicleta como medio de transporte decayó notablemente, debido al atractivo de los medios motorizados.

Sin embargo, tras la crisis energética de mediados de 1.970, las administraciones decidieron incentivar el uso de la bicicleta



como medio alternativo en el transporte urbano.

Cuanto se quiere fomentar la bicicleta, se debe plantear previamente una estrategia, porque no todo son resultados favorables. Normalmente, los usuarios de la bicicleta no provienen de los medios motorizados, sino que el trasvase mayoritario se realiza desde los medios de transporte colectivo o de los peatones.

Sin duda alguna la bicicleta es, posiblemente, el medio de transporte con mayor aceptación y consideración, por parte de la población, pues su uso alcanza todas las edades.

Para abordar la creación de una completa infraestructura ciclista deben contemplarse tres puntos claves a considerar:

- Trazado de las rutas ciclistas.
- Acondicionamiento de los cruces con vías de vehículos motorizados.
- Zonas de aparcamiento específicos.

La bicicleta como medio de transporte urbano proporciona plausibles ventajas como:

- Mejora de la salud del usuario.
- Rapidez en los desplazamientos cortos frente a otros medios.
- Independencia, ya que no es necesario ningún permiso previo.
- Medio de transporte económico.
- Respetuoso con el medio ambiente, debido a su nula emisión de contaminantes.

Deberán contemplarse políticas de protección a los ciclistas, ya que estos están en una posición desfavorable frente al sector motorizado. Especial atención habrá que prestar al índice de accidentabilidad entre los usuarios de bicicleta.

C-4.3 EFICIENCIA TRANSPORTE PÚBLICO

No hay duda que los medios de transporte colectivo suponen la mejor oferta para desplazamientos de media o larga distancia dentro del municipio. Estadísticamente, cuanto más amplia y eficaz es la red de transporte público menor es el índice de motorización privada.



Pero al igual que en el fomento de la bicicleta, una potenciación del transporte público, no repercute en un descenso notable de uso del vehículo privado, sino que el trasvase de pasajeros se realiza desde otros medios alternativos, como los viandantes o ciclistas.

Políticas para fomentar el uso de transporte público implicarían el dotar a estos servicios de vías preferenciales, con tal que el tiempo empleado en realizar los recorridos supusiera una mejora respecto al transporte individual.

Además, deberían realizarse estudios de los medios de transporte urbano para determinar si serían factibles nuevas líneas, o si un aumento de las frecuencias y los medios fomentaría su eficiencia.

Por otro lado, también debería plantearse el aplicar estrategias a colectivos particulares, como escolares o trabajadores de los polígonos industriales del cinturón urbano, con tal de disminuir el uso del vehículo privado en personas con destino y horario idénticos.

También sería interesante la implantación de un sistema de información en tiempo real y otras mejoras tecnológicas (combustible ecológico, minibuses eléctricos, etc.) para aumentar el valor y consideración de este medio de transporte.



Fotografía 2: Fotografía de parada de autobús en Elche con carteles informativos de tiempo de llegada de autobús.



Fotografía 3: Cartel informativo de tiempo de llegada en parada de autobús.

C-4.4 VEHÍCULO PRIVADO

No cabe duda de que hoy en día el transporte privado sigue siendo imprescindible, ya que el funcionamiento cotidiano de una ciudad no se suplente únicamente con los medios de transporte alternativos.

No obstante, la realización de un PMUS no implicaría una radicalización en la política de transporte en contra del uso del vehículo privado. Más bien, supondría un medio para dotar de las mismas posibilidades y recursos a los medios de transporte alternativos.

La creciente presencia del automóvil dentro del ámbito urbano implica una falta de espacio, que provoca molestias a todos los usuarios. Con restricciones de aparcamiento no se logra solucionar el problema, ya que consecuentemente este se traslada a las vías colindantes.

Aspectos claves a introducir en el análisis de la movilidad urbana con respecto a los vehículos privados son:

- Las calzadas no son de uso exclusivo de los vehículos privados y no tienen prioridad frente a los demás colectivos.
- Regulación de la velocidad dentro de las ciudades, para dotar a las vías de mayor seguridad.
- Novedosos y alternativos patrones de diseño de las calles, para que la circulación de los vehículos sea más responsable, ya que está demostrado que la señalización no influye en la actitud de los conductores.
- Una mayor concienciación ciudadana en el uso del vehículo privado repercutiría en una mayor calidad de vida para todos los ciudadanos.

Aunque nunca puede olvidarse que no se debe mermar la eficiencia de las vías de comunicación de los municipios, ya que estas aseguran la conexión del municipio con el exterior y enlazan entre sí diversas zonas de la ciudad.

La evaluación de la red viaria del municipio debe proporcionar aspectos claves del estado actual de la movilidad del mismo. Los resultados deben informar sobre:

- Grado de cobertura de la red.
- Coherencia en la distribución.
- Presencia de deficiencias.
- Grado de conservación.

- Accesibilidad de la red.

C-4.5 AREAS DE COEXISTENCIA

Por área de coexistencia se entiende aquellas vías en la que no existe distinción entre la acera y la calzada, siendo el peatón el que tiene prioridad sobre los vehículos motorizados.

Evidentemente su implantación está ligada a zonas residenciales o de alta actividad comercial con velocidad muy reducida (también conocidas como zonas 20). Por tanto, el tráfico de paso será escaso, ya que únicamente circularan residentes, asimismo la proporción de pesados ha de ser irrelevante (únicamente reparto).

Para que la circulación de los vehículos motorizados sea acorde con la filosofía de este tipo de área, el diseño de las calles debe considerar elementos de reducción de velocidad, con el mobiliario ubicado estratégicamente para impedir una trayectoria recta del vehículo, o el aumento paulatino de velocidad.

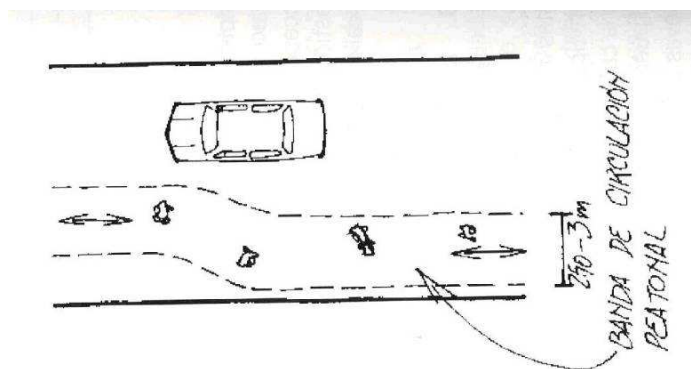


Imagen de libro Recomendaciones para el proyecto y diseño del viario urbano

D.SITUACIÓN ACTUAL

D-SITUACIÓN ACTUAL

ÍNDICE

D-1. DESCRIPCIÓN.....	1
D-1.1 DESCRIPCIÓN	1
D-1.2 PGOU - ESTRUCTURA URBANA	3
D-1.2.1 HISTORIA DEL PGOU EN BENIDORM	3
D-1.2.2 PGOU DE 1956	3
D-1.2.3 PRIMERA MODIFICACIÓN DEL PGOU DE 1958	5
D-1.2.4 MODIFICACIONES DEL PGOU ENTRE 1958 Y 1962	7
D-1.2.5 MODIFICACIONES DEL PGOU ENTRE 1963 Y 1974	8
D-1.2.6 PGOU DE 1990	10
D-1.2.7 EL PGOU EN LA ACTUALIDAD	12
D-1.3 EQUIPAMIENTOS Y PUNTOS DE INTERES	13
D-1.3.1 ADMINISTRATIVO	13
D-1.3.2 TRANSPORTE	14
D-1.3.3 SERVICIOS SANITARIOS.....	15
D-1.3.4 CENTROS DOCENTES	16
D-1.3.5 CULTURAL	17
D-1.3.6 EQUIPAMIENTO DEPORTIVO	18
D-1.3.7 EQUIPAMIENTO RELIGIOSO.....	18
D-1.4 ZONIFICACIÓN	19
D-1.4.1 DIVISIÓN ZONAL.....	20
D-1.4.2 ZONIFICACIÓN CASCO URBANO Y PERIFERIA	22
D-1.5 ESTRUCTURA VIARIA	58
D-1.5.1 JERARQUIZACIÓN DE ESTRUCTURA VIARIA	58
D-1.5.1.1 Vías primarias interurbanas.....	59
D-1.5.1.2 Vías arteriales-distribuidoras	59
D-1.5.1.3 Vías locales y calles.....	60
D-1.5.2 SECCIONES VIALES.....	60
D-2. ANALISIS ACTUAL	70
D-2.1 POBLACIÓN	70

D-2.2	POBLACIÓN TURISTICA	76
D-2.2.1	ALOJAMIENTO HOTELES.....	76
D-2.2.2	ALOJAMIENTO CAMPINGS	79
D-2.2.3	ALOJAMIENTO APARTAMENTOS	79
D-2.2.4	INDICES ALOJAMIENTO HOTELES	81
D-2.2.4.1	Descripción encuesta hotelera	81
D-2.2.4.2	Establecimientos abiertos estimados	84
D-2.2.4.3	Habitaciones estimadas	85
D-2.2.4.4	Plazas estimadas	86
D-2.2.4.5	Grado de Ocupación	87
D-2.2.4.6	Personal ocupado	90
D-2.2.4.7	Viajeros entrados	91
D-2.2.4.8	Pernoctaciones	95
D-2.2.4.9	Estancia media.....	100
D-2.2.5	INDICES ALOJAMIENTO CAMPINGS	103
D-2.2.5.1	Descripción encuesta campings.....	103
D-2.2.5.2	Establecimientos abiertos estimados	106
D-2.2.5.3	Parcelas estimadas.....	107
D-2.2.5.4	Plazas estimadas	108
D-2.2.5.5	Grado de Ocupación	109
D-2.2.5.6	Personal ocupado	111
D-2.2.5.7	Parcelas Ocupadas.....	112
D-2.2.5.8	Viajeros	113
D-2.2.5.9	Pernoctaciones	117
D-2.2.5.10	Estancia media.....	120
D-2.2.6	INDICES ALOJAMIENTO APARTAMENTOS.....	121
D-2.2.6.1	Encuesta de ocupación Turísticos.....	121
D-2.2.6.2	Establecimientos abiertos estimados	123
D-2.2.6.3	Apartamentos estimados.....	124
D-2.2.6.4	Plazas estimadas	125
D-2.2.6.5	Grado de Ocupación	126
D-2.2.6.6	Personal ocupado	130
D-2.2.6.7	Viajeros	131
D-2.2.6.8	Pernoctaciones	136
D-2.2.6.9	Estancia media.....	140
D-2.3	POBLACIÓN FLOTANTE.....	142

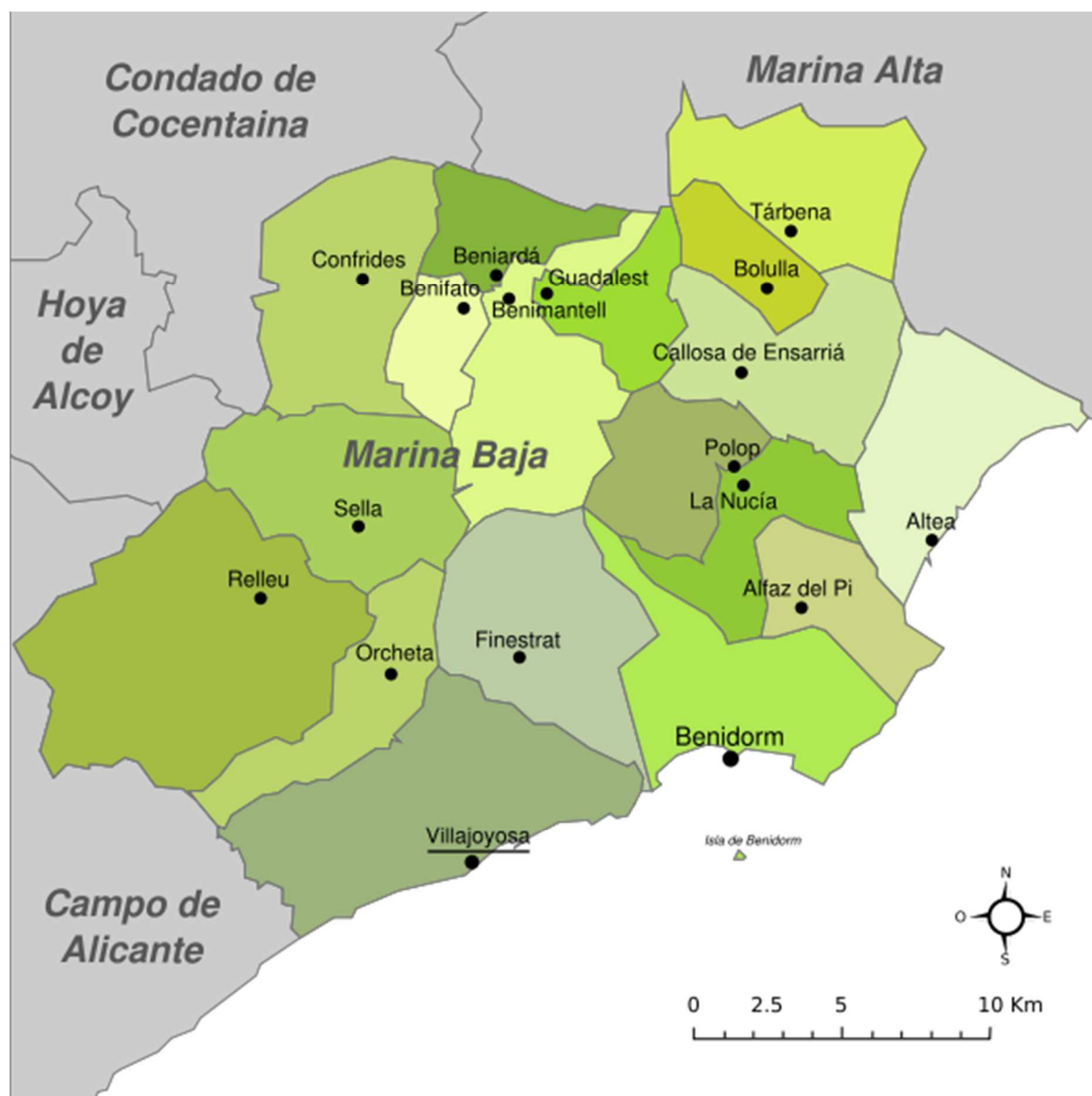
D-2.4	ENCUESTAS	146
D-2.4.1	TIPOLOGÍA ENCUESTAS.....	146
D-2.4.2	RESULTADOS ENCUESTAS.....	149
D-2.5	REPARTO MODAL	153
D-2.6	MATRIZ ORIGEN – DESTINO	155
D-2.7	TRANSPORTE PRIVADO.....	159
D-2.7.1	EVOLUCIÓN DE VEHÍCULOS	159
D-2.7.1.1	INDICE DE MOTORIZACIÓN	163
D-2.7.2	AFOROS	164
D-2.7.3	SIMULACIONES	167
D-2.8	APARCAMIENTO	170
D-2.8.1	Aparcamiento en calzada	170
D-2.8.1	Aparcamiento fuera de calzada	177
D-2.9	TRANSPORTE PÚBLICO	180
D-2.9.1	AUTOBÚS	180
D-2.9.1.1	Clasificación líneas de la red de transporte público	181
D-2.9.1.2	Horarios y frecuencias.....	183
D-2.9.1.3	Descripción líneas de la red de transporte público	184
D-2.9.1.4	Características de la red	226
D-2.9.1.5	Información al usuario	226
D-2.9.1.6	Tipo de billetes y sistema tarifario	227
D-2.9.2	TRANVÍA.....	230
D-2.9.2.1	USUARIOS	232
D-2.9.3	TAXIS.....	234
D-2.10	MOVILIDAD PEATONAL	235
D-2.11	MOVILIDAD CICLISTA	237
D-2.12	SEGURIDAD VIAL	246
D-2.13	SEÑALIZACIÓN.....	252
D-2.14	MARCO NORMATIVO	254
D-2.15	BALANCE ENERGÉTICO	256
D-2.15.1	Plan de acción de energía sostenible (PAES)	258
D-2.15.2	Resumen de la reducción del CO2 por ámbitos	266
D-2.15.3	Resumen análisis resultados obtenidos de las medidas.....	268
D-3.	DIAGNÓSTICO	270
D-3.1	MARCO NORMATIVO	270

D-3.2	TRANSPORTE PRIVADO.....	270
D-3.3	APARCAMIENTO	274
D-3.4	TRANSPORTE PÚBLICO	276
D-3.4.1	TRANSPORTE URBANO.....	276
D-3.5	MOVILIDAD PEATONAL	279
D-3.6	MOVILIDAD CICLISTA	279
D-3.7	SEGURIDAD VIAL	280
D-3.8	SEÑALIZACIÓN.....	281

D-1. DESCRIPCIÓN

D-1.1 DESCRIPCIÓN

El municipio de **Benidorm** está localizado en el sur de la Comunidad Valenciana, está situada a orillas del mar Mediterráneo, en la comarca de la Marina Baja (Provincia de Alicante). Actualmente cuenta con 69.045 habitantes (datos del INE 2015).



La superficie del municipio de Benidorm es de 35,5 km², y su densidad de población de 1792 hab/km² (datos del INE 2015).

Benidorm es la ciudad con más rascacielos de España, la ciudad con más rascacielos por habitante del mundo y la ciudad con más rascacielos por metro cuadrado del mundo tras Nueva York.

Se trata de uno de los destinos turísticos más importantes y conocidos de



España y de todo el Mediterráneo gracias a sus playas y su vida nocturna, llegando a alcanzar los 400.000 habitantes en verano. No en vano, Benidorm es la tercera ciudad con más plazas hoteleras de España tras Madrid y Barcelona.

Se sitúa a 15 metros sobre el nivel del mar, ubicado geográficamente dentro de una llanura que está rodeada por montañas y por el mar mediterráneo, dichas montañas que la rodean son el Parque Natural de la Sierra Helada, por el Este; Sierra Cortina y el Puig Campana por el Norte y el Tossal de la Cala por el Oeste, la protejan de la acción de los vientos que pudieran alterar su agradable climatología. Demás cuenta con tres playas: Levante, Poniente y Mal Pas.

Su localización es 38°32'03"N 0°07'53"O. Se encuentra a 44 km de Alicante, a 48,5 km de Denia, a 136 km de Valencia y a 460 km de Madrid. Limita con los términos de Alfaz del Pi, La Nucía, Finestrat y Villajoyosa.

Los principales viales que lo atraviesan y que conectan el municipio con el entorno y que discurren paralela a la costa son la carretera nacional N-332 y por la autopista AP-7.

D-1.2 PGOU - ESTRUCTURA URBANA

D-1.2.1 HISTORIA DEL PGOU EN BENIDORM

La ciudad de Benidorm, sufrió un gran aumento de población en un corto periodo de tiempo, que se debió a la impulsión del turismo en la ciudad. En el año 1950, Benidorm contaba con una población de 2.726 habitantes, llegando a contar en la actualidad con 69.010 habitantes.

En 1950 Benidorm tenía una densidad de 10 m² por habitante y contaba con 642 viviendas, sus calles eran estrechas y la actividad comercial escasa. Su economía procedía principalmente del sector primario, el cual se vio afectado por una crisis en el mismo, lo que condujo a una necesidad de cambio en la orientación económica de la población.

D-1.2.2 PGOU DE 1956

En la década de los años 50 comienza el verdadero cambio de la ciudad.

En el año 1953 la economía se recupera tras la crisis sufrida en el sector primario y comienzan a preguntarse sobre el futuro urbanístico de la ciudad, ya que comienza un pequeño aumento en el turismo, provocando que empiecen a plantearse un nuevo modelo y que surjan iniciativas para tal fin.

En 1956 se publicó la Ley del Suelo, donde se diferencian los distintos tipos de suelo y con esta ley se impulsó el desarrollo del PGOU en la ciudad con el entonces alcalde D. Pedro Zaragoza Orts.



Figura 1. Expediente y plano original del Plan General de 1956. Fuente: "Benidorm, los orígenes de la ciudad vertical"

El PGOU además de ordenar el municipio, trata de buscar soluciones a los posibles problemas que existen en la ciudad, que en el caso de Benidorm en aquel momento era la falta de espacio para los turistas.

El PGOU de 1956 planteaba un urbanismo de baja densidad, buscaba atraer veraneantes adinerados por medio de la ciudad jardín de lujo a lo largo de la línea de la playa y creando una ciudad concebida para el ocio.

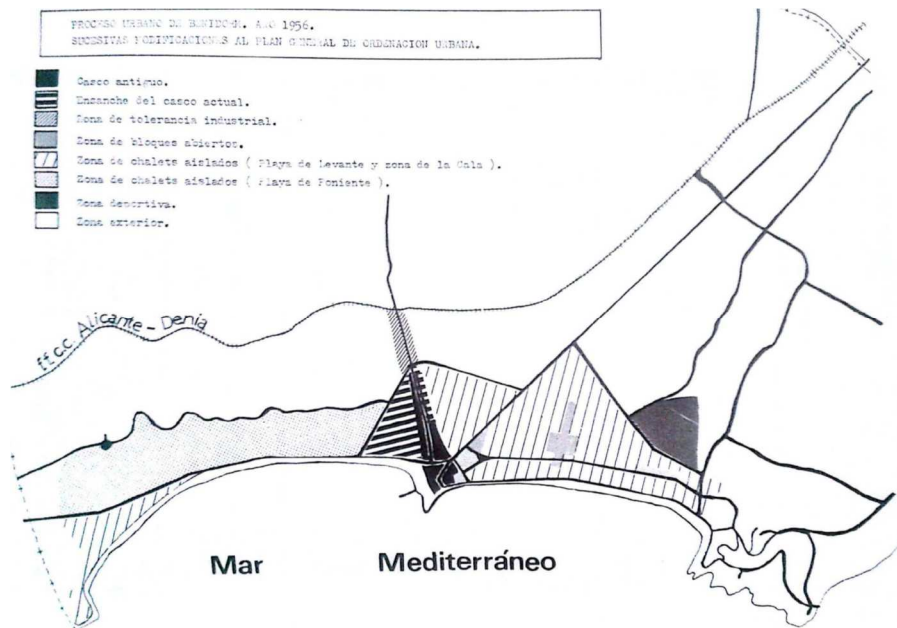
En la zona de Levante, por su terreno plano y horizontal, se proyectaron calles en forma de cuadrícula con dos vías principales, como son la Avenida del Mediterráneo, que recorre la zona de Sur a Norte, y con la Avenida de Europa, que lo hace de Este a Oeste, que serviría y sirve en la actualidad, para circular sin congestiones y con zonas de estacionamiento.

En la zona de Poniente predominan grandes solares en un terreno accidentado, lo que dificulta la expansión en esta zona aunque se estudió la parcelación y construcción de viviendas unifamiliares.

El resultado de dicho Plan preveía 700 hectáreas de suelo urbano que aún hoy no se han ocupado y proporcionaba una ciudad con un 23% de viario, un 26% de zona ocupada por edificación y un 51% de zona no ocupada.

El territorio de Benidorm queda distribuido, según el Plan, de la siguiente manera:

- Zona de Casco Antiguo.
- Zona de Ensanche del Casco Antiguo.
- Zona de Tolerancia Industrial.
- Zona de Bloques abiertos.
- Zona de Chalets aislados (Playa de Levante y zona de La Cala).
- Zona de Chalets aislados (Playa de Poniente).
- Zona Deportiva.
- Zona Exterior.



Plano de calificación urbanística del PGOU de 1956. Fuente: “Benidorm, Ciudad Nueva”, Mario Gaviria, 1977

Hubo varios aciertos en este plan, por la previsión de flexibilidad para el futuro, la previsión de un viario de calidad, la reserva de la Zona Exterior como terreno no urbanizable, la creación de un sistema ágil para urbanizar y el cuidado extremo de las playas.

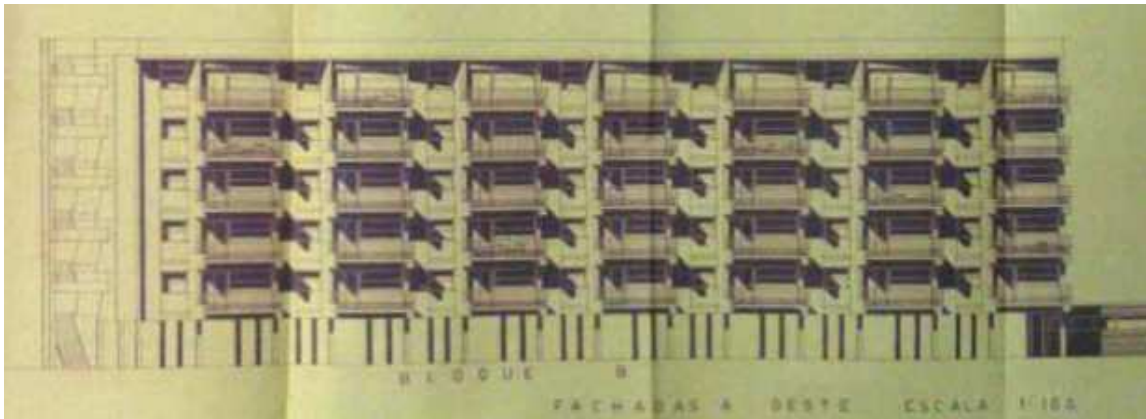
Sus inconvenientes eran la inexistencia de zonas verdes, la no previsión de terrenos para equipamientos públicos y que una vez trazado el viario, la Avenida del Mediterráneo, acababa en un callejón sin salida por la falta de conexión con la zona del ensanche del casco antiguo.

Por todo ello, comienza un debate sobre la idoneidad o no de dicho Plan, esto lleva a que la ciudad de baja densidad no satisfaga la demanda existente de compradores y que por tanto sea necesario un aumento de la capacidad con la menor ocupación de suelo posible.

D-1.2.3 PRIMERA MODIFICACIÓN DEL PGOU DE 1958

La demanda turística buscaba apartamentos y hoteles, por lo que el modelo no servía, y había que buscar otro modelo que satisficiera las necesidades que los demandantes y por la imposibilidad de parcelar en suelo rústico o no urbanizable, se puso en marcha la única solución posible, que era la de crecer en altura.

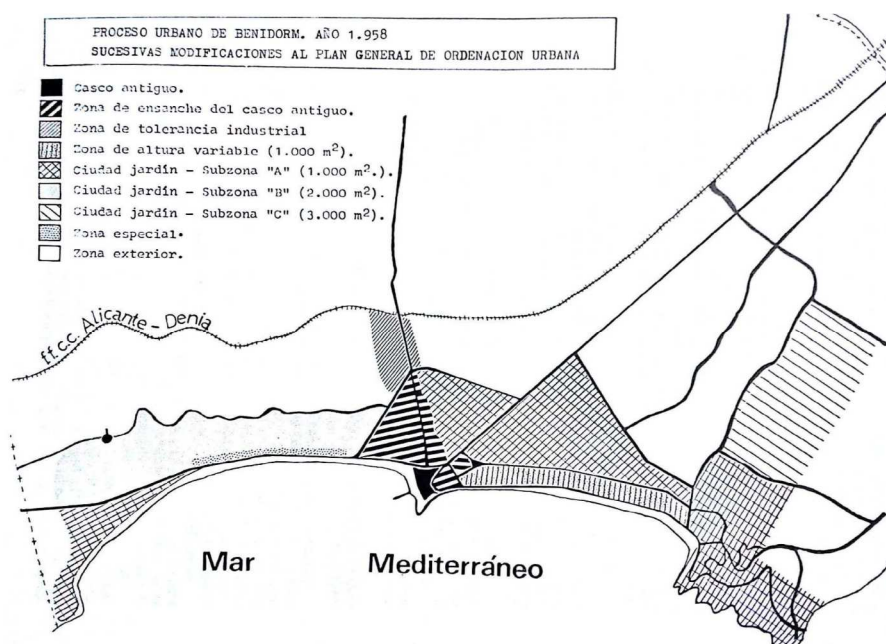
La primera cosa que se hizo fue dar permiso para construir edificios “Tranvía”, es decir, edificios con un máximo de 5 plantas, perpendiculares al mar y retirados 5 m de los límites de la parcela.



Fachada delantera de los apartamentos “Los Ranchos”. Fuente: “Benidorm, los orígenes de la ciudad vertical”

La zonificación cambia con respecto al Plan de 1956 y aparecen nuevas nomenclaturas y una nueva distribución:

- Zona de Casco Antiguo.
- Zona de Ensanche del Casco Antiguo.
- Zona de Tolerancia Industrial.
- Zona de Bloques abiertos.
- Zona de Construcción intensiva.
- Zona de Ciudad Jardín (dividido en subzonas A, B y C).
- Zona Deportiva.
- Zona Exterior.



Plano de calificación urbanística del PGOU de 1958. Fuente: “Benidorm, Ciudad Nueva”, Mario Gaviria, 1977

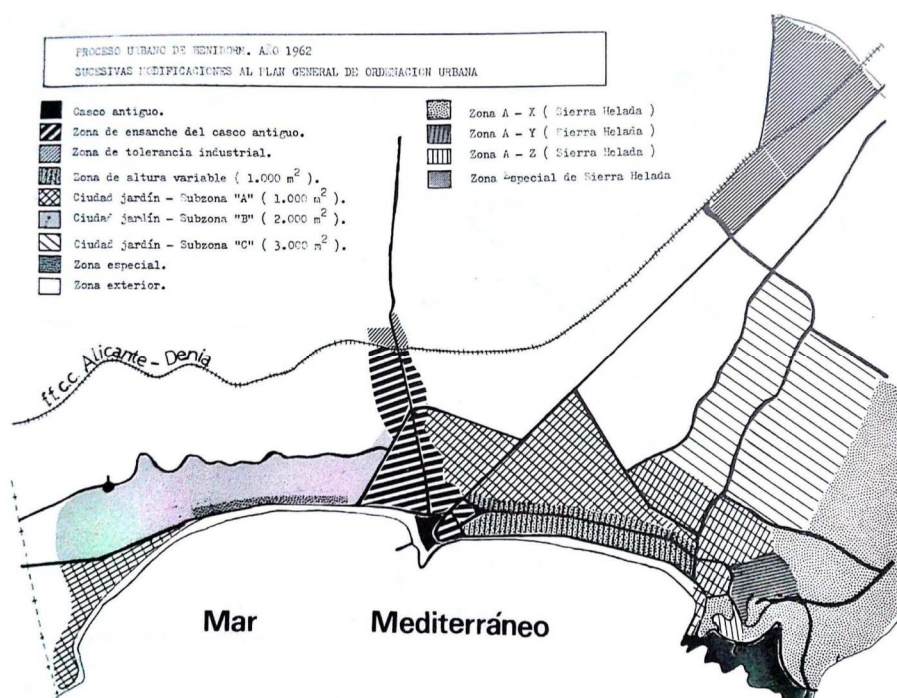
D-1.2.4 MODIFICACIONES DEL PGOU ENTRE 1958 Y 1962

Desde 1958 hasta 1962 se llevaron a cabo una serie modificaciones que afectaron directamente al territorio, conformando una nueva distribución urbana y siendo la definitiva. Todo esto se llevó a cabo por el alcalde de la época D. Pedro Zaragoza Orts y el arquitecto municipal D. Francisco Muñoz Llorens, ya que juntos y con una visión de futuro clara hicieron realidad el Benidorm actual.

En 1962 se introdujeron importantes modificaciones con un objetivo claro, que era el de atraer al turista con mayor poder adquisitivo, dotando de importancia a los hoteles de 4 y 5 estrellas con una prima del 30% del volumen y la fijación de un tamaño mínimo de la parcela en la zona exterior de 5.000 m.

La zonificación quedó de la siguiente manera:

- Zona de Casco Antiguo.
- Zona de Ensanche del Casco Antiguo.
- Zona de Tolerancia industrial.
- Zona de Altura variable.
- Ciudad jardín – Subzona A.
- Ciudad jardín – Subzona B.
- Ciudad jardín – Subzona C.
- Zona Especial.
- Zona Exterior.
- Zona A – X (Sierra Helada).
- Zona A – Y (Sierra Helada).
- Zona A – Z (Sierra Helada).
- Zona Especial de Sierra Helada.



Plano de calificación urbanística del PGOU de 1962. Fuente: "Benidorm, Ciudad Nueva", Mario Gaviria, 1977

La alternativa para incrementar la capacidad seguía sin gustar, por lo que se realizó una nueva revisión del PGOU, además, las sucesivas modificaciones del planeamiento llevan a confusión por la cantidad de documentos que había que consultar y la evidente contradicción que existía entre ellos, por ese motivo, se planteó la redacción del Plan de 1963.

Este nuevo Plan, no era más que el texto refundido que recoge el Plan de 1956 y la recopilación de las sucesivas modificaciones introducidas. En 1963 se produjo la liberación vertical, aprobada por parte del Ayuntamiento en las Ordenanzas de la Policía de Construcción abriendo la posibilidad a la expansión de la ciudad de una forma peculiar, ya que el modelo estaba basado en levantar edificios elevados y exentos que permitiesen la entrada del sol y liberación de espacios para la vegetación, piscinas, y demás espacios comunitarios, es decir, se crea una ciudad abierta y respirable.

En este plan se modificaron las zonas existentes en la clasificación de determinados terrenos. Aparece el Benidorm actual lleno de rascacielos concentrados junto al mar.

D-1.2.5 MODIFICACIONES DEL PGOU ENTRE 1963 Y 1974

Como consecuencia de la liberación de altura en la construcción, se generó un boom urbanístico y multitud de solicitudes con respecto al PGOU de 1963, el Ayuntamiento trataba de dar respuesta a estas solicitudes con nuevas modificaciones y por tanto, apareció una

nueva modificación en la nomenclatura de los terrenos, quedando distribuido de la siguiente forma:

- Zona de Casco Antiguo.
- Zona de Ensanche del Casco Antiguo.
- Zona de Tolerancia industrial.
- Zona de Altura variable.
- Ciudad jardín – Subzona A.
- Ciudad jardín – Subzona B.
- Ciudad jardín – Subzona C.
- Zona Especial.
- Zona Exterior.
- Zona A – X (Sierra Helada).
- Zona A – Y (Sierra Helada).
- Zona A – Z (Sierra Helada).
- Zona Especial de Sierra Helada.
- Ciudad jardín – Subzona D.
- Poblado de pescadores.
- Zona Verde.

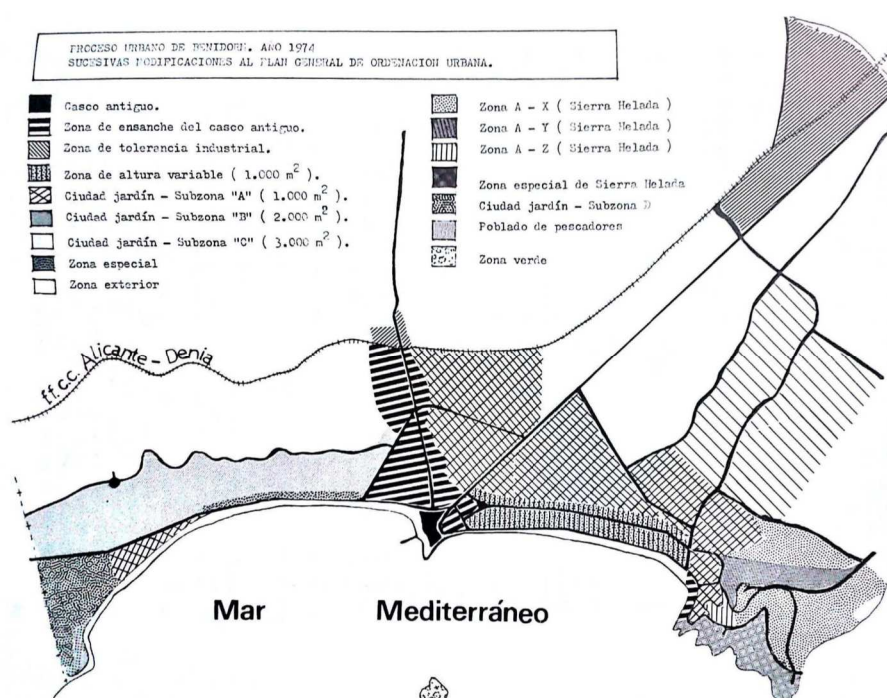


Figura 6. Plano de calificación urbanística del PGOU en 1974. Fuente: “Benidorm, Ciudad Nueva”, Mario Gaviria, 1977

D-1.2.6 PGOU DE 1990

Con todo lo anterior, Benidorm pasó en 20 años de ser un pueblo de unos 3.000 habitantes a tener alojamiento para 170.000 habitantes a finales de 1975. El PGOU está concebido por y para el turismo, configurando un modelo de organización de la actividad volcado en el turismo.

En 1973 el Ayuntamiento intentó una primera Revisión, para dar respuesta a las necesidades del boom urbanístico en la ciudad, pero hasta abril de 1984 no se iniciaron, durante la alcaldía de D. Manuel Catalán Chana, para posteriormente publicarse y aprobarse en 1990.

Las novedades introducidas fueron varias, destacando un eje comercial que discurre a través de sus calles más importantes de la ciudad y se establecieron unas condiciones que favorecen a los comercios, permitiendo el uso terciario en la planta baja en zonas donde no estaba permitido y en planta baja y primera donde hasta ahora sólo se permitía en la planta baja y un uso de oficina en el primer piso. Todo esto, trata de dar respuesta a la constante demanda del uso terciario derivado del aumento de la capacidad de Benidorm.

El territorio queda distribuido de la siguiente manera:

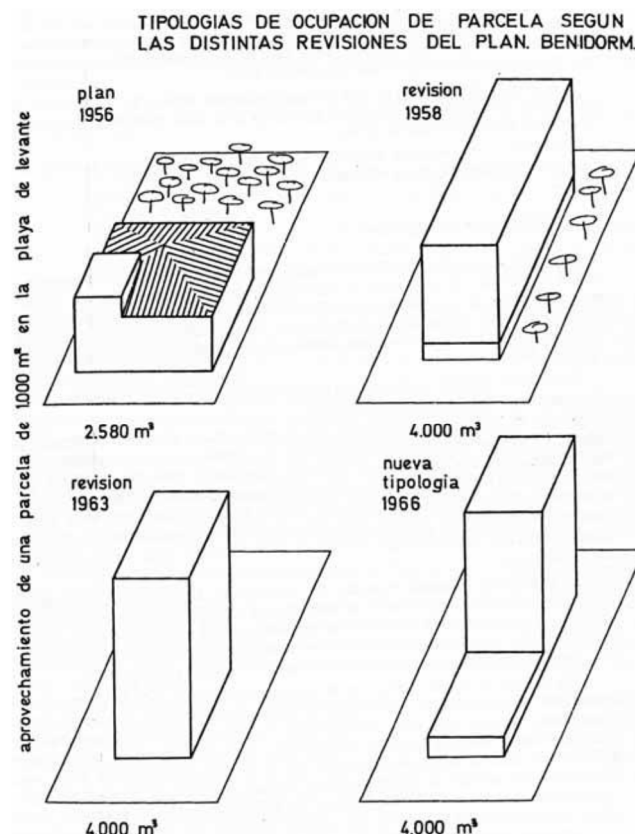
- Zonas de suelo urbano
 - o Casco tradicional.
 - o Áreas de conservación de la edificación.
 - o Ensanche de casco antiguo.
 - o Colonia Madrid.
 - o Edificación abierta.
 - o Vivienda agrupada.
 - o Vivienda unifamiliar.
 - o Áreas de Normativa anterior.
- Zonas de suelo urbanizable programado
 - o PP Armanello.
 - o PP Poniente.
 - o PP Industrial.
 - o PP Ciudad medico residencial.
 - o PP Golf Lliriets.
 - o PP Xixo.
 - o PP Discotecas.
- Zonas de suelo urbanizable no programado
 - o PAU Murtal.

- o PAU Sierra Helada.
- o PAU Salt de l'Aigua.

Dentro de esta nueva zonificación, existen dos núcleos urbanos consolidados en la ciudad, como son las “Áreas de conservación de la edificación” y “Colonia Madrid”, por ello, en las nuevas Ordenanzas se pretende regular la condición de su edificabilidad, así como sus usos característicos de acuerdo con el desarrollo que se ha dado en cada zona.

La actividad comercial de Benidorm se ve favorecida por el planeamiento, ya que los retranqueos favorecen el uso y disfrute de los locales, lo que genera que se necesite menos espacio de construcción para dedicarlo a zona comercial.

A continuación se muestra un dibujo como resultado del estudio realizado por el autor Mario Gaviria en “Benidorm, Ciudad Nueva”, sobre la evolución de la tipología de edificación en Benidorm, consecuencia de las diversas modificaciones realizadas desde 1956 a 1966 en el planeamiento.



Tipologías de aprovechamiento de parcela según planeamiento. Fuente: “Benidorm, Ciudad Nueva”, Mario Gaviria, 1977

D-1.2.7 EL PGOU EN LA ACTUALIDAD

Actualmente se mantiene vigente el PGOU de 1990 aunque con alguna corrección. Durante estos últimos años Benidorm ha ido adaptándose a la normativa que ha cambiado, siendo esta la Ley Urbanística Valenciana, la Ley de Ordenación del Territorio, la Ley de Evaluación Ambiental, el Reglamento de Gestión Territorial y Urbanística, el Reglamento del Paisaje de la Comunitat Valenciana, etc.

En la actualidad es prioritario dar respuesta a las carencias y demandas existentes en la ciudad con la realidad económica y social que existen creando o desarrollando demandas del sector turístico con actuaciones planificadas y tratando de conseguir un referente de calidad, sostenibilidad y excelencia.

Se tratará de planificar infraestructuras importantes que contribuyan al progreso de Benidorm, mejorar la conexión con el resto de ciudades o pueblos que se encuentran en sus alrededores u otras medidas que sean necesarias para cubrir las carencias que existen y que están planificadas en el PGOU vigente.

El Excmo. Ayuntamiento de Benidorm tendrá que revisar el modelo urbanístico que existe en la actualidad, ya que en la actualidad existe una tendencia a cambiar el modelo a baja densidad, lo que no interesa a la ciudad, ya que es de las pocas ciudades que existen con un modelo compacto y que gestiona correctamente el poco suelo que posee, por ello se tendrá que seguir intentado ser una referencia de calidad y sostenibilidad.

D-1.3 EQUIPAMIENTOS Y PUNTOS DE INTERES

A continuación se van a enumerar esquemáticamente cada uno de los equipamientos de los que posee el Termino Municipal de Benidorm que se encuentran más detallados en el anejo nº 3: Fichas de puntos de interés.

D-1.3.1 ADMINISTRATIVO

En este apartado se engloban todos los edificios que ofrecen servicios administrativos, servicios de seguridad, sociales y demás.

NOMBRE
Ayuntamiento
E.A.M. Alfredo Corral - Maravall - Pza España
E.A.M. y PROP Foietes - Colonia Madrid
E.A.M y PROP Rincón de Loix
E.A.M Els Tolls - Salt de l'Aigüa
E.A.M. La Cala
Policía Nacional
Guardia Civil
Policía Local
Policía Local Playas
Parque Comarcal de Bomberos Marina Baixa
Cementerio Santa Ana
Cementerio de San Jaime
Mercado Municipal de Abastos
Mercadillo de Foietes
Mercadillo Rincón de Loix
Mercado Mercaloix
Palacio de Justicia
INVAT.TUR - Instituto Valenciano de Turismo
CDT - Centro de Desarrollo Turístico
Parque Infantil de Tráfico
Oficina Municipal de Turismo - Centro
Oficina Municipal de Turismo - Estación
Oficina Municipal de Turismo - Europa
Oficina Municipal de Turismo - La Cala
Oficina Municipal de Turismo - Rincón de Loix
Correos y Telégrafos (Calle L' Aigüera)
Correos y Telégrafos (La Cala)
Correos y Telégrafos (Av. Europa)
Correos y Telégrafos (Av. Mediterraneo)
S.A.T.E.
SEPE

SERVEF
SUMA
Hacienda
Admin. de la Seguridad Social
Registro Civil
Centro de Información Juvenil
OMIC (Oficina del Consumidor)
Oficina de Administración Turística
Oficina DNI
Infodona
Concejalía de Bienestar
Vivero Municipal de Empresas
Punto Playa Accesible La Cala
Punto Playa Accesible Poniente
Punto Playa Accesible Levante
Recinto Ferial
Ecoparque
ETAP
EDAR
CEEM y Centro de Día para Enfermos Mentales
Residencia y Centro de día 3ª Edad
Centro Ocupacional Doble Amor
Helipuerto
Benigas - Suministro Gas Butano

D-1.3.2 TRANSPORTE

En este apartado se engloban todas las estaciones de servicio de suministro de combustibles, estaciones de autobús y de tren y parkings.

NOMBRE
Estación de Autobuses
Estación TRAM Benidorm
Depósito de Vehículos
E.S. Benidorm
E.S. EuroBenidorm
E.S. Galp Benidorm I
E.S. Galp Benidorm II
E.S. Galp La Cala
E.S. La Isleta
E.S. Repsol Benidorm
ITV Benidorm
Parada ALSA - Europa

Parada ALSA - Jaime I
Parada de TRAM - Terra Mítica
Parada TRAM - Camí de Coves
Parada TRAM - Salt de l'Aigüa
Parking Alfonso Puchades
Parking Autobuses Benidorm
Parking Azar
Parking Casino
Parking Centro
Parking Colci
Parking Derramador
Parking Hospital Clínica Benidorm
Parking L'Aigüera
Parking Mercado
Parking Rincón
Parking Ruzafa
Parking Tomás Ortuño

D-1.3.3 SERVICIOS SANITARIOS

Podemos destacar entre los edificios que prestan los servicios de atención sanitaria en el Término Municipal de Benidorm son la Cruz Roja que atiende urgencias y tiene



servicio de ambulancia y los centros médicos Centro de Salud la Cala y Centro de

Especialidades Foietes que son centros dependientes del Hospital Público Marina Baixa y que ofrecen una variedad de servicios a nivel de Hospital.



NOMBRE
C.S. Tomás Ortuño
C.S. Foietes
C.S. La Cala
Consultorio Aux. Rincón de Loix
C.E. Foietes
Hospital Clínica Benidorm
Hospital IMED Levante
Centro Clínico Europa
Cruz Roja

D-1.3.4 CENTROS DOCENTES

Podemos destacar entre los edificios que prestan los servicios de docencia la Universidad de Estudios a Distancia, la Escuela Oficial



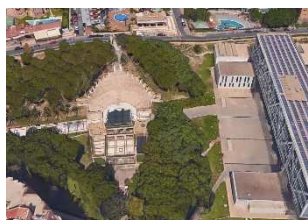
de Idiomas y los Conservatorios Conservatorio Profesional Municipal de Música José Pérez Barceló y



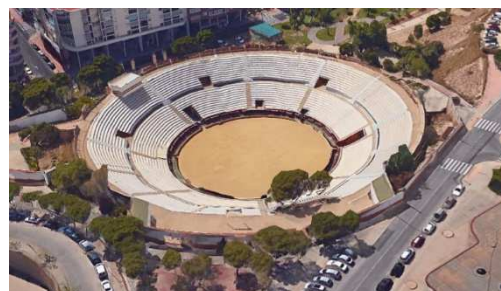
Conservatorio Elemental Municipal de Danza, entre la numerosa cantidad de colegios de educación infantil y primaria además de guarderías e institutos de educación secundaria.

NOMBRE
CEIP Aitana
CEIP Ausias March
CEIP Bautista Lledó
CEIP El Murtal
CEIP Els Tolls
CEIP Gabriel Miró
CEIP La Cala
CEIP Leonor Canalejas
CEIP Mestre Gaspar López
CEIP Miguel Hernandez
CEIP Puig Campana
CEIP Serra Gelada
CEIP Vasco Nuñez de Balboa
CEIPS Concertado Nª Sra. de los Dolores
Colegio Internacional Costa Blanca
Colegio Internacional Lope de Vega
Escuela Francesa Pablo Picasso
IES Beatriz Fajardo de Mendoza
IES Bernat Sarrià
IES L'Almadrava
IES Mediterrània
IES Peré María Orts i Bosch
UNED
Escuela Infantil Municipal El Tossalet
Escuela Infantil Municipal Les Caletes
Escuela Infantil Municipal Les Fontanelles
Escuela Oficial de Idiomas
Conservatorio Profesional Municipal de Música José Pérez Barceló
Conservatorio Elemental Municipal de Danza

D-1.3.5 CULTURAL



Podemos destacar entre los edificios que prestan los servicios culturales de Benidorm el Museo de Boca del Calvari, Plaza de toros y el Anfiteatro Óscar Esplá, entre la diversa oferta de la que ofrece este municipio.



NOMBRE
C. Social José Llorca Linares
C. Social Tánit
C. Social La Torreta
C. Social Jelena
Centro Municipal El Torrejón
Centro Municipal Pepa Esperanza Llinares Llorca
Museo Boca del Calvarí
Casa Huerto de Colón
Centro Cultural Marítimo
Casal Fester Diego Cano
Biblioteca Municipal Central
Biblioteca Rincón de Loix
Biblioteca Europea
Biblioteca Municipal de Foietes
Biblioplaya Levante
Biblioplaya de Poniente
Auditorio Julio Iglesias
Anfiteatro Óscar Esplá
Plaza de Toros
Auditorio y Aula de Cultura Fundación Caja Mediterráneo

D-1.3.6 EQUIPAMIENTO DEPORTIVO

La oferta de ocio que se ofrece Benidorm es atractiva de flujos de personas de no residentes en Benidorm, posee 3 parques acuáticos, dos parques temáticos y de ocio, posee una gran oferta de instalaciones para practicar diversos deportes.



NOMBRE
Palacio de los Deportes L'Illa de Benidorm
Ciudad Deportiva Guillermo Amor - Foietes
Polideportivo Antonio López
Trinquet Alcalde Pérez Devesa
Trinquet José Pérez Devesa
Club de Tenis y Padel La Marina
Club Náutico
Cable Ski
Golf Las Rejas
Golf Villaitana
El Mirador
Balcón del Mediterráneo
La Cruz
Poblado Ibérico Tossal de La Cala
Torre Morales
Torre Punta del Cavall
Aqua Natura
Aqualandia
Mundomar
Terra Mítica
Terra Natura
Cines Colci
Cines Colci Rincón
Casino
Rastro El Cisne

D-1.3.7 EQUIPAMIENTO RELIGIOSO

Como bien hace referencia el título de este apartado, se engloban los edificios que ofrecen los servicios de culto a diferentes creencias como son Cristianos, Evangelistas, Testigos de Jehová, Judíos y Musulmanes.

NOMBRE
Iglesia de San Jaime
Iglesia de Nª Sra del Carmen
Iglesia el Buen Pastor
Iglesia de La Almudena
Iglesia de San Francisco de Asís
Iglesia Nª Sra del Mar
Iglesia de Nª Sra de Los Dolores
Iglesia San Juan Bautista
Ermita de Sanz
Ermita Virgen del Mar
Salón de Asambleas de los Testigos Cristianos de Jehová
Iglesia Cristiana Evangélica
Iglesia Evangélica Bautista
Iglesia Evangelica Holandesa
Iglesia de la Comunidad Evangélica de la Costa Blanca
Iglesia Inglesa - Sknadinaviska
Sinagoga Abraham Cohen International
Mezquita
Movimiento Gnostico Cristiano

D-1.4 ZONIFICACIÓN

El proceso de zonificación del área geográfica sobre la que se realizan labores de estudio viene impuesto por la necesidad de localizar en el espacio tanto las componentes estructurales del planeamiento como las propias consideraciones y propuestas a las que éste dé lugar.

La zonificación es una tarea preliminar y de gran importancia en el desarrollo del PMUS. El mayor o menor grado de desagregación zonal viene condicionado por el propio nivel de detalle del estudio y, en todo caso, debe ser coherente con la toponimia urbana y rural.

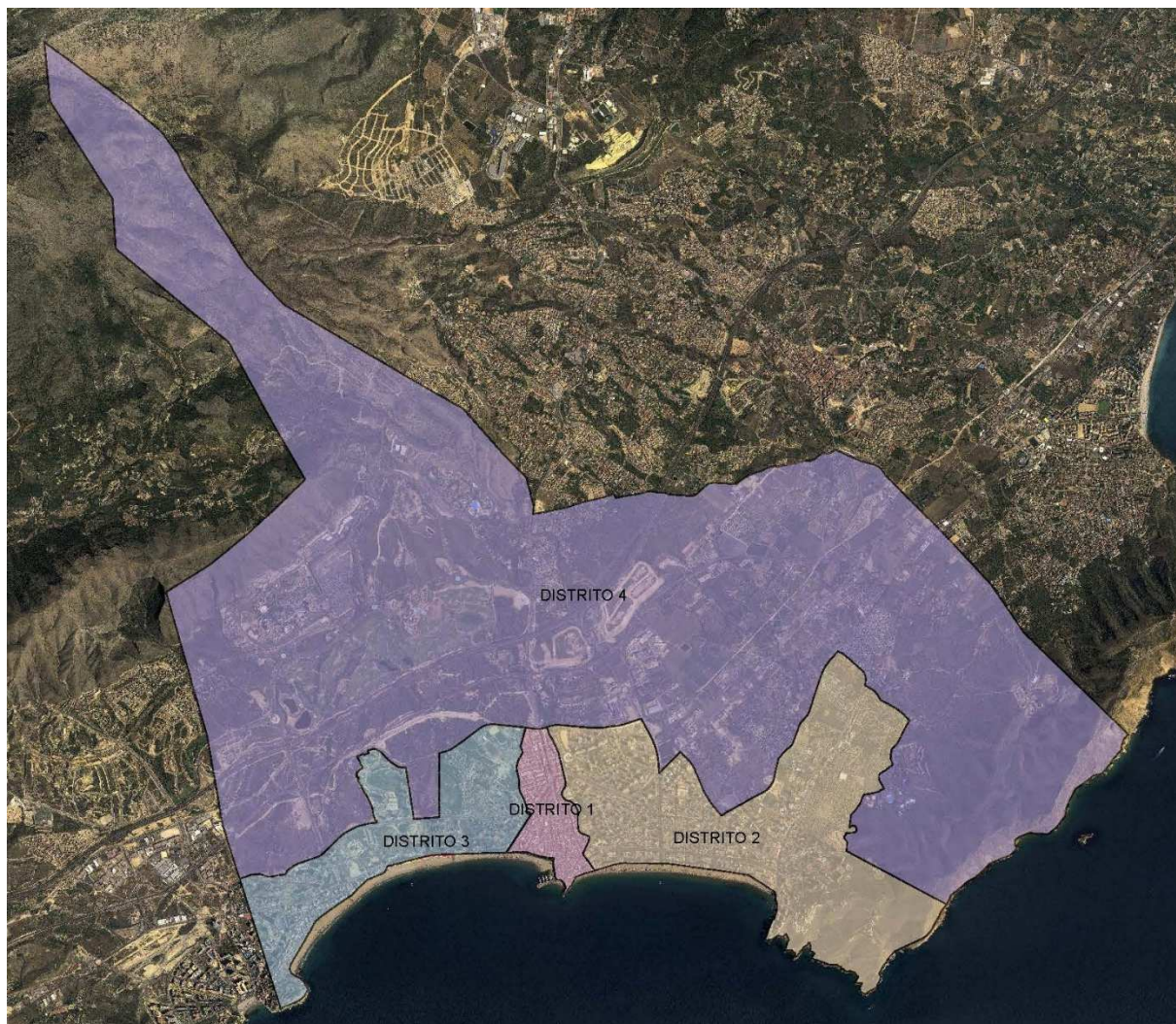
Resulta evidente, por otra parte, que el análisis del sistema de transportes, su modelización y diagnóstico, debe afrontarse a través del conocimiento de las interrelaciones con el sistema socioterritorial al que sirve, y que, en buena medida, lo predetermina. Así la zonificación a adoptar debe cumplir, en la mayor medida posible, estos criterios:

- **Compatibilidad con las unidades administrativas y estadísticas** que sirven de base espacial de referencia a las informaciones existentes sobre características socioterritoriales, esto es: secciones censales, barrios, distritos, etc.

- **Homogeneidad en características urbanísticas y socioeconómicas**, al objeto de servir de unidad espacial coherente para referenciar información sobre estos aspectos.
- **Consideración de la existencia de zonas de especialización productiva**, a menudo sin población residente, pero de interés tanto como zonas de atracción de viajes, como para otros análisis sectoriales de transportes (mercancías, etc.).
- **Adecuación en virtud de la localización de las zonas respecto a ejes y nudos de transporte**, tanto viario como de transporte público, existente y programado.

D-1.4.1 **DIVISIÓN ZONAL**

Para la zonificación del término municipal se ha tenido en cuenta los criterios de la división mediante los distritos y zonas de dichos distritos, se establecen cuatro distritos como se puede apreciar en la imagen siguiente:



A continuación se procede a describir cada uno de los cuatro distritos, detallando las características más importantes.

➤ **Distrito 1 - CENTRO:**

En esta zona se sitúa el casco antiguo de la ciudad, encontramos en la misma la principal población residente. La zona queda englobada entre las Avenida de Rey Jaime I y Avenida Foietes por el oeste mientras que por el este delimita con la Avenida de L'Aigüera principalmente.

Con una superficie de 66,26 hectáreas y una población de 24.675 habitantes.

Este distrito se subdivide en 3 zonas:

- Casco Antiguo.
- Ensanche.
- Colonia Madrid-Beniarda.

1.

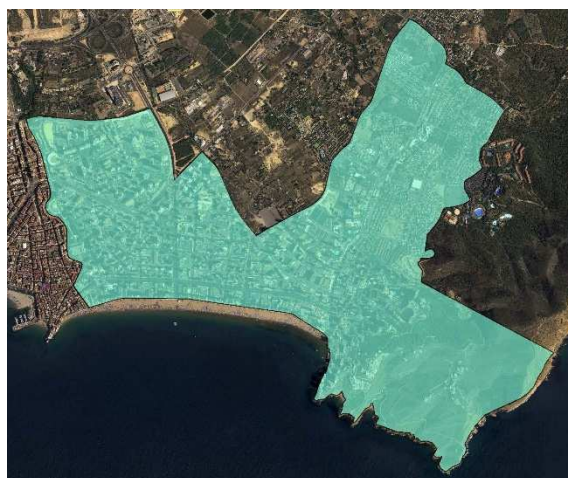
➤ **Distrito 2 - LEVANTE:**

Zona compuesta principalmente por edificios de gran altura, excepto a los pies de Sierra Helada en la que hay zonas de viviendas unifamiliares. Exceptuando la zona norte (Els Tolls) y la zona de viviendas unifamiliares, ocupadas por residentes de Benidorm, el resto está compuesta por grandes hoteles.

Con una superficie de 1.180,77 hectáreas y una población de 32.740 habitantes.

Este distrito se subdivide en 8 zonas:

- Levante Oeste.
- Parque Agüera.
- Els Tolls.
- Levante Este.
- Atmella del Mar.
- Rincon de Loix.
- Subzona C.
- Cabanes – La Torreeta.



➤ **Distrito 3 - PONIENTE:**

Zona similar al distrito 2, en la cual encontramos edificios de gran altura, existiendo un uso mayoritario de apartamentos, aunque también combinado con grandes hoteles, como el Bali. Encontramos también zonas de residentes en la zona denominada como la Cala, lindando con el término municipal de Finestrat. Con una superficie de 775,15 hectáreas y una población de 10.151 habitantes.

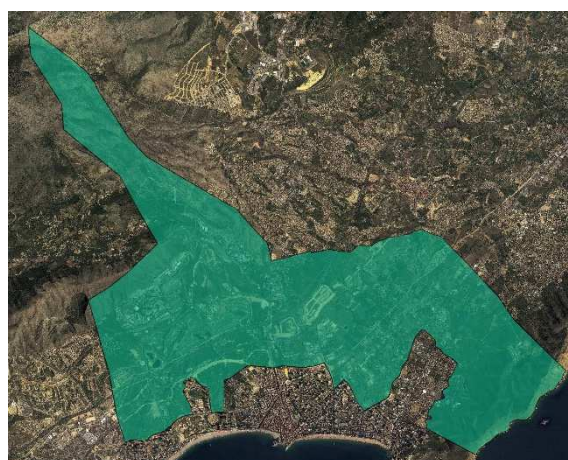


Este distrito se subdivide en 4 zonas:

- Foietes - Urbanizaciones.
- Poniente Este.
- Poniente Oeste.
- La Cala.

➤ **Distrito 4 – EXTRAURBANO:**

Al ser una zona que engloba todo el territorio externo a la trama urbana, en ella encontramos distintas tipologías de usos del suelo. En su parte de levante, se encuentra Sierra Helada, situándose a los pies de la misma toda la zona de huerta, en ella también encontramos el parque acuático Aqualandia. Al norte, en las cercanías de la CV-70, encontramos urbanizaciones y pequeñas zonas comerciales. Por último, en la parte de poniente, se sitúan los grandes parques de atracciones (Terra Mítica y Terra Natura).



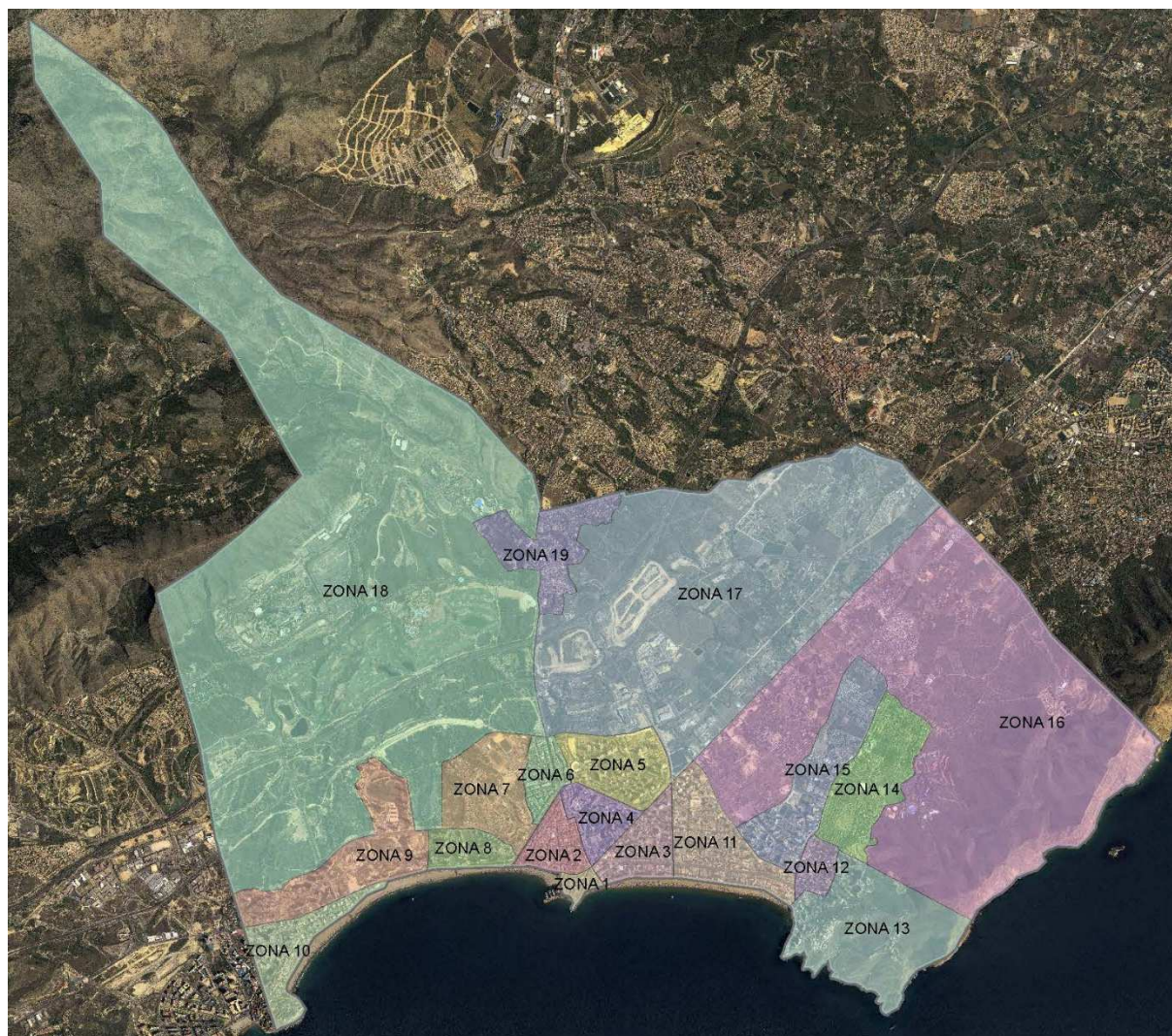
Con una superficie de 1.746,25 hectáreas y una población de 4.354 habitantes.

Este distrito se subdivide en 4 zonas:

- | | |
|----------------------------------|---------------------------|
| • Sierra Helada – Huerta Sur. | • Parques Temáticos. |
| • Huerta Norte – Salto del Agua. | • Urbanizaciones – CV 70. |

D-1.4.2 ZONIFICACIÓN CASCO URBANO Y PERIFERIA

Para los estudios del interior de la trama urbana, se han definido distintas zonas según sus características y ubicación, de este modo, se realizará un análisis más específico del casco urbano, no tratándolo como una zona homogénea. A continuación, se define la división de zonas realizadas:



Descripción: Zona en la que se encuentra el casco histórico del municipio, instalado en una fuerte pendiente. Encontramos calles estrechas donde el tráfico se encuentra restringido, con numerosas zonas peatonales. Se sitúan en ella puntos de interés y miradores de todo el municipio.



Centros Oficiales	Ubicación
Centro Municipal “El Torrejón”	Plaza Canalejas, 1
Consulado de Noruega	C/ Pal, 8 Ed. Aurea, 6º A y B
Objetos perdidos	Plaza Canalejas, s/n
Oficina Municipal de Información al Consumidor (OMIC)	Plaza Canalejas, 1
Oficina Municipal de Turismo - Centro	Plaza Canalejas, 1
Servicios Sociales (Ayto.)	C/ Pintor Lozano, 1

Centros de Enseñanza	Ubicación
Centro Concertado Nuestra Señora de Los Dolores	C/ Pal, 6

Plazas y Jardines	Ubicación
Plaça de La Constitució	Plaça de La Constitució
Plaça de La Creu	Plaça de La Creu
Plaça de La Senyoria	Plaça de La Senyoria
Plaça de Sant Jaume	Plaça de Sant Jaume
Plaça de Santa Anna	Plaça de Santa Anna
Plaça del Castell	Plaça del Castell
Plaça del Torrejó	Plaça del Torrejó
Plaza de Castelar	Plaza de Castelar

Monumentos y Edificios Religiosos	Ubicación
Iglesia de Ntra. Sra. De Los Dolores	C/ Pal, 1
Iglesia de San Jaime	Plaza Castelar, 5

Puntos de interés históricos	Ubicación
Casco Antiguo de Benidorm	C/ Santa Faz

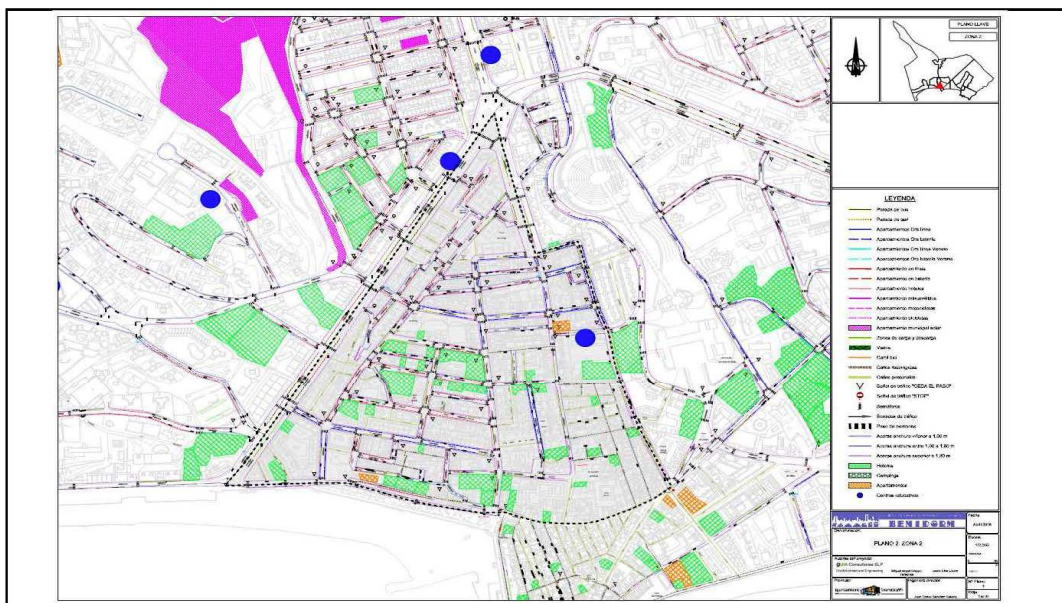
Miradores	Ubicación
Balcón del Mediterráneo	Plaza Santa Ana

Alojamiento	Ubicación
Hotel Alameda	Alameda, 34
Hotel Don José Restaurante	Carrer del Alt, 2
Hotel Mayor	C/ Mayor, 16

Playas	Ubicación
Cala del Mal Pas	Entre la Playa de Poniente y el casco antiguo

CALLES	
Alameda del Alcalde Don Pedro Zaragoza	Carrer del Metge Don Cosme Bayona
Avinguda de La Mare de Deu del Sofrat	Carrer del Metge Pérez Martorell
Calle de La Santa Faz	Carrer del Pal
Calle de Los Panaderos	Carrer del Rosari
Calle de Martínez Oriola	Carrer dels Angels
Calle de Pintor Lozano	Carrer dels Quatre Cantons
Calle de Santo Domingo	Carrer Major
Calle Ricardo	Carreró dels Gats
Carrer Alt	Costera de L'Hostal
Carrer d'Alacant	Cuesta del Barco
Carrer de Carmela Martínez	Pasaje Tugar
Carrer de La Purissima Concepció	Plaça de La Constitució
Carrer de La Santissima Trinitat	Plaça de La Senyoria
Carrer de Sant Llorenç	Plaça de Sant Jaume
Carrer de Sant Miquel	Plaça de Santa Anna
Carrer de Sant Vicent	Plaça del Castell
Carrer del Bon Retiro	Plaça del Torrejón
Carrer del Condestable Zaragoza	Plaza de Castelar
Carrer del Mal Pas	Travesía de San Miguel

Descripción: Primera zona de extensión del municipio, con una trama urbana tradicional, con edificios de alturas bajas. Existen zonas de tráfico restringido como el barri El Calvari. La zona queda limitada por la Avenida Rey Jaime I en su parte oeste y al este por la Avenida de L'Aigüera.



Centros Oficiales	Ubicación
Centro Social "Jelena"	C/ Los Olivos, 13
Consulado de Finlandia	Av. Los Almendros, 37 2º izq
EAM Alfredo Corral-Maravall-Plaza de España	Av. Los Limones, 24
Junta Arbitral de Consumo	Av. Júpiter, 18
Casa del Fester " Diego Cano"	C/ La Biga, 3
Lugares de Interés	Ubicación
Policia Nacional	C/ Apolo XI, 36
Mercado	C/ Mercado 1
Centros Sanitarios	Ubicación
Centro de Salud Tomás Ortuño	C/ Tomás Ortuño, 69
Centros de Enseñanza	Ubicación
CEIP Leonor Canalejas	C/ Escoles, 4
Escola Privada de Música Unión Musical	C/ Tomás Ortuño, 8
Instalaciones y deportes	Ubicación
Excursiones marítimas Benidorm	Puerto de Benidorm
Club Náutico de Benidorm	Paseo de Colón, 2
Escuela Benidorm Sailing	Paseo de Colón, 2

Instalaciones y deportes	Ubicación
Puerto Deportivo de Benidorm	Paseo Colón Playa de Poniente
Plazas y Jardines	Ubicación
Plaça de La Creu	Plaça de La Creu
Plaça de L'Infant	Plaça de L'Infant
Plaza de España	Plaza de España
Plazas y Jardines	Ubicación
Plaza de La Luna	Plaza de La Luna
Plaza de Neptuno	Plaza de Neptuno
Plaza Mayor	Plaza Mayor
Monumentos y Edificios Religiosos	Ubicación
Iglesia del Buen Pastor	C/ Puig Campana, 6
Alojamiento	Ubicación
Hotel Brasil (Ona Sol Hotels)	C/ Apolo XI, 27
Hotel Cabana (Grupo Bali)	C/ Perú, 33
Hotel Camposol	C/ Apolo XI, 19
Hotel Condal (Ona Sol Hotels)	C/ La Garita, 19
Hotel Esmeralda	C/ San Pedro, 14
Hotel Fleming (Ona Sol Hotels)	C/ Maravall, 11
Hotel Golden	Avenida Jaime I, 10
Hotel Jamaica	C/ La Garita, 15
Hotel Las Vegas	C/ Tomás Ortuño, 13
Hotel Los Arcos	Avenida Filipinas, 13
Hotel Magic Fenicia	Prolongación del Mercado, 9
Hotel Mar Blau (Ona Sol Hotels)	C/ San Pedro, 20
Hotel Marconi	C/ San Pedro, 28
Hotel Mayna	Avenida Ruzafa, 25
Hotel Melina	Plaza España, 1
Hotel Montemar	C/ San Pedro, 18
Hotel Montesol	Avenida Almendros, 19
Hotel Oasis Plaza	Plaza Plaza España, 7
Hotel Tanit	Avenida Almendros, 1
Hotel Teremar	Avenida Almendros, 21
Hotel Vista Oro (Ona Sol Hotels)	Avenida Ruzafa, 39
Hotel Voramar	Avenida Almendros, 6
Zonas de Aparcamiento	Ubicación
Parking Colci	C/ Apolo XI, 20
Parking Mercado	C/ Mercado, 1
Parking Ruzafa	Av. Ruzafa, 10
Parking Tomás Ortuño	C/ Tomás Ortuño, s/n
Museos	Ubicación
Museo Boca del Calvari	C/ Tomás Ortuño, 1
Casa Huerto de Colón	C/ Tomás Ortuño, 16
Centro Cultural Marítimo	Paseo Colón, s/n, junto al Puerto de Benidorm
Centros de ocio	Ubicación
Cines Colci (9 salas)	Av. Los Limones, 19-21

CALLES	
Avenida de Los Almendros	Calle del Alcalde Don José Such Ortega
Avenida de Los Limones	Calle del Amanecer
Avenida de Ruzafa	Calle del Buen Pastor
Avenida del Rey Jaime I	Calle del Canario
Calle de Antonio Ramos Carratalá	Calle del Carrasco
Calle de Apolo XI	Calle del Estornino
Calle de Júpiter	Calle del Gorrión
Calle de La Garita	Calle del Jazmín
Calle de La Gaviota	Calle del Jilguero
Calle de La Luz	Calle del Marqués de Comillas
Calle de La Palma	Calle del Mercado
Calle de La Parra	Calle del Pino
CALLES	
Calle de La Perdiz	Calle del Rosal
Calle de La Tórtola	Calle del Tordo
Calle de La Virgen de la Mercé	Carrer de La Almadrava
Calle de Las Gardenias	Carrer de La Assumpció
Calle de Las Redes	Carrer de La Biga
Calle de Las Rocas	Carrer de Les Escoles
Calle de Los Arcos	Carrer de Sant Andreu
Calle de Los Geranios	Carrer de Sant Antoni
Calle de Los Naranjos	Carrer de Sant Jeroni
Calle de Los Olivos	Carrer del Molí
Calle de Los Tulipanes	Carrer del Puig Campana
Calle de Maravall	Carrer del Vent
Calle de Marte	Carrer dels Pescadors
Calle de Mercurio	Carreró de La Font
Calle de Plutón	Costera del Campo
Calle de Puig Campana	Pasaje de La Rosaleda
Calle de Roldán	Pasaje de las Dos Américas
Calle de San José Artesano	Pasaje de Marconi
Calle de San Juan Bautista	Pasaje de San Ignacio de Loyola
Calle de San Pedro	Paseo de Colón
Calle de San Roque	Passeig de la Carretera
Calle de Santa Rita de Casia	Plaça de La Creu
Calle de Saturno	Plaça de L'Infant
Calle de Sierra de Bernia	Plaza de España
Calle de Tomás Ortuño	Plaza de La Luna
Calle de Trasmall	Plaza de Neptuno
Calle de Urano	Plaza Mayor
Calle de Venus	

Alojamiento	Ubicación
Carabelas Apartamentos	Avenida Europa, 29
Hotel Agir	Avenida Mediterráneo, 11
Belroy Apartamentos	Avenida Mediterráneo, 13
Hotel Belroy Palace	Avenida Mediterráneo, 13
Hotel Camposol Park	C/ Antonio Ramos Carratala, 4
Hotel Benidorm Plaza	C/ Emilio Ortuño, 18

Alojamiento	Ubicación
Hotel Victoria (Best Western)	C/ Emilio Ortuño, 20
Hotel Poseidon Palace	C/ Emilio Ortuño, 26
Hotel Madeira Centro	C/ Esperanto, 1
Hotel Poseidon Resort	C/ Esperanto, 9
Avenida Apartments	C/ Gambó, 1
Hotel Avenida (Ona Sol Hotels)	C/ Gambó, 2
Hotel Benidorm Centre (Grupo Bali)	C/ Gerona, 4
Hotel Los Álamos	C/ Gerona, 7
Hotel Servigroup Diplomatic	C/ Gerona, 9 - 11
Marconfort Benidorm Suites	C/ Marbella, 2

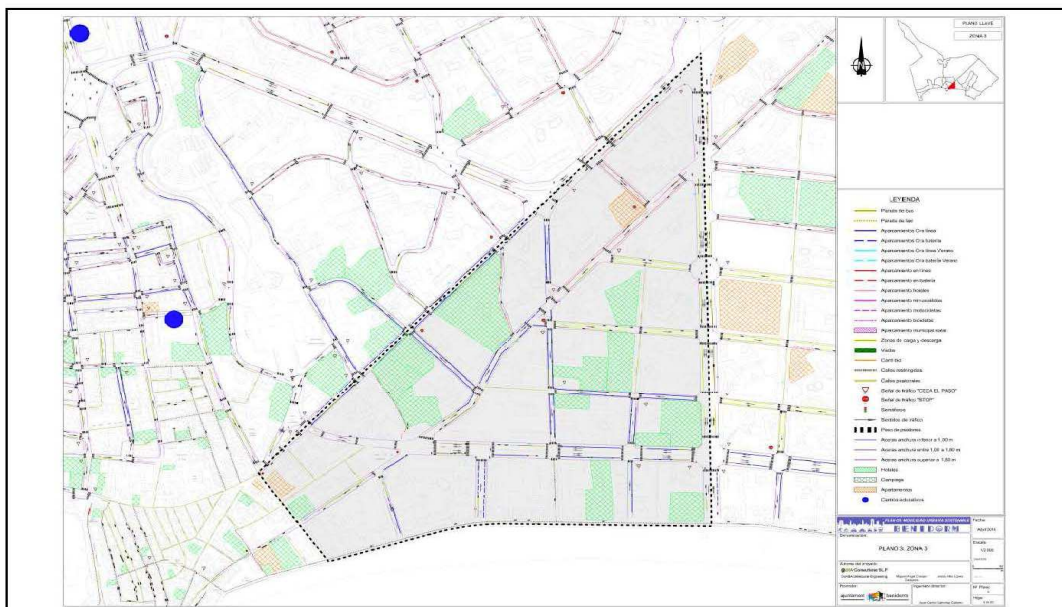
Centros de ocio	Ubicación
El Teatro de Benidorm	C/ Gerona, 2

Playas	Ubicación
Playa de Levante	Playa de Levante

CALLES	
Avenida de Alcoy	Calle de Juan Llorca
Avenida de Bilbao	Calle de Lepanto desde inicio hasta nº7
Avenida de Europa	Calle de Valencia
Avenida de Martínez Alejos	Calle del Arco Iris
Avenida del Doctor Orts Llorca	Calle del Esperanto desde inicio hasta nº24
Avenida del Mediterráneo desde inicio hasta nº26	Calle del Mar
Avenida del Periodista y Escritor Emilio Romero	Calle del Sol
Calle de Finestrat	Carrer del Pont
Calle de Gambó	Pasaje de La Ensenada
Calle de Gerona desde inicio hasta nº 8	Plaza Triangular
Calle de Ibiza desde inicio hasta nº4	Plaza de La Hispanidad

ZONA 3 LEVANTE OESTE

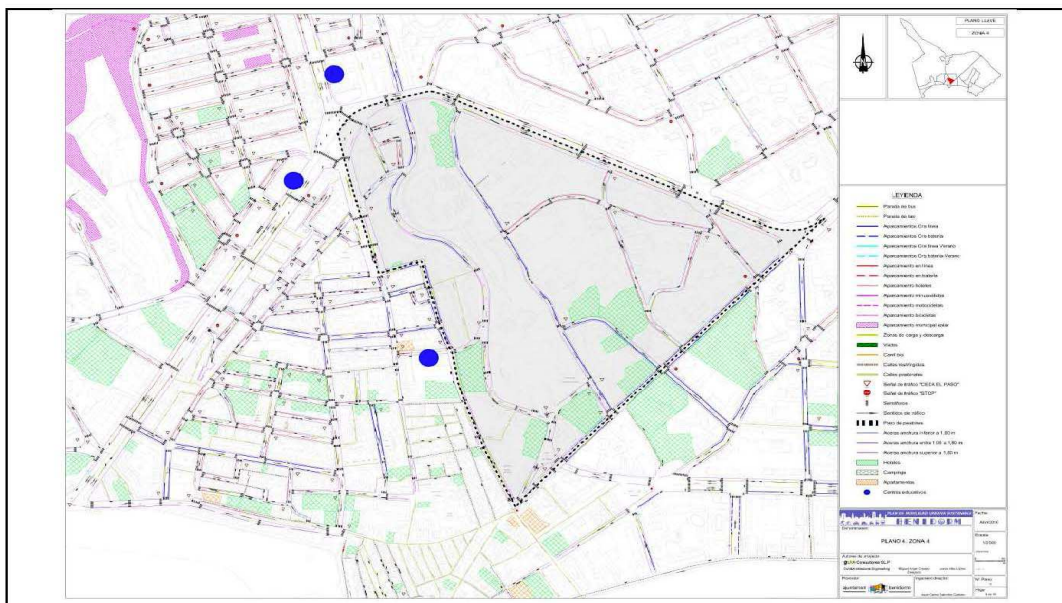
Descripción: Encontramos en esta zona, edificios de gran altura, principalmente utilizados por hoteles y apartamentos. La zona queda limitada por la línea de costa, la Avenida Europa, Avenida Emilio Ortuño y la Avenida Comunitat Valenciana..



PUNTOS DE INTERÉS

Centros Oficiales		Ubicación
Biblioplaya de Levante		Playa de Levante (junto al Hotel Cimbel)
Oficina Municipal de Turismo - Europa		Av. Europa, s/n (cruce C/ Ibiza)
Centros Sanitarios		Ubicación
Centro de Salud Tomás Ortuño		C/ Tomás Ortuño, 69
Centros de Enseñanza		Ubicación
Estudio de Danza Rosa Martínez		C/ Sol
Plazas y Jardines		Ubicación
Parque de Elche		Parque de Elche
Plaza Triangular		Junto Av. Martínez Alejos
Plaza de La Hispanidad		Junto Ctra Dr. Pérez Llorca y C/ Gambó
Monumentos y Edificios Religiosos		Ubicación
Iglesia del Carmen		Av. Dr. Orts Llorca,3
Alojamiento		Ubicación
Hotel Sol Costablanca (Sol Hoteles)		Avenida Alcoy, s/n
Hotel Sandos Monaco (Sandos Hotels)		Avenida Emilio Romero, 11
Hotel Cimbel		Avenida Europa, 1

Descripción: Zona en la que destaca la situación del Ayuntamiento, junto al parque del mismo nombre que la zona. Dicho parque se encuentra ubicado en el cauce un antiguo barranca encauzado hace ya unos años.



Centros Oficiales	Ubicación
Atención Ciudadana	Plaza SS.MM. Los Reyes de España, 1, 3ª planta
Ayuntamiento	Plaza SS.MM. Los Reyes de España, 1
Biblioteca Municipal	Plaza SS.MM. Los Reyes de España, 3
Centro de Información Juvenil	Plaza SS.MM. Los Reyes de España, 1
Correos y Telégrafos	Plaza Dr. Fleming, 1
Lugares de Interés	Ubicación
Cruz Roja	Glorieta de los Carrascos, Bl. 1, bajo
Ecoparque móvil - Benidorm Centro	C/ Herrerías
Radio Taxi Benidorm	Av. Alfonso Puchades, 2 Ed. Imalsa I, Bl. 1
Centros Sanitarios	Ubicación
Hospital Clínica Benidorm	Av. de Alfonso Puchades, 8
Centros de Enseñanza	Ubicación
Aula de Idiomas del Ayuntamiento	Plaza de SS.MM Los Reyes de España, 1
Escola Privada de Música de La Marina	C/ Santa Cristina, 4
Instalaciones y Deportes	Ubicación
Club Fontenis Benidorm	C/ Invierno, 10

Plazas y Jardines	Ubicación
Parque de L'Aigüera	Av. L'Aigüera, 15-19

Edificios Civiles	Ubicación
Anfiteatro "Óscar Esplá"	Parque L'Aigüera, s/n
Auditorio "Julio Iglesias"	Parque L'Aigüera, s/n

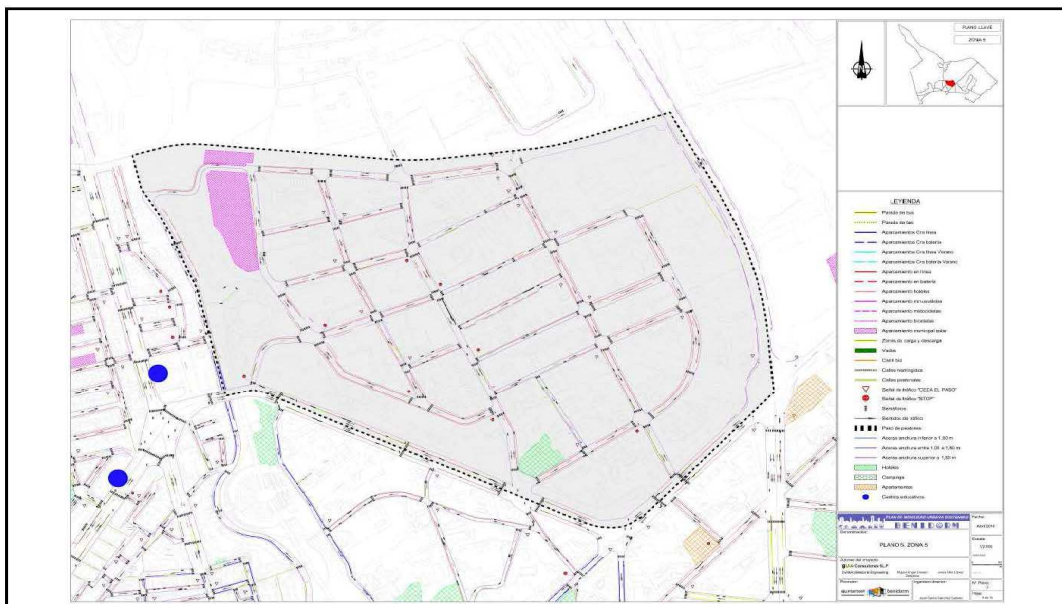
Alojamiento	Ubicación
Hotel Magic Cristal Park	Avenida Ruzafa, 14
Hotel Royal	C/ Emilio Ortuño, 11
Hotel Agua Azul	C/ Emilio Ortuño, 7
Hotel Princesa (RH)	C/ Mirador, 3
Hotel Prince Park	C/ Primavera, 3
Primavera Park Apartamentos	C/ Verano, 15
La Era Park Apartments	C/ Verano, 8
Hotel La Era Park	C/ Verano, 8
Hotel Bristol Park (Ona Sol Hotels)	Plaza Doctor Fleming, 2

Zonas de Aparcamiento	Ubicación
Parking L'Aigüera	Plaza SS.MM. Los Reyes, 1

CALLES	
Avenida de Alfonso Puchades	Calle Primavera
Avenida de L'Aigüera desde inicio hasta nº9	Calle Verano
Calle de La Rioja	Carrer de Sant Marcos
Calle de Las Herrerías	Carrer de Sant Ramón
Calle del Puente	Carrer de Sant Tomás
Calle Fluixa	Carrer de Santa Cristina
Calle Hondo	Glorieta Carrasco
Calle Invierno	Plaza de SS.MM. Los Reyes de España
Calle Mirador	Plaza del Doctor Fleming
Calle Ondulada	Vía de Emilio Ortuño
Calle Pipa	

ZONA5 ELS TOLLS

Descripción: Ubicada al norte del casco urbano, de uso principalmente de residentes, con edificios de gran altura. Encontramos en ella un centro educativo y las instalaciones de la policía local.

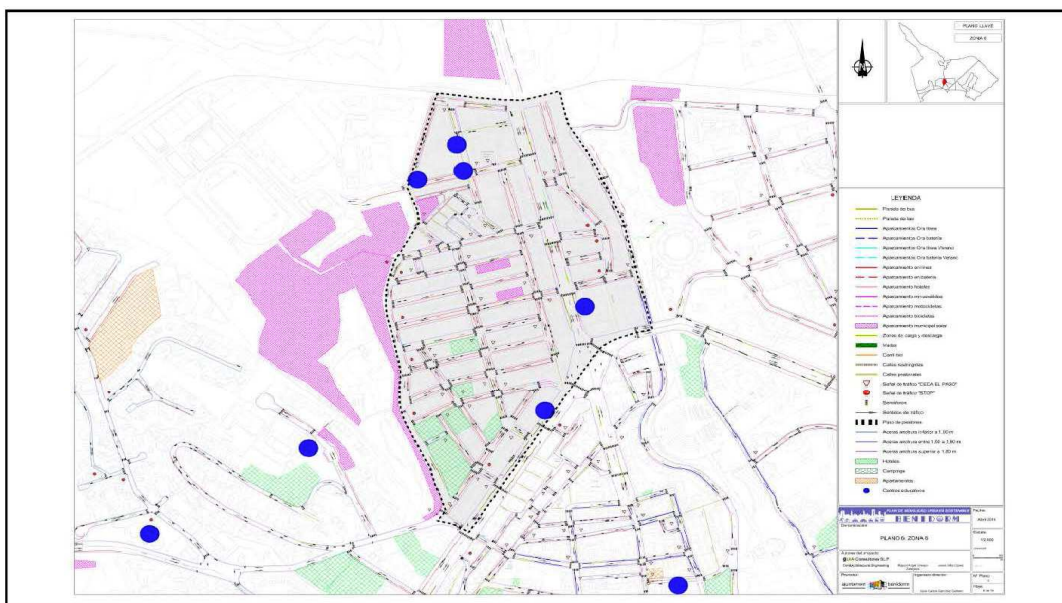


PUNTOS DE INTERÉS

Centros Oficiales		Ubicación
Administración de la Seguridad Social		Av. L'Aigüera, s/n
EAM Els Tolls-Salt de L'Aigüa		Av. Andalucía, 9
INEM y SERVEF		Av. L'Aigüera, 8 Ed. Gemelos XVII
Registro Civil		C/ Finlandia, s/n
Lugares de Interés		Ubicación
Policía Local		C/ Grecia, 6
Ecoparque móvil - Imalsa		Av. Andalucía
Centros de Enseñanza		Ubicación
CEIP Els Tolls		Av. Municipi, 18
Ceip Puig Campana		Av. Bélgica, 16
Cons. Elemental Municipal de Danza de Benidorm		Av. L'Aigüera, 10 Plaza de Toros
Cons. Profesional Municipal de Música José Pérez Barcel		Av. L'Aigüera, 10 Plaza de Toros
Escuela Infantil Municipal Les Fontanelles		Av. Municipi, 18 B
Edificios Civiles		Ubicación
Plaza de Toros		C/ Austria, 1
Recinto Ferial		Av. Inglaterra

ZONA 6 COLONIA MADRID - BENIDARDA

Descripción: Zona de uso principalmente de residentes, con comercios de barrio y edificios de alturas medias. Por ella transita una de las principales entradas a la ciudad como es la Avenida de Benidardá.



PUNTOS DE INTERÉS

Centros Oficiales	Ubicación
Biblioteca Municipal Foietes	C/ Goya s/n
Centro Social "José Llorca Llinares"	C/ Goya s/n
EAM Foietes-Colonia Madrid	Av. Beniardá, 61
Hacienda y SUMA	Av. Beniardá, 2
Oficina Ext. Administrativa Foietes	Av. Beniardá, 61

Lugares de Interés	Ubicación
Guardia Civil	C/ Capitán Cortés, 2
Ecoparque móvil - Colonia Madrid	C/ Goya, 29
Estación de TRAM - Benidorm	C/ Estació, 2

Centros de Enseñanza	Ubicación
CEIP Aitana	C/ Capitán Cortés, 12
CEIP Bautista Lledó	C/ Ginés Cartagena, 5
CEIP Vasco Núñez de Balboa	C/ Capitán Cortés, 12
Centre Privat FP Arce Formación	Av. Rey Jaume I, 31
Centre Privat FP Lasvi	Av. Beniarda, s/n
Escuela Privada de Música La Nova de Benidorm	C/ Virgen de La Macarena, 36 Lc. 4

Monumentos y Edificios Religiosos	Ubicación
Iglesia de La Almudena	Paseo de La Castellana, 41

Monumentos y Edificios Religiosos	Ubicación
Iglesia de San Francisco de Asís	Av. Bélgica, 18

Alojamiento	Ubicación
Hotel Joya	Avenida Andalucía, 2

Museos	Ubicación
Museo Agrícola	Parque L'Aigüera, junto a Plaza de Toros

CALLES	
Avenida de Andalucía	Calle de Dinamarca
Avenida Comunitat Valenciana	Calle de Escocia
Avenida de Bélgica	Calle de Finlandia
Avenida de Francia	Calle de Grecia
Avenida de Inglaterra	Calle de Holanda
Avenida de Italia	Calle de Hungría
Avenida de L'Aigüera	Calle de Irlanda
Avenida de Noruega	Calle de Islandia
Avenida de Portugal	Calle de La Beata María del Sufragio Orts Baldó
Avenida de Suecia	Calle de La Comunidad Imelsa II
Avenida del Municipio	Calle de Luxemburgo
Calle Cortés Roig	Calle de Suiza
Calle de Austria	Pasaje Xaloc

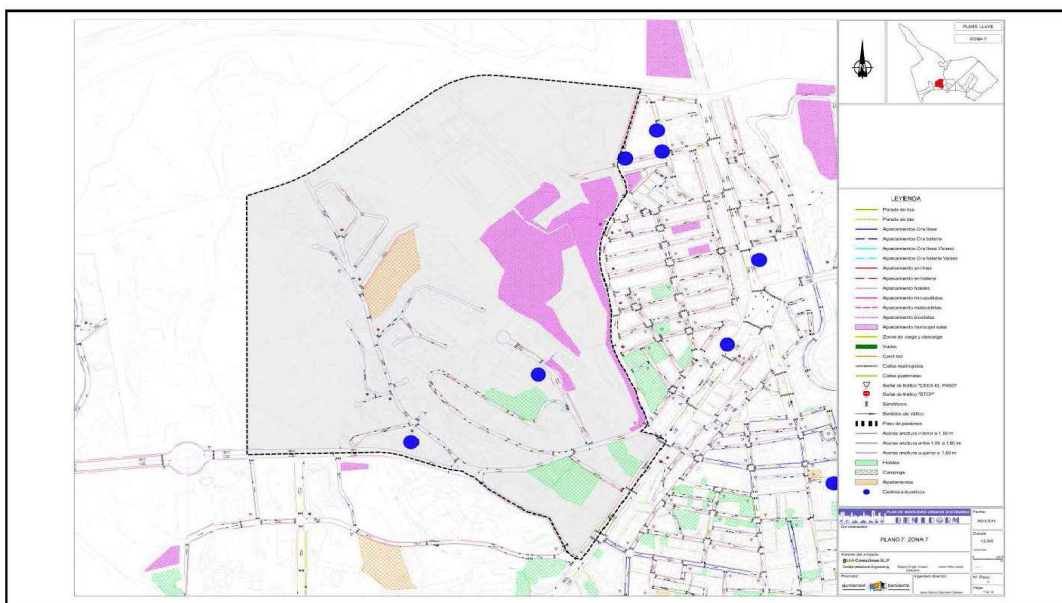
Alojamiento	Ubicación
Hotel Atenea	C/ Montera, 10
Hotel Carlos I	Av. Foietes, 6
Hotel Fiesta Park	Av. Foietes, 4
Hotel Olympus	Paseo de las Acacias, 11
Hotel Rambla	Av. Foietes, 2
Hotel Sol y Sombra	C/ Florida, 7

Centros de ocio	Ubicación
Molino Benidorm	Av. Beniardá, 2

CALLE	
Avenida de Beniardá	Calle de Ricardo Bayona
Avenida de Callosa d'Ensarriá	Calle de Salamanca
Avenida de Foietes	Calle de Sella
Calle de Alcalá	Calle de Serrano
Calle de Atocha	Calle de Velázquez
Calle de Florida	Calle del Abad de Tormes
Calle de Ginés Cartagena	Calle del Capitán Cortés
Calle de Goya	Calle del Espejo
Calle de Guadalest	Calle del Greco
Calle de La Estación	Carrer de la Serra d'Aitana
Calle de La Luna	Carrer de Polop
Calle de La Nucía	Carrer del Amadorio
Calle de La Virgen de La Almudena	Pasaje de Los Nardos
Calle de La Virgen de La Macarena	Paseo de La Castellana
Calle de La Virgen de La Paloma	Paseo de Las Acacias
Calle de Los Jardines	Plaza del Prelado D. Antonio Bayona
Calle de Orxeta	

ZONA 7 FOIETES - URBANIZACIONES

Descripción: Se engloba dentro de esta zona el Parque de Foietes y una zona de urbanización de viviendas unifamiliares, alejadas del casco urbano. Junto al parque, encontramos una gran cantidad de servicios al ciudadano, con son el centro de especialidades, un centro de salud, colegios, etc.



PUNTOS DE INTERÉS

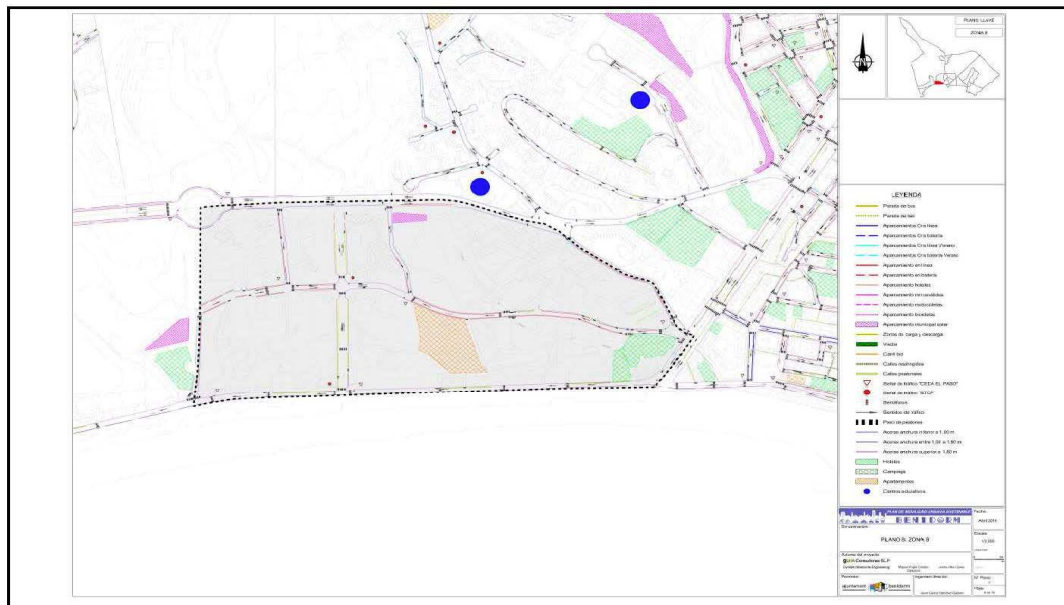
Lugares de Interés	Ubicación
Cementerio de Benidorm (cementerio viejo)	Av. Nicaragua, 1
Mercadillo de Foietes	Av. Foietes, s/n
Centros Sanitarios	Ubicación
Centro de Especialidades Foietes	Av. Venezuela, s/n
Centro de Salud Les Foietes	Av. Venezuela, s/n
Centros de Enseñanza	Ubicación
CEIP Ausías March	C/ Venezuela, 13
Estudio de Danza Pilar Segura	Polígono Unidad de Actuación, 7
Instalaciones y Deportes	Ubicación
Ciudad Deportiva "Guillermo Amor"	Partida Foietes, s/n
Club de Tenis La Marina	Polideportivo Foietes
Pabellón de Deportes "Raúl Mesa"	Polideportivo Foietes
Edificios Civiles	Ubicación
Residencia 3ª Edad "Benidorm"	Av. Foietes, 1

Alojamiento	Ubicación
Terralta Apartamentos Turísticos	Av. Nicaragua, 44
Hotel Acapulco	C/ Ricardo Bayona, 7
Hotel Benilux Park	C/ Panamá, 5
Hotel Corona del Mar (RH)	Av. Jaime I, 3
Hotel Jaime I	Av. Jaime I, 11

CALLES	
Avenida de Honduras	Calle de las Amapolas
Avenida de La Ciudad Deportiva	Calle de las Azucenas
Avenida de Nicaragua	Calle de Las Flores
Avenida de Panamá	Calle de Los Girasoles
Avenida de Perú	Calle de Managua
Avenida Ricardo Bayona	Calle de Montevideo
Avenida de Venezuela	Calle de Ricardo Bayona
Calle de Bogotá	Plaza Unidad de Actuación
Calle de Caracas	Urbanización Alsa

ZONA 8 PONIENTE ESTE

Descripción: Zona que engloba parte de la playa de poniente y los edificios que se sitúan en las cercanías de la línea de playa. Queda limitada por la línea de costa y la Avenida Alcalde Vicente Perez Devesa y su prolongación la Avenida de Cuba.

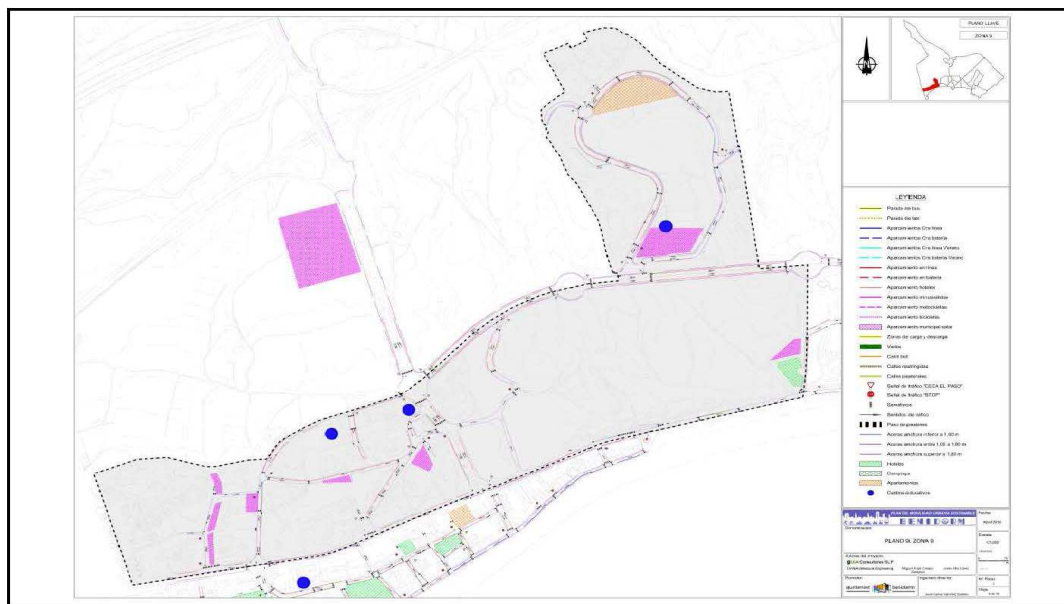


PUNTOS DE INTERÉS

Centros Oficiales		Ubicación
Biblioplaya de Poniente		Paseo de Colón (junto a Parque de Elche)
Centros de Enseñanza		Ubicación
CEIP Miguel Hernández		Av. Nicaragua, 17
Plazas y Jardines		Ubicación
Paseo Marítimo		Playa de Poniente
Alojamiento		Ubicación
Hotel Magic Villa del Mar		Av. Armada Española, 1
Playas		Ubicación
Playa de Poniente		Desde el casco antiguo hasta la Cala de Finestrat
Punto de playa accesible en Playa de Poniente		Parque Elche
CALLE		
Avenida de Costa Rica		Avenida de Racharel
Avenida de Cuba		Avenida de Uruguay
Avenida de La Armada Española		Avenida de Xixó
Avenida de Paraguay		

ZONA 9 PONIENTE OESTE

Descripción: En ella encontramos edificios de gran altura, conformado por una red viaria de grandes avenidas. Se sitúan varios centros educativos, y zonas principalente de edificios de segunda residencia y apartamentos para turistas.



PUNTOS DE INTERÉS

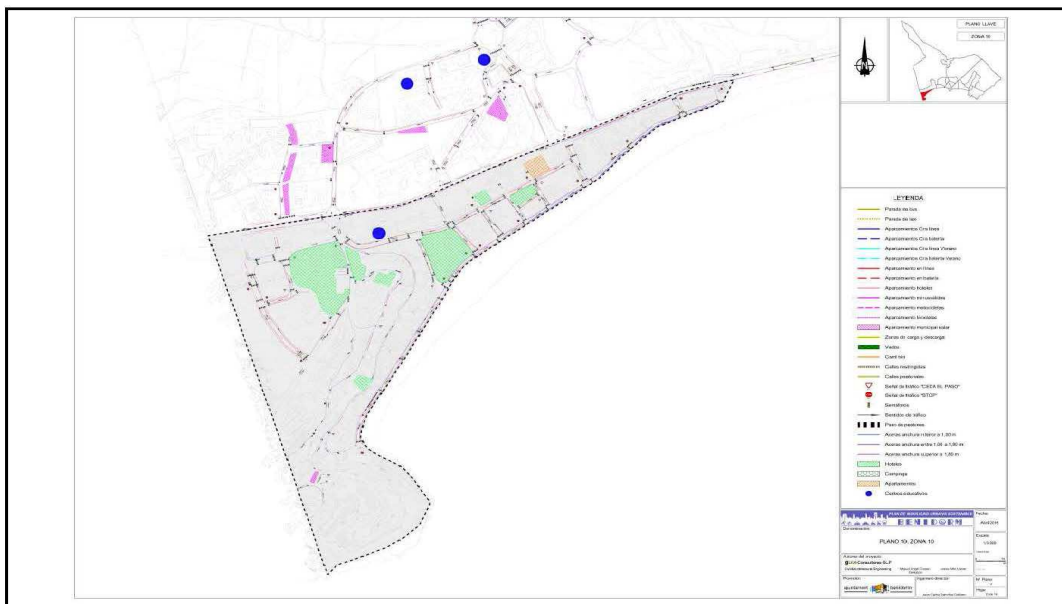
Centros Oficiales		Ubicación
Centro de Desarrollo Turístico Domingo Devesa		Av. Benisa, 4
Lugares de Interés		Ubicación
Policía Playas		Av. Armada Española
Socorrismo Marítimo		Av. Calpe, 4
Ecoparque móvil - La Cala		Av. Armada Española
Centros Sanitarios		Ubicación
Centro de Saud La Cala		Av. Benisa, 6
Centros de Enseñanza		Ubicación
CEIP El Murtal		Av. Ricardo Bayona, 4
CEIP La Cala		Av. Marina Baja, 9
IES Mediterrania		C/ Presidente Adolfo Suárez, 1
Instalaciones y Deportes		Ubicación
Escuela Las Rejas Benidorm Sol de Poniente		C/ Presidente Adolfo Suárez, 5
Las Rejas Golf		C/ Presidente Adolfo Suárez, 5

Alojamiento	Ubicación
Apartamentos Benidorm Vida & Golf	C/ Presidente Adolfo Suárez, 7
Hotel Poseidon Playa	Avenida Racharel, 1

Playas	Ubicación
Playa de Poniente	Playa de Poniente

CALLES	
Avenida de Benisa	Avenida de Villajoyosa
Avenida de Bolivia	Avenida de Xabia
Avenida de Calpe	Avenida del Alcalde D. Vicente Pérez Devesa
Avenida de Colombia	Avenida del Moralet
Avenida de Denia	Avenida del Murtal
Avenida de Guatemala	Avenida del Pinar
Avenida de La Armada Española	Calle de Brasil
Avenida de La Marina Baja	Calle de Melilla
Avenida de La República Argentina	Calle del Murtal
Avenida de México	Calle del Presidente Adolfo Suárez
Avenida de Puerto Rico	Plaza de Devesa

Descripción: Zona ubicada al este de la Playa de Poniente, en la que la mayoría de las viviendas esta destinadas al uso turístico (apartamentos y segunda residencia). Encontramos también grandes hoteles, como es el caso del Bali.



Centros Oficiales	Ubicación
Centro Social "Tanit"	C/ Don Juan Antonio Baldoví, s/n
Extensión Administrativa Municipal (EAM) La Cala	C/ Don Juan Antonio Baldoví, 2
Centros de Enseñanza	Ubicación
Escuela Infantil Municipal El Tossalet	Av. Montbenidorm, 7
Instalaciones y Deportes	Ubicación
Club de Buceo Poseidón	C/ Santander, 9 Ed. Silvia
Windsurfing Benidorm	Av. Vicente Llorca Alos, junto Cruz Roja
Edificios Civiles	Ubicación
Auditorio de Cristal	C/ Actor Luís Prendes, 13
Monumentos y Edificios Religiosos	Ubicación
Iglesia de San Juan Bautista	Plaza Las Tiendas,3
Puntos de interés históricos	Ubicación
Torre Morales	Junto a la N-332, en la zona de La Cala
Miradores	Ubicación
Mirador del Hotel Gran Bali	C/ Actor Luís Prendes 4 Planta 43 del Hotel

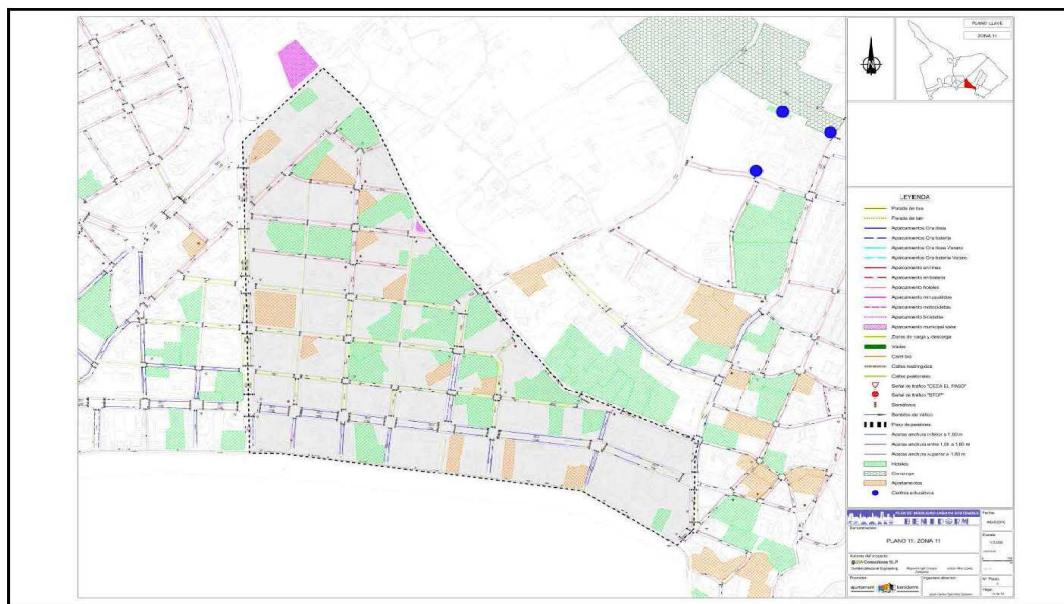
Alojamiento	Ubicación
Apartamentos El Faro	Av. Santander, 10
Apartamentos María Cristina Beach	Av. Vicente Llorca Alós, 18
Hotel Bahía	C/ Gijón, 2 - Playa de Poniente
Bali Gran Hotel (Grupo Bali)	C/ Actor Luis Prendes, s/n - Playa Poniente
Hotel Blue Sea Calas Marina	C/ Asturias, 1
Delfin Gran Hotel	Av. Vicente Llorca Alós, 19
Hotel El Palmeral	Av. Santander, 12
Hotel Servigroup Torre Dorada	C/ Avilés, 2
Hotel Tropic	C/ Rellou, 11

Museos	Ubicación
Tossal de La Cala	C/ La Ermita, 2

Playas	Ubicación
Punto de playa accesible en Playa de Poniente	Av. MontBenidorm
Playa de Poniente	Playa de Poniente

CALLES	
Avenida de La Nucía	Calle de Los Pajares
Avenida de Mont Benidorm	Calle de Luarca
Avenida de Vicente Llorca Alós	Calle de Noreña
Calle Cornellán	Calle de Oviedo
Calle de Aigües	Calle de Pajares
Calle de Altea	Calle de Santander
Calle de Asturias	Calle de Tibi
Calle de Avilés	Calle de Vigo
Calle de Don Juan Antonio Baldoví	Calle de Vinarós
Calle de Genaro Navarro	Calle del Actor Luís Prendes
Calle de Gijón	Calle del Doctor Server
Calle de La Cala	Calle del Murtal
Calle de La Ermita	Carretera de Alfás del Pi
Calle de La Torre de las Mançanes	Paseo de Los Tamarindos
Calle de Langreo	Plaza de Las Tiendas
Calle de Laredo	

Descripción: Zona de edificios de grandes alturas destinados principalmente al uso hotelero y de apartamentos. En ella encontramos una gran cantidad de locales de ocio, principalmente destinadas al turismo internacional, por ello es conocida popularmente como la zona inglesa.



Centros Oficiales	Ubicación
Consulado de Islandia	Av. Mediterráneo, 37 Ed. Casa de las flores
Consulado de República Checa	C/ Ibiza, 15 Aptmos Triomar
Correos y Telégrafos	Av. Europa, 8
Correos y Telégrafos	Av. Mediterráneo, 62 Ed. Torre Principado
Oficina Municipal de Turismo - Rincón de Loix	Av. Derramador, s/n (confluencia C/ Gerona)
Lugares de Interés	Ubicación
Ecoparque móvil - Rincón de Loix	Av. Mediterráneo
Infodona	C/ Gerona, 42 Ed. Anna
Centros de Enseñanza	Ubicación
Academia de Danza y Baile Conuco	Av. Comunitat Valenciana, 22
Instalaciones y Deportes	Ubicación
Buceo Nisos Benidorm	C/ Lepanto, 22 Edf. Karola L. 15
Cable Skí Benidorm	Playa de Levante Rincón de Loix
Complejo Deportivo Europa	Av. Europa, 14

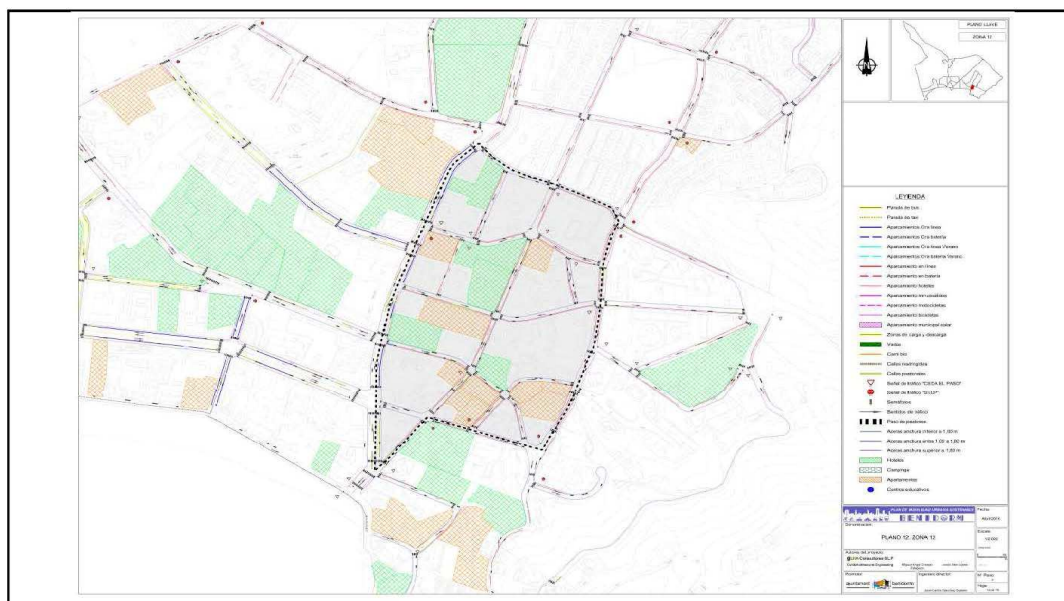
Alojamiento	Ubicación
Marconfort Essence	C/ Esperanto, 32
Vistamar Apartments	Av. Cuenca, 26
Hotel Ambassador Playa I y II	C/ Gerona, 39 - 41
Hotel Blue Sea Marina Benidorm	C/ Gerona, 23
Hotel Brisa	Av. Madrid, 31
Hotel Caballo de Oro	Av. Cuenca, 22
Hotel Don Pancho	Av. Mediterráneo, 39
Hotel Donsalva	Av. Europa, 22
Hotel Flamingo Playa	C/ Esperanto, 32
Hotel Helios	Av. Filipinas, 12
Hotel Les Dunes Comodoro	Av. Madrid, s/n
Hotel Magic Villa de Benidorm	C/ Gerona, 44
Hotel Perla	C/ Lepanto, 18
Hotel Presidente	Av. Filipinas, 10
Hotel Rio Park (Med Playa Hotels)	Av. Murcia, 16
Hotel Riudor (Med Playa Hotels)	Av. Mediterráneo, 45
Hotel Servigroup Castilla	C/ Jaén, 3
Hotel Servigroup Nereo	Av. Ametlla del Mar, 12
Hotel Servigroup Orange	C/ Mallorca, 11
Hotel Servigroup Pueblo Benidorm	C/ Ibiza, 17
Hotel Servigroup Venus	Av. Filipinas, 13
Hotel Servigroup Venus I (Residencia)	Av. Filipinas, 13
Hotel Torremar	Av. Derramador, 3
Hotel Vista Blanca	Av. Derramador, 8

Zonas de Aparcamiento	Ubicación
Parking Centro	Av. Europa, 8
Av. Derramador	Av. Derramador

Playas	Ubicación
Punto de playa accesible en Playa de Levante	Av. Murcia
Playa de Levante	Av. Madrid

CALLES	
Avenida de Almería	Calle de Gerona
Avenida de Castellón	Calle de Ibiza
Avenida de Cuenca	Calle de Jaén
Avenida de Filipinas	Calle de Kennedy
Avenida de Madrid	Calle de Lepanto
Avenida de Mallorca	Calle de Lérida
Avenida de Murcia	Calle de Málaga
Avenida del Derramador	Calle de Marbella
Avenida del Mediterráneo	Calle del Esperanto

Descripción: Zona ubicada al final de la Avenida del Mediterraneo, en ella encontramos principalmente de edificios de gran altura destinados a hoteles y apartamentos.



Monumentos y Edificios Religiosos

Monumentos y Edificios Religiosos	Ubicación
Iglesia de Ntra. Sra. Del Mar	C/ Bruselas, 9

Alojamiento

Alojamiento	Ubicación
Europa Center Apartments	C/ Bruselas, 2
Hotel Bermudas	Av. Estocolmo, 17
Hotel Gala Placidia	Av. Roma, 4
Hotel Regente (Med Playa Hotels)	C/ Mónaco, 5
Hotel Servigroup Rialto	Av. Estocolmo, 14

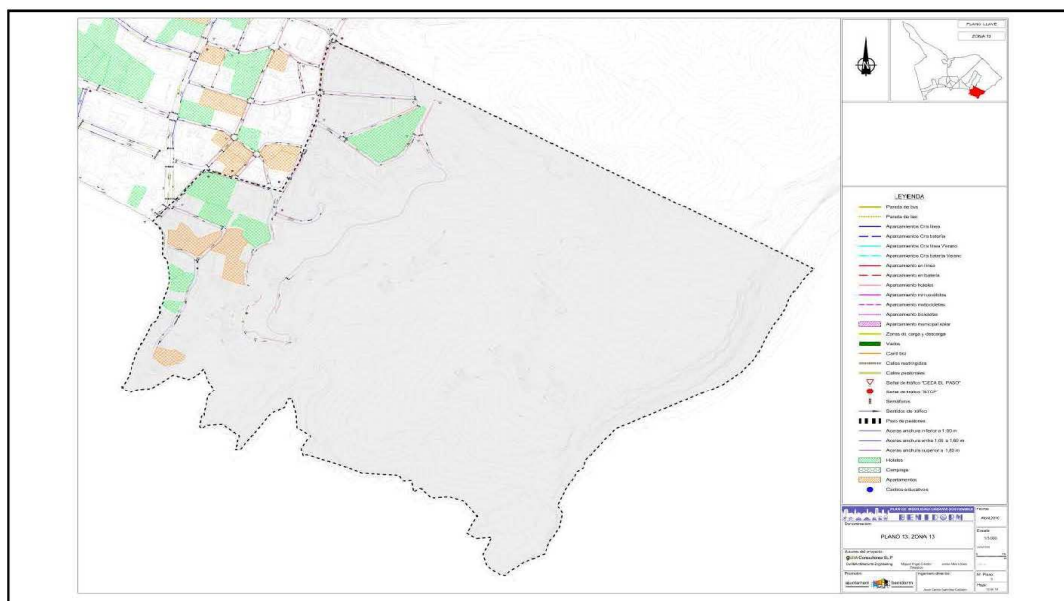
Zonas de Aparcamiento

Zonas de Aparcamiento	Ubicación
Parking Rincón	Av. Ametlla de Mar, 16

Avenida de Atmella del Mar
Avenida de Estocolmo
Avenida de Roma
Calle de Amsterdam
Calle de Berlín

Avenida de Atmella del Mar	Calle de Berna
Avenida de Estocolmo	Calle de Bruselas
Avenida de Roma	Calle de Lisboa
Calle de Amsterdam	Calle de Londres
Calle de Berlín	Calle de Mónaco

Descripción: Formada por una parte de la Sierra Helada, justo al finalizar la playa de Levante. En su parte baja encontramos edificios de gran altura mientras en las fuertes pendientes existen viviendas unifamiliares de muchas de ellas de recientes y lujos cosntrucción.

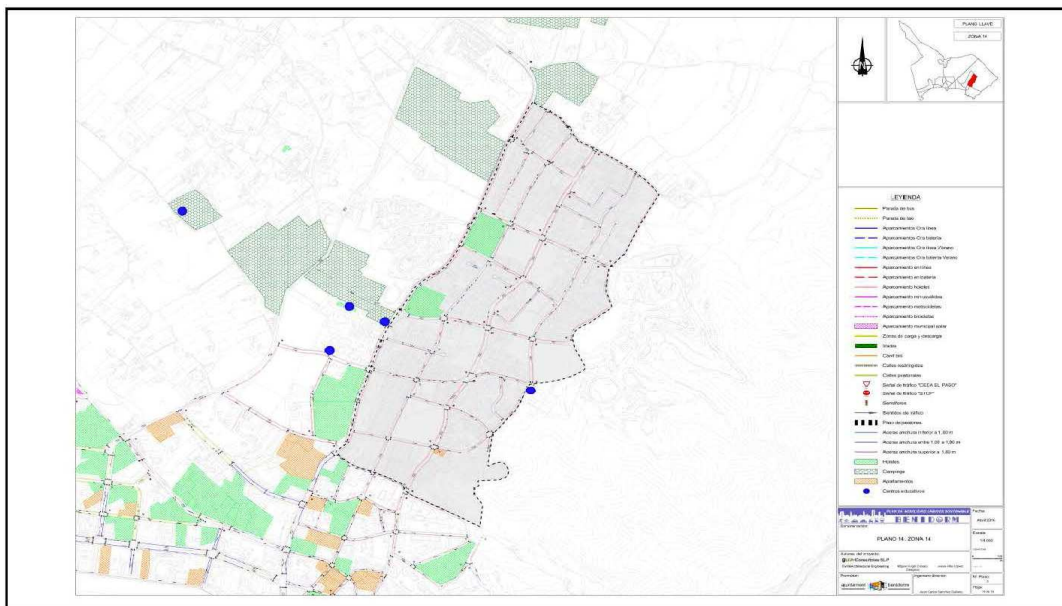


Plazas y Jardines	Ubicación
Sierra Helada	Parque Natural de Sierra Helada
Puntos de interés históricos	Ubicación
La Cruz	C/ Gerona, s/n
Punta de La Escaleta	C/ Hamburgo, s/n
Torre Punta del Cavall	Sierra Helada
Alojamiento	Ubicación
Apartamentos Levante Club	Av. Estocolmo, 8
Don Jorge Apartamentos	C/ Viena, 7
Hotel Magic Aqua Rock Gardens	C/ Bonn, 6
Hotel Benikactus	C/ Alcalde Manuel Catalán Chana, 12
Hotel Halley	C/ Londres, s/n
Hotel Lido	C/ Alcalde Manuel Catalán Chana, 16
Hotel Los Dalmatas (Ona Sol Hotels)	Av. Estocolmo, 4
Hotel Mont Park C/ Manila, 5	C/ Manila, 5
Hotel Palm Beach	C/ Viena, 2 - Rincón de L'oix
Playas	Ubicación
Cala Almadrava	Rincón de L'oix
Cala Ti Ximo	Rincón de L'oix

CALLES	
Avenida de Montecarlo	Calle de Las Azucenas
Avenida de Tokio	Calle de Las Dos Calas
Calle de Bonn	Calle de Londres
Calle de China	Calle de Manila
Calle de Conducción	Calle de Oslo
Calle de Corea	Calle de Pekín
Calle de Hawai	Calle de Taywan
Calle de Japón	Calle de Viena
Calle de La Sierra Dorada	Calle del Alcalde Manuel Catalán Chana

ZONA 14 SUBZONA C

Descripción: Ubicada al este de la Avenida Doctor Severo Ochoa, en la que encontramos distintas urbanizaciones, y zonas de viviendas unifamiliares. No existen servicios destacados, excepto que la zona queda ubicada junto al parque acuático Aqualandia – Mundomar.



PUNTOS DE INTERÉS

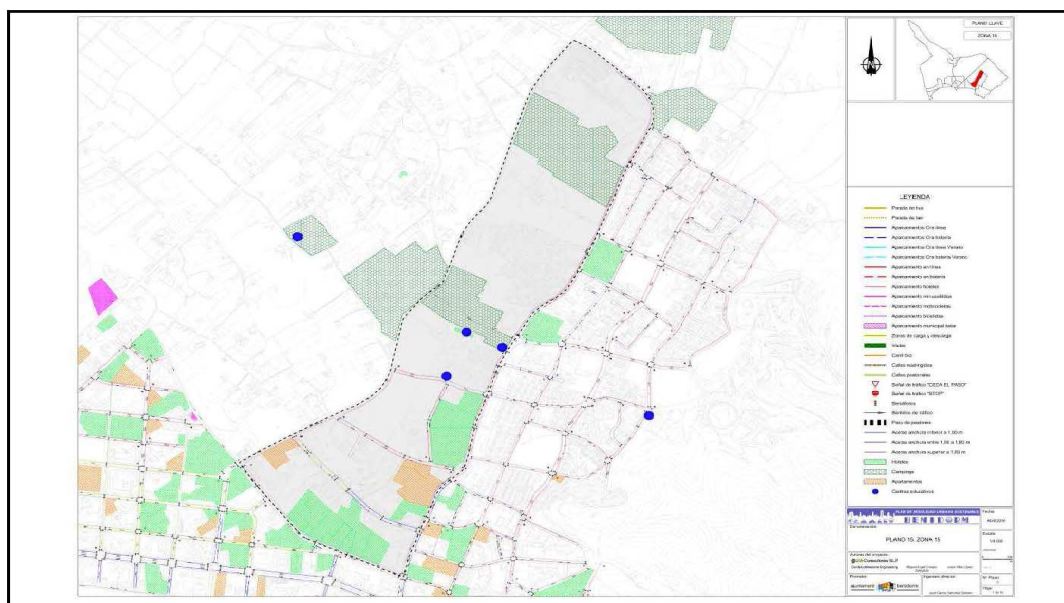
Alojamiento	Ubicación
Hotel Deloix Habitat	Av. Doctor Severo Ochoa, 34
Hotel Mediterraneo	Av. Doctor Severo Ochoa, 16

CALLES

Avenida de Estocolmo	Calle de Nápoles
Avenida de Malta	Calle de Polonia
Avenida de Montecarlo	Calle de Rotterdam
Avenida de París	Calle de Rumania
Calle de Bulgaria	Calle de Sicilia
Calle de Cerdeña	Calle de Varsovia
Calle de Córcega	Calle del Actor Toni Leblanc
Calle de Entrepinos	Calle del Archiduque Otto de Hasburgo
Calle de La Haya	Calle Munich
Calle de Marsella	Urbanización Caney
Calle de Moscú	Urbanización Mayami

ZONA 15 CABANES - LA TORRETA

Descripción: Es un crecimiento de la zona de Levante Este, limitada por las Avenida Doctor Severo Ocha y la Avenida Admirall Bernat de Sarria. Se ubican en la misma varios hoteles y campings, además de servicios como un hospital y un colegio privado.



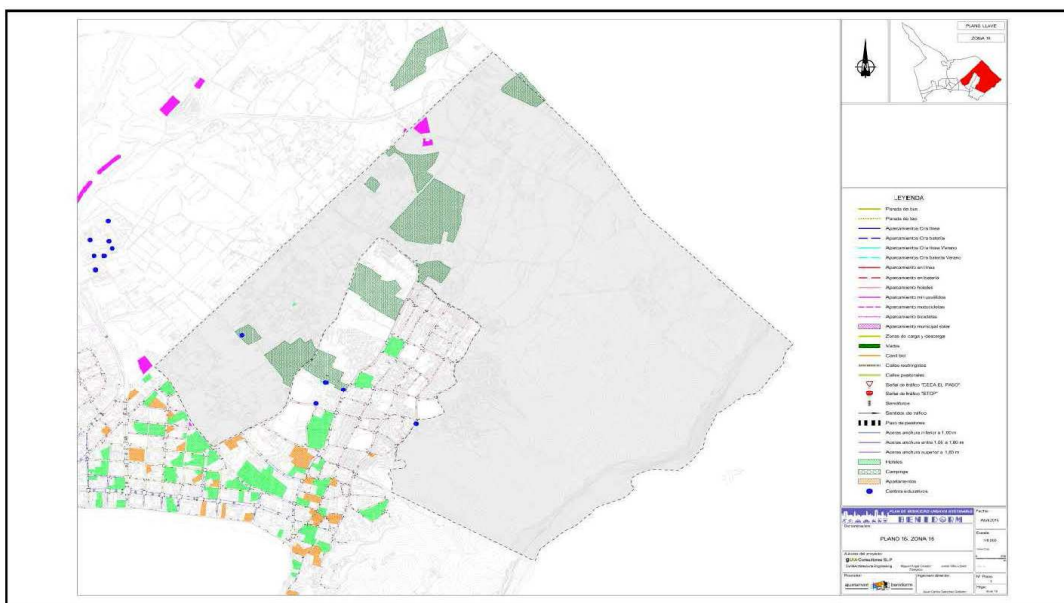
PUNTOS DE INTERÉS

Centros Oficiales	Ubicación
Biblioteca Europea	Av. Juan Fuster Zaragoza, 1
Biblioteca Municipal Rincón de L'oix	Av. Juan Fuster Zaragoza, 1
Centro Social "La Torreta"	Av. Ciudad Real, 6
EAM Rincón de L'oix	Av. Juan Fuster Zaragoza, 1
Oficina de Administración Turística	Av. Juan Fuster Zaragoza, 3 Aptos. Acuarium II.
Lugares de Interés	Ubicación
Mercadillo Pueblo	Av. L'Admirall Bernat de Sarriá
Centros Sanitarios	Ubicación
Centro de Salud Rincón de L'oix	Av. Juan Fuster Zaragoza, 10
Hospital Imed Levante	C/ Doctor Ramón y Cajal, 7
Centros de Enseñanza	Ubicación
Centre de ensenyaments esportius Lope de Vega Deport	Av. Doctor Severo Ochoa, 9
Colegio Internacional Lope de Vega	Av. Doctor Severo Ochoa, 9
Escuela Infantil Municipal Les Caletes	Av. Ciudad Real, 6
Instalaciones y Deportes	Ubicación
Polideportivo "Antonio López"	Av. Zamora, 9

Alojamiento	Ubicación
Aparthotel Luxmar	Av. Zamora, 3
Aquarium II Apartments	Av. Juan Fuster Zaragoza, 3
Camping El Racó	Av. Doctor Severo Ochoa, 19
Camping La Torreta	Av. Doctor Severo Ochoa, 11
Camping Villasol	Av. Almirall Bernat de Sarriá, 13

CALLES	
Avenida de Albacete	Avenida del Doctor Severo Ochoa
Avenida de Ciudad Real	Calle del Doctor Santiago Ramón y Cajal
Avenida de Juan Fuster Zaragoza	Calle del Rincón de Loix
Avenida de L'Almirall Bernat de Sarriá	Urbanización Rincón de Loix
Avenida de Toledo	Urbanización Rosas Blancas
Avenida de Zamora	

Descripción: Zona ubicada a los pies del Parque Natural de Sierra Helada, con la existencia de fuertes pendientes. En su zona más llana, encontramos zonas de huertas y viviendas de campo.



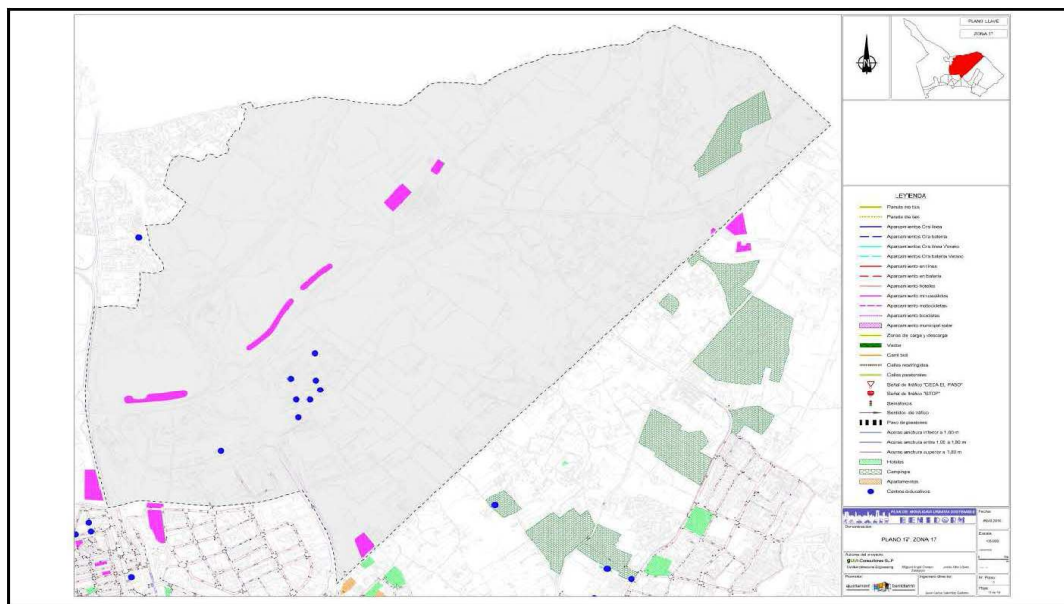
Centros Oficiales	Ubicación
Instituto Social de Las Fuerzas Armadas	Lugar Residencial Ciudad Patricia, s/n
Lugares de Interés	Ubicación
Depósito Municipal de Vehículos	Partida de L'Armanello, s/n
Centros de Enseñanza	Ubicación
CEIP Serra Gelada	Av. Malta, 2
Centre Privat d'Educaci Infantil de 1er Cicle Babysol	Camí de L'Armanello, 59
Cstablanca International College	Av. El Albir, s/n - Partida de Sanz
Instalaciones y Deportes	Ubicación
Club de Tennis Pista Central Benidorm	Partida Plá del Cuartel, 21
Pádel La Marina	Sendero de La Barrina, s/n
Rancho Sierra Helada	Ctra. Turística Benidorm-El Albir, 5
Trinquet "Alcalde Vicente Pérez Devesa"	Ctra. CV-753, Polígono Apr 3
Edificios Civiles	Ubicación
Residencia 3ª Edad Ciudad Patricia	C/ Ciudad Patricia, s/n
Monumentos y Edificios Religiosos	Ubicación
Ermita de Sanz	Partida de Sanz

Alojamiento	Ubicación
Camping Arena Blanca	Av. Doctor Severo Ochoa, 44
Camping Armanello	Av. Comunidad Valenciana, s/n
Camping Benidorm	Av. Doctor Severo Ochoa, 50
Camping Benisol	Av. Comunidad Valenciana, s/n
Camping Excalibur	Camino Viejo de Alfás
Camping Titus	Av. Comunidad Valenciana, s/n
Camping Villamar	Carretera El Albir, km 0+300

Centros de Ocio	Ubicación
Aqualandia	Av. Archiduque Otto de Hamburgo
Mundomar	C/ Marsella, 1

CALLES	
Avenida del Albir	Camí del Pla del Cuartel
Calle de Ciudad Patricia	Camí dels Torrens
Camí de La Casa del Peix	Camino de La Ermita de Sanz
Camí de La Parva	Partida de Almafrá
Camí de La Valenciana	Partida del Armanello
Camí de L'Armanello	Plaza del Tres
Camí de Lluís de Carlos	Sendero La Barrina
Camí del Assagador de La Torreta	Urbanización Almafrá
Camí del Assagador de Soria	Urbanización Pla de Bayo
Camí del Palasiet	

Descripción: En ella encontramos zonas de cultivo mezcladas con viviendas de campo. En las cercanías del casco urbano, encontramos el complejo educativo Salto del Agua, en la que se localizan varios colegios e institutos.



Centros Oficiales	Ubicación
INVAT.TUR - I. Valenciano de Tecnologías Turísticas	Partida Salt de L'Aigüa, 21
Oficina Municipal de Turismo - Estación	Paseo Els Tolls, s/n
Palacio de Justicia	Paseo Els Tolls
Lugares de Interés	Ubicación
Parque de Bomberos	C/ Francisco Llorca Antón, 6
Cementerio de San Jaime (nuevo)	Camí Lluís de Carlos, s/n
Estación de autobuses	Paseo Els Tolls
Estación de TRAM - Parada de Camí Coves	Camí de Coves
Estación de TRAM - Parada de Disco Benidorm	Camí del Salt de L'Aigüa, 10
Insp. Técnica de Vehículos (ITV)	Av. Comunidad Valenciana, s/n
Centros de Enseñanza	Ubicación
CEIP Gabriel Miró	C/ La Barca del Bou, 4, C.E. Salt de L'Aigüa
CEIP Mestre Gaspar López	C/ La Barca del Bou, 3, C.E. Salt de L'Aigüa
Centre Estranger IIP Dharma College La Marina	Partida Els Tolls, 5
Escola Oficial d'idiomes	C/ La Nau Llondró, 3
IES Beatriu Fajardo de Mendoza	C/ La Fragata, 2, C.E. Salt de L'Aigüa
IES Bernat de Sarrià	C/ La Fragata, 5, C.E. Salt de L'Aigüa
IES Almadrava	C/ El Llaut, 10, C.E. Salt de L'Aigüa

Centros de Enseñanza	Ubicación
IES Pere María Orts i Bosch	C/ La Barca del Bou, 46, C.E. Salt de L'Aigüa
UNED - Centre d'estudis municipal	C/ La Nau Llondró, 3

Instalaciones y Deportes	Ubicación
Finca Guila Club de Tenis y Bowling	Partida Salto del Agua, 18
Pádel Palau	Partida Salto del Agua, s/n
Palacio de Deportes L'Illa de Benidorm	Partida Salto del Agua, s/n

Alojamiento	Ubicación
Camping Almafrá - Gran Confort	Partida Cabut, 25
Hotel La Estación (Poseidón)	Partida dels Tolls, s/n

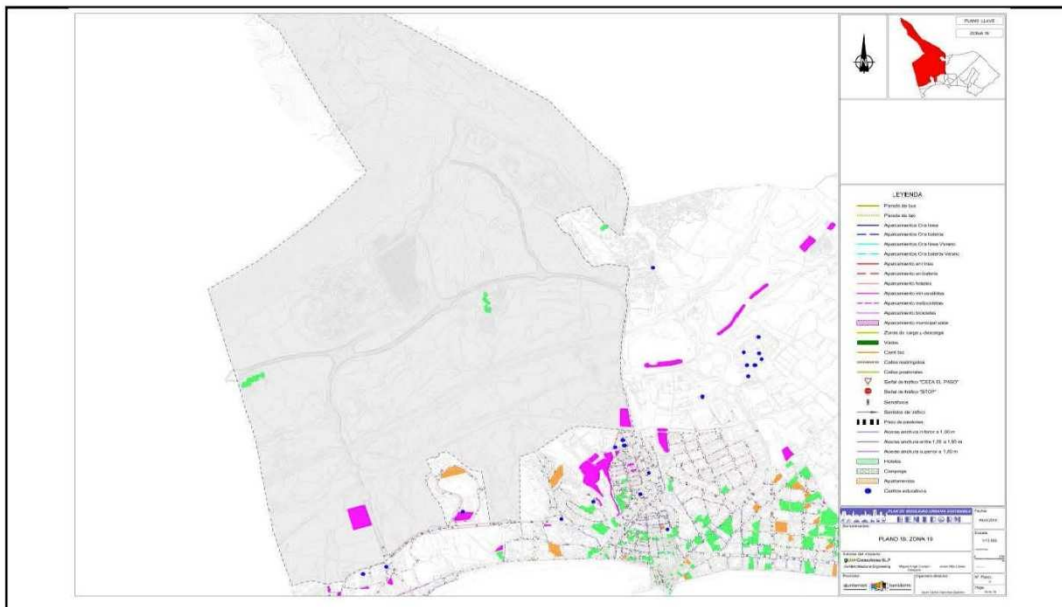
Zona de Aparcamiento	Ubicación
Parking Benidorm	Partida de Tolls

Centros de Ocio	Ubicación
Parque Infantil de Tráfico	Partida Salt de L'Aigüa, s/n
Estación de autobuses	Paseo Els Tolls
Estación de TRAM - Parada de Camí Coves	Camí de Coves
Estación de TRAM - Parada de Disco Benidorm	Camí del Salt de L'Aigüa, 10
Insp. Técnica de Vehículos (ITV)	Av. Comunidad Valenciana, s/n

CALLES	
Avenida de La Comunidad Valenciana	Carrer de La Nau Llondró
Calle de Francisco Llorca Antón	Carretera AP-7
Camí de La Senia	Carretera CV-753
Camí del Assagador de Ricardo	Carretera CV-763
Camí del California	Carretera N-332
Camí del Carreret	Partida Almafrá
Camí del Doble Amor	Partida de Cabut
Camí del Fariner	Partida de Salt de L'Aigüa
Camí del Palasiet	Partida de Tolls
Camí del Salt de L'Aigua	Partida Foia Manera
Camí d'Onofre	Partida Les Coves
Camí Major de l'Almafrá	Partida Marxassos
Camí Vell de l'Alfás	Polígono APR 3
Camino Alto	Polígono PP3 Zona Este
Camino del Romeral	Polígono PP3 Zona Oeste
Carrer de La Barca del Bou	Vía Pista

ZONA 18 PARQUES TEMÁTICOS

Descripción: La zona queda ocupada en su totalidad por los parques temáticos existentes y por varios hoteles de gran extensión. En su margen oeste, linda con el centro comercial existente en el municipio de Finestrat.

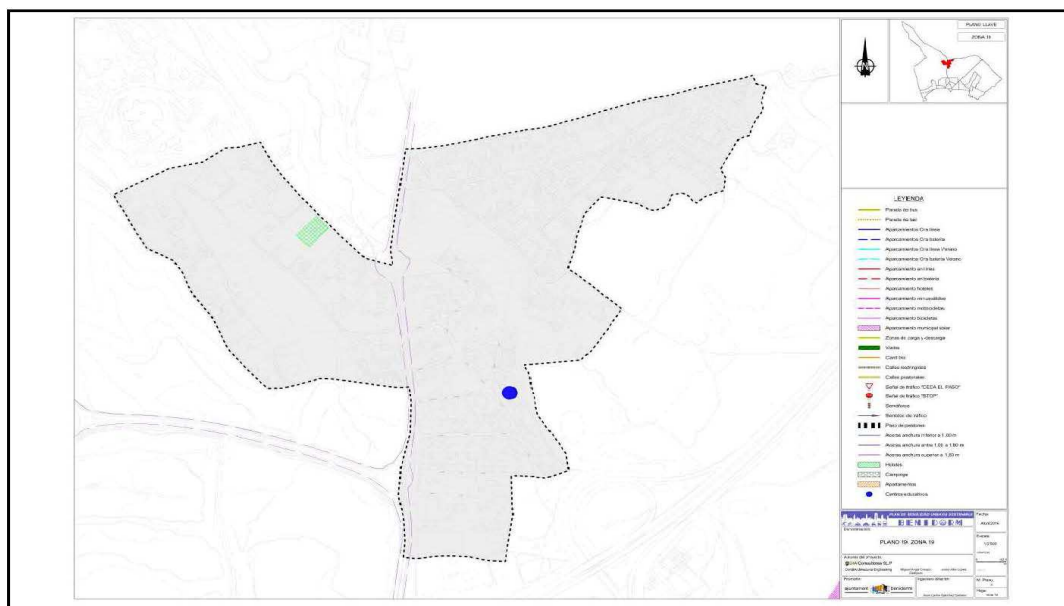


PUNTOS DE INTERÉS

Lugares de Interés	Ubicación
Ecoparque Benidorm	Ctra. Finestrat, 5
Estación de TRAM - Parada de Terra Mítica	Frente N-332, km 146
Instalaciones y Deportes	Ubicación
Helipuerto (vuelos con Helicóptero)	Av. Alcalde Eduardo Zaplana con Rotonda Tierra
Villaitana Golf	Av. Alcalde Eduardo Zaplana, 7
Alojamiento	Ubicación
Hotel Meliá Villaitana Wellness, Golf & Business Resort	Av. Alcalde Eduardo Zaplana, 7
Hotel Westing Real de Faula Golf Resort & Spa	Av. Alcalde Eduardo Zaplana, s/n
Centros de Ocio	Ubicación
Parque Temático Aqua Natura	Partida Foia del Verdader, 1
Parque Temático Magic Natura	Partida Foia del Verdader, 1
Parque Temático Terra Natura	Partida Foia del Verdader, 1
Parque Temático Terra Mítica	Partida El Moralet, s/n
CALLES	
Avenida del Alcalde Eduardo Zaplana	Glorieta de La Tierra
Calle de La Cajola	Glorieta del Agua
Carretera AP-7	Glorieta del Aire

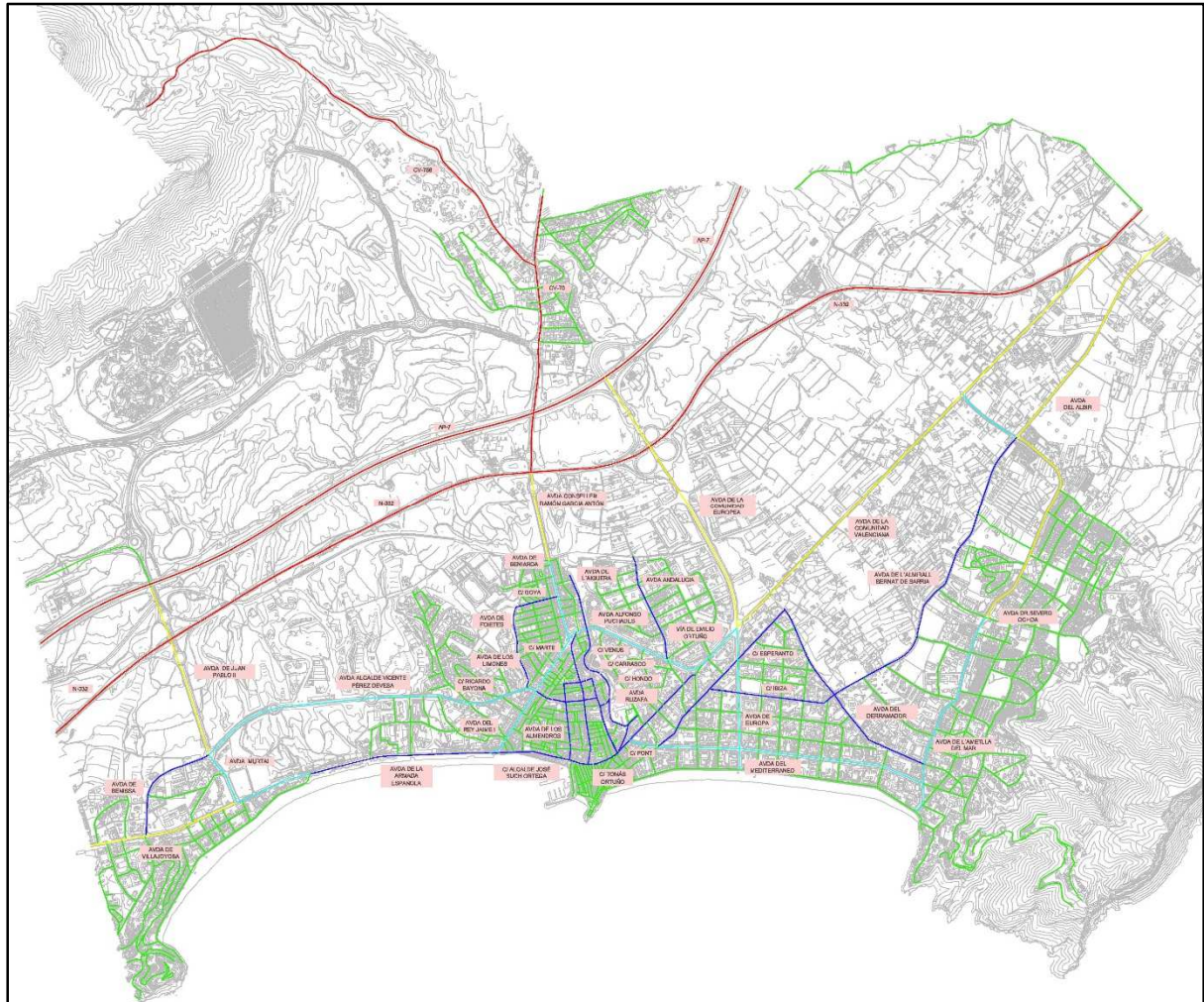
CALLES	
Carretera CV-758	Partida de Liriets
Carretera N-332	Partida del Moralet
Finga Agüero	Partida Foia del Verdader

Descripción: Ubicada en las cercanías de la CV-70, en la que existen varias urbanizaciones de viviendas unifamiliares, y una pequeña zona comercial a lo largo de la mencionada carretera.



Centros Oficiales	Ubicación
Consulado de los Países Bajos	Ctra. Finestrat, 7 - El Planet, edificio Servitour
Centros de Enseñanza	Ubicación
École Francaise Pablo Picasso	Finca Barrina Norte, 16
<u>CALLES</u>	
Calle del Periodista José Ramón Alonso	Urbanización Barrina Sur
Partida Finca de La Silueta	Urbanización El Planet
Urbanización Barrina Centro	Urbanización Puerta de Hierro
Urbanización Barrina Norte	

Nos encontramos con la siguiente estructura viaria, tal y como se aprecia en la siguiente imagen:



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

Entre los criterios utilizados para su establecimiento cabe destacar las características funcionales y geométricas de los distintos tramos, así como el nivel de tráfico observado y las actividades en sus márgenes.

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

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

Atendiendo a los criterios anteriores la red se ha clasificado en vías primarias o interurbanas (color verde), distribuidoras-arteriales (color amarillo) y locales (color azul claro).



D-1.5.1.1 Vías primarias interurbanas

Canalizan los movimientos de larga distancia y cumplen funciones de conexión distribución de vehículos que acceden a la ciudad o la atraviesan sin detenerse. Benidorm cuenta con 4 vías de este tipo, la AP-7, la N-332, la CV-70 y la CV-758.

D-1.5.1.2 Vías arteriales-distribuidoras

Forman la red principal del municipio. Su objeto es conectar las distintas partes del término municipal y la mayor parte del tráfico circula por dichas vías sin detenerse. Se incluyen en este tipo las siguientes calles y carreteras:

- Avenida de Villajoyosa.
- Avenida Juan Carlos I.
- Avenida Conceller Ramón García Antón.
- Avenida Comunidad Europea.
- Avenida de la Comunidad Valenciana.
- Avenida del Albir.

D-1.5.1.3 Vías locales y calles.

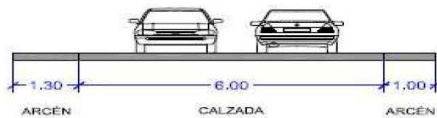
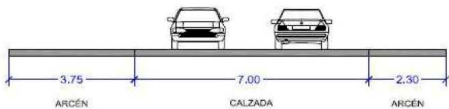
Constituidas principalmente por aquellas vías donde la función principal es la de acceso a los usos ubicados en sus márgenes. En estas vías los movimientos de larga distancia son de muy poca importancia frente al tráfico urbano, y dentro de este, los movimientos de paso son minoritarios frente a los movimientos de acceso a las actividades de sus márgenes. Corresponden a este grupo las calles que conforman el entramado viario de la población.

D-1.5.2 SECCIONES VIALES

A continuación se adjuntan las fichas de los viales principales:

Avenida de Villajoyosa		VÍA DE PENETRACIÓN
Descripción:	Vial perteneciente a la red de penetración. Situada en la Zona 3: La Cala-Poniente. Conecta por su extremo Suroeste con la antigua N-332 y con las avenidas de El Murtal y Armada Española por su extremo oeste.	
		
Sección:		

Avenida de Juan Pablo II		VÍA DE PENETRACIÓN
Descripción:	El tramo superior de esta avenida conecta con la variante de Benidorm, tanto para entradas como para salidas a la misma, canalizando los movimientos hacia la zona 3: La Cala-Poniente, o bien, hacia la zona de Terra Mítica.	
		
Sección:		

Avenida del Albir	VÍA DE PENETRACIÓN
Descripción: Es un vial que conecta El Albir con Benidorm por el oeste, que transcurre entre la glorieta de intersección con el Sendero de la Barrina, y con la de la avenida del Dr. Severo Ochoa y la avinguda del l'Almirall Bernat de Sarrià, canalizando los movimientos hacia Rincón de l'Oix. 	
Sección: 	
Avenida de la Comunidad Valenciana	VÍA DE PENETRACIÓN
Descripción: Situada en la Partida de L'Almafrá, canaliza los movimientos de entrada y salida por el Oeste, hacia Zona 2 y en especial a los Parques Acuáticos. Conecta con su extremo Oeste con la Variante de Benidorm (N-332), y con su extremo Este con el Camino del cementerio. 	
Sección: 	

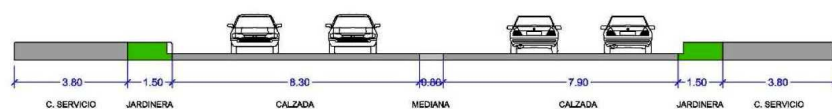
Av. Conseller José Ramón García Antón

VÍA DE PENETRACIÓN

Descripción: Vial perteneciente a la red de penetración. Situada en la Zona 4. Conecta con la Ctra. CV-70 por su extremo Norte y con la avenida de Beniardá por su extremo Sur. Canaliza los movimientos de entrada y salida con la Variante de Benidorm y con la CV-70 hacia Alcoy (La Nucía, etc).



Sección:



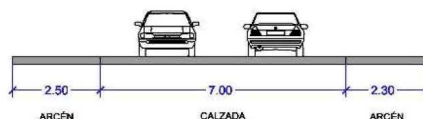
Avenida de la Comunidad Europea

VÍA DE PENETRACIÓN

Descripción: Situada en la Zona 4: Extrarradio. Conecta por el Norte con la Ctras. CV-753 y N-332, y con la AP-7 (salida 65 - Levante), y con la Glorieta de La Estación por el Sur. Canaliza los movimientos de entrada y salida hacia la Zona 2: Levante-Rincón de L'Oix.



Sección:

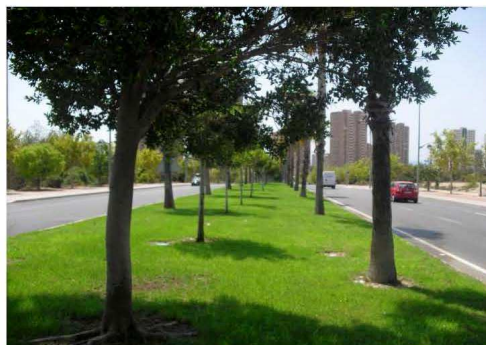


Avenida del Papa Juan Pablo II

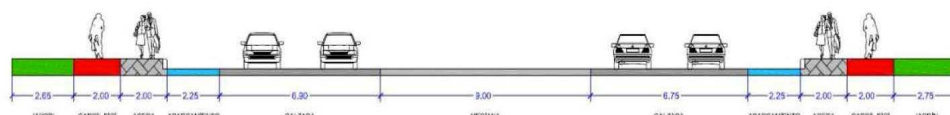
VÍA PRINCIPAL

Descripción:

Situada en la Zona 3: Poniente-La Cala. Conecta por su extremo norte con la N-332 y por su extremo sur con la glorieta de intersección de las avenidas de Alcalde Perez Devesa, Ricardo Bayona y El Murtal. También canaliza los movimientos hacia Terra Mítica.



Sección:



Avenida del Murtal

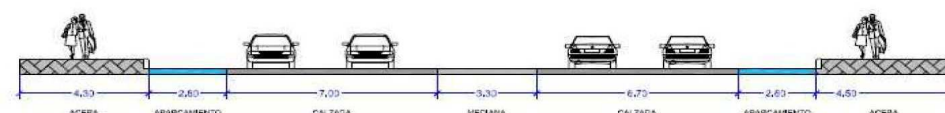
VÍA PRINCIPAL

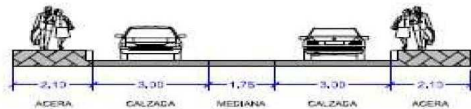
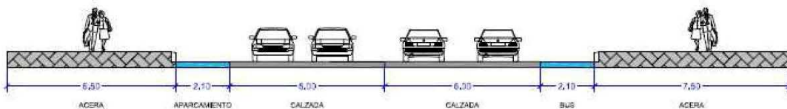
Descripción:

Situada en la Zona 3: Poniente, canaliza el tráfico dentro de la zona. En su extremo norte conecta en glorieta con las avenidas de Alcalde Vicente Perez Devesa, Ricardo Bayona y Papa Juan Pablo II, así como con la avenida de Villajoyosa por su extremo sur.

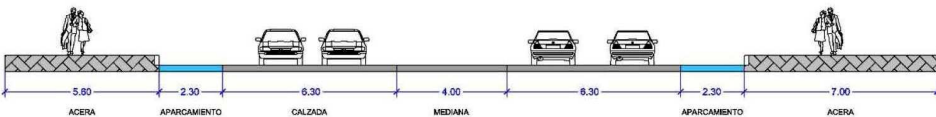


Sección:



Avenida de Ricardo Bayona	VÍA PRINCIPAL
Descripción: Vial perteneciente a la red principal. Situada en la Zona 3: Poniente-La Cala, canaliza el tráfico hacia la Zona 1: Centro y Zona 2: Levante. Conecta por su extremo este con la Avda. Cuba y con la Avda. Jaime I por su extremo oeste. 	
Sección: 	
Avenida de Jaime I	VÍA PRINCIPAL
Descripción: Situada entre las zonas 1 y 3 y en perpendicular al mar, este vial canaliza los movimientos entre ambas zonas. Conecta por el Norte con la intersección llamada comunmente "El cruce", y por el Sur con la Avda Armada Española y la calle San Pedro. 	
Sección: 	

Avenida de Beniardá	VÍA PRINCIPAL
Descripción: Vial perteneciente a la red principal. Situada en la Zona Centro. Canaliza los movimientos realizados en dicha zona. Enlaza por el norte con la Avda Conseller José R. García Antón y por el sur con la intersección que abarca los viales de Rey Jaime I, Tomás Ortuño y Alfonso Puchades. 	
Sección: 	

Avenida de Alfonso Puchades	VÍA PRINCIPAL
Descripción: Situada en la Zona 1: Centro, canaliza el tráfico dentro de la zona. Conecta por su extremo este con la intersección de viales formada por Rey Jaime I, Tomás Oruño y Beniardá, y con la Avda Comunidad Valenciana por su extremo oeste. 	
Sección: 	

Avenida de la Comunidad Europea

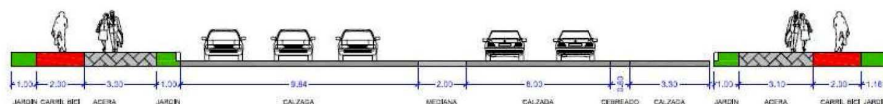
VÍA PRINCIPAL

Descripción:

Situada en la zona de Els Tolls, canaliza el tráfico hacia el interior de la ciudad, y también hacia la estación de autobuses, la zona escolar y la zona deportiva. Es una de las más importantes de la ciudad.



Sección:

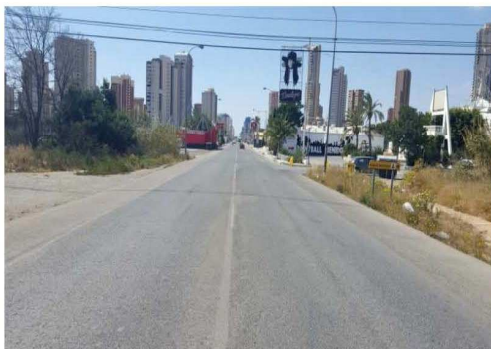


Avenida de la Comunidad Valenciana

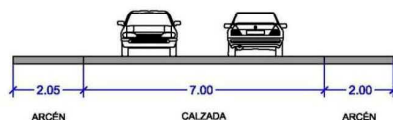
VÍA PRINCIPAL

Descripción:

Esta avenida de gran recorrido discurre por la parte superior de la Zona 2 avanzando hacia la Zona 4. Conecta con la Avda Alfonso Puchades por su extremo este y con la Avda Dr. Severo Ochoa por el oeste, canalizando los movimientos entre ambas zonas.



Sección:



Avenida de Europa	VÍA PRINCIPAL
Descripción: Vial perteneciente a la red principal. Situada en la Zona 2: Levante- Rincón de Loix, canaliza el tráfico dentro de la zona y también hacia la Zona 1: Centro y Zona 3: Poniente. Conecta por su extremo norte con la Avda Comunidad Valenciana y con la Avda. Mediterráneo por su extremo 	
Sección:	
Avenida del Mediterráneo	VÍA PRINCIPAL
Descripción: Situada en la Zona 2: Levate, en segunda línea de playa, canaliza el tráfico entre esta zona y la zona Centro. Conecta por su extremo este con la Plaza de la Hispanidad y con la calle del Pont, y con la Avda. Ametlla de Mar por su extremo oeste. 	
Sección:	

Avenida de Ametlla de Mar

VÍA PRINCIPAL

Descripción:

Vial perteneciente a la red principal. Situada en la Zona 2: Levante- Rincón de Loix, canaliza el tráfico en la zona. Conecta por su extremo norte con la Avda. Dr. Severo Ochoa y con la Avda. Mediterráneo por su extremo sur.



Sección:



Avenida del Dr. Severo Ochoa

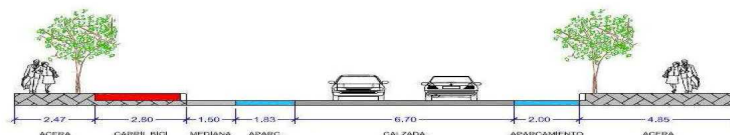
VÍA PRINCIPAL

Descripción:

Vial perteneciente a la red principal. Situada en la Zona 2: Levante- Rincón de Loix, canaliza el tráfico en esta zona y también hacia el extraradio de la ciudad. Conecta por su extremo norte con la Avda. Comunidad Valenciana y con la Avda. Ametlla de Mar por su extremo sur.



Sección:



Avenida de L'Almirall Bernat Sarriá

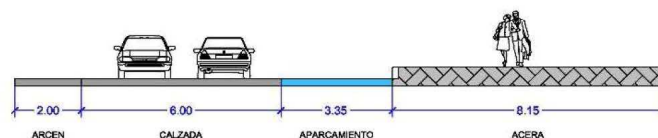
VÍA PRINCIPAL

Descripción:

Vial perteneciente a la red principal. Situada en la Zona 2: Levante- Rincón de Loix, canaliza el tráfico en la zona. Conecta por su extremo norte con la Avda. Albir y con la Calle Ibiza por su extremo sur.



Sección:



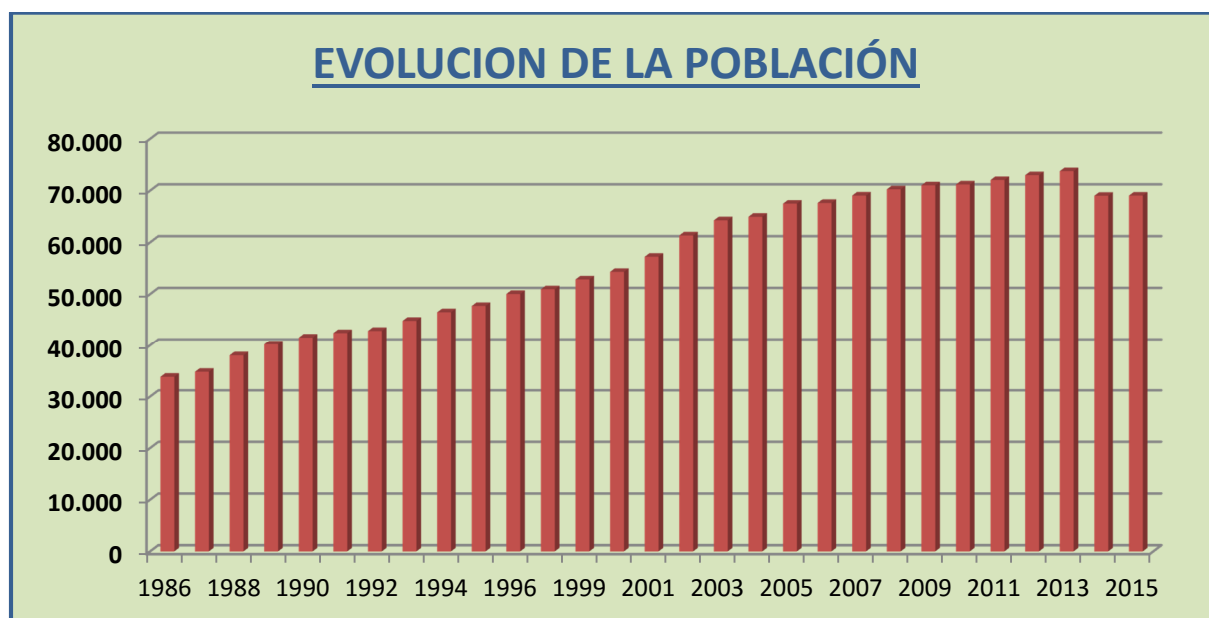
D-2. ANALISIS ACTUAL

D-2.1 POBLACIÓN

Según datos del **INE 2015**, Benidorm cuenta con **69.045 habitantes**. La extensión del término es de 35,5 km², obteniendo una densidad de población de 1792 hab/km².

Si observamos la gráfica de evolución de la población (gráfico 1 y tabla 1) podemos ver que en las últimas dos décadas, la población se ha duplicado, con un índice de crecimiento medio anual del 2,62 %. También podemos vislumbrar que se pueden apreciar tres tendencias de crecimiento distintas, la primera desde 1986 hasta 2003 con una tasa de crecimiento más elevada, la segunda de 2003 hasta 2013 con tasa de crecimiento ascendente pero no elevada como en el periodo anterior y por ultimo desde 2013 hasta 2015 en el que apenas hay crecimiento y en el que se produce un salto brusco negativo de población entre 2013 y 2014.

Benidorm no supera el índice de crecimiento de población anual medio de los últimos diez años que tiene España (0,99%), el de la Comunidad Valenciana (1,34%), y el de la Provincia de Alicante (1,81%), puesto que en la última década su índice de crecimiento de población anual medio de los últimos diez años es de 0,26%.

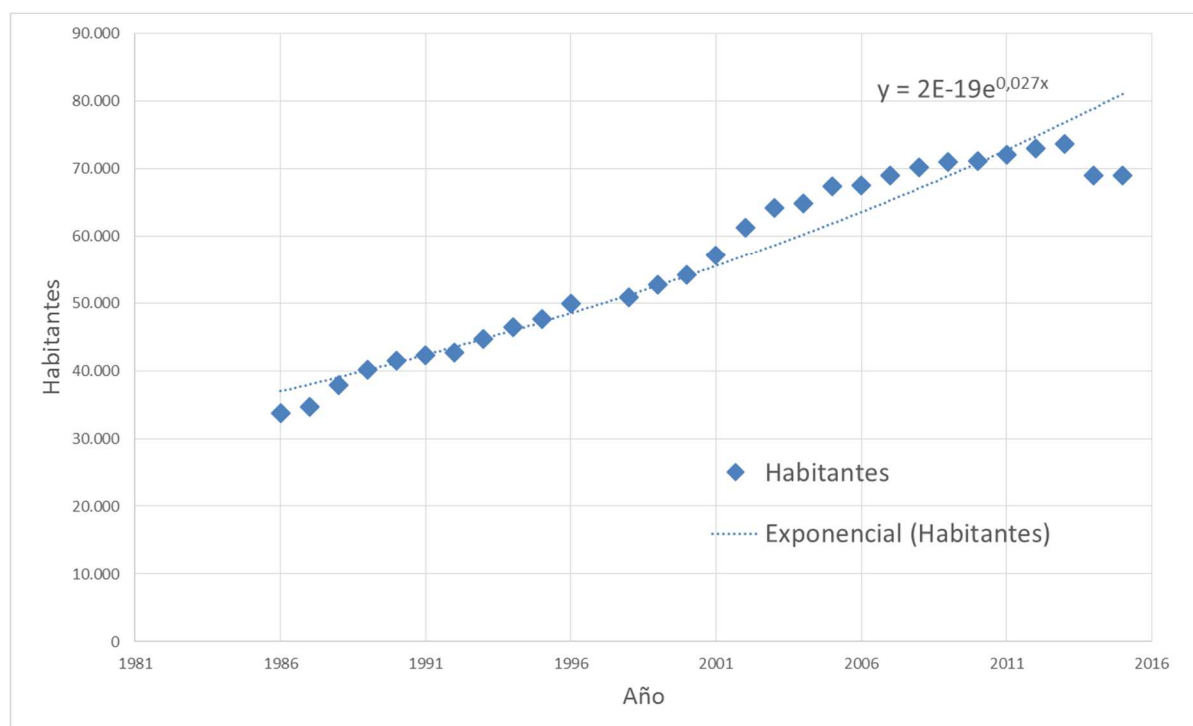


Evolución de la población de Benidorm. Elaboración propia.

POBLACIÓN DESDE 1987 A 2010 (INE)		
AÑO	HABITANTES	CRECIMIENTO %
1986	33.842	
1987	34.831	2,92%
1988	38.044	9,22%
1989	40.196	5,66%
1990	41.556	3,38%
1991	42.442	2,13%
1992	42.856	0,98%
1993	44.812	4,56%
1994	46.493	3,75%
1995	47.715	2,63%
1996	50.041	4,87%
1998	50.946	1,81%
1999	52.845	3,73%
2000	54.319	2,79%
2001	57.227	5,35%
2002	61.352	7,21%
2003	64.267	4,75%
2004	64.956	1,07%
2005	67.492	3,90%
2006	67.627	0,20%
2007	69.058	2,12%
2008	70.258	1,74%
2009	71.034	1,10%
2010	71.198	0,23%
2011	72.062	1,21%
2012	72.991	1,29%
2013	73.768	1,06%
2014	69.010	-6,45%
2015	69.045	0,05%

Evolución de la población de Benidorm. Fuente: INE 2015.

Con estos datos podemos estudiar cuál es la tendencia de crecimiento de la población de Benidorm. Aplicando una línea de regresión exponencial obtenemos la siguiente expresión:



Evolución de la población de Benidorm. Elaboración propia.

Respecto a la población separada por sexos (tabla 2), hay que reseñar que, actualmente, Benidorm cuenta con 34.395 hombres y 34.650 mujeres (datos INE 2015). La evolución poblacional de hombres y mujeres han sido prácticamente similares, así nos encontramos que en los últimos 10 años, por término medio, las mujeres han ocupado un 49,68% de la población con un índice de crecimiento anual medio del 0,37%, mientras que los hombres se sitúan en un 50,32% y un 0,14% respectivamente.

	ÚLTIMOS AÑOS HOMBRES - MUJERES (INE)					
	HOMBRES			MUJERES		
AÑO	HOMBRES	CRECIMIENTO %	% DEL TOTAL	MUJERES	CRECIMIENTO %	% DEL TOTAL
1986	16.770		49,55%	17.072		50,45%
1987	17.309	3,21%	49,69%	17.522	2,64%	50,31%
1988	18.939	9,42%	49,78%	19.105	9,03%	50,22%
1989	20.023	5,72%	49,81%	20.173	5,59%	50,19%
1990	20.711	3,44%	49,84%	20.845	3,33%	50,16%
1991	20.899	0,91%	49,24%	21.543	3,35%	50,76%
1992	21.124	1,08%	49,29%	21.732	0,88%	50,71%
1993	22.075	4,50%	49,26%	22.737	4,62%	50,74%
1994	22.935	3,90%	49,33%	23.558	3,61%	50,67%
1995	23.532	2,60%	49,32%	24.183	2,65%	50,68%
1996	24.553	4,34%	49,07%	25.488	5,40%	50,93%
1998	24.986	1,76%	49,04%	25.960	1,85%	50,96%
1999	25.981	3,98%	49,16%	26.864	3,48%	50,84%

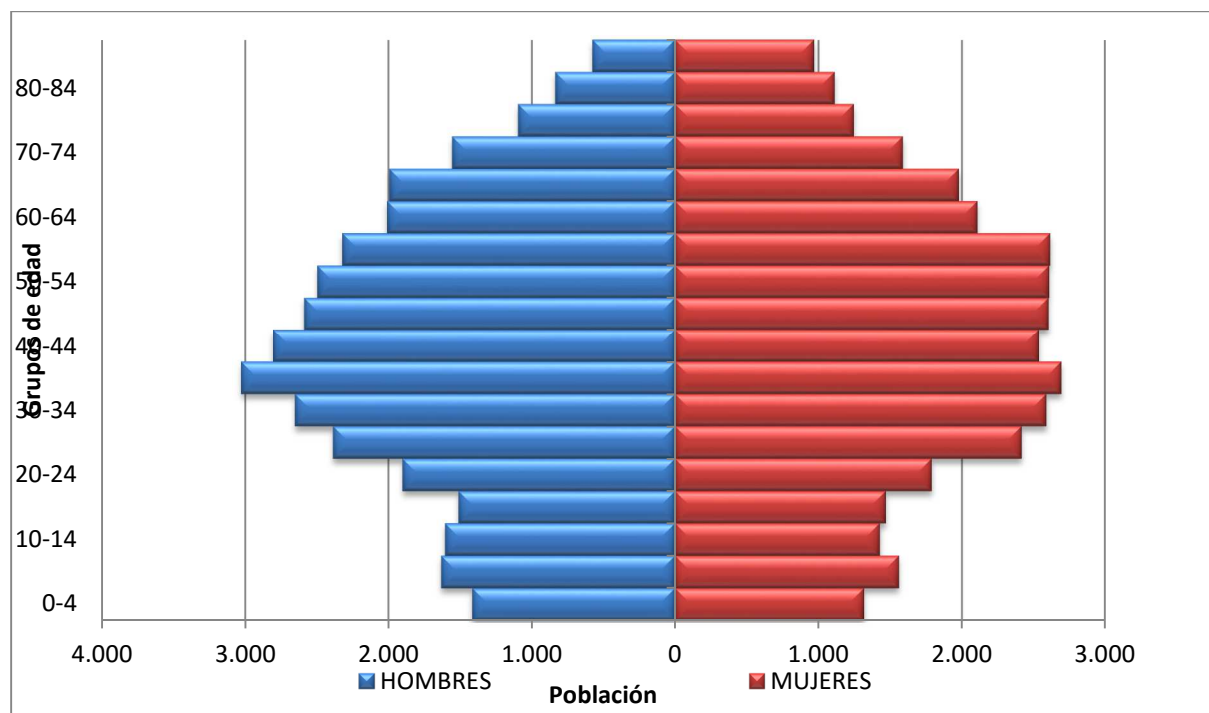
ÚLTIMOS AÑOS HOMBRES - MUJERES (INE)						
AÑO	HOMBRES			MUJERES		
	HOMBRES	CRECIMIENTO %	% DEL TOTAL	MUJERES	CRECIMIENTO %	% DEL TOTAL
2000	26.625	2,48%	49,02%	27.694	3,09%	50,98%
2001	28.109	5,57%	49,12%	29.118	5,14%	50,88%
2002	30.429	8,25%	49,60%	30.923	6,20%	50,40%
2003	32.061	5,36%	49,89%	32.206	4,15%	50,11%
2004	32.561	1,56%	50,13%	32.395	0,59%	49,87%
2005	34.038	4,54%	50,43%	33.454	3,27%	49,57%
2006	34.062	0,07%	50,37%	33.565	0,33%	49,63%
2007	34.937	2,57%	50,59%	34.121	1,66%	49,41%
2008	35.516	1,66%	50,55%	34.742	1,82%	49,45%
2009	35.796	0,79%	50,39%	35.238	1,43%	49,61%
2010	35.855	0,16%	50,36%	35.343	0,30%	49,64%
2011	36.282	1,19%	50,35%	35.780	1,24%	49,65%
2012	36.800	1,43%	50,42%	36.191	1,15%	49,58%
2013	37.157	0,97%	50,37%	36.611	1,16%	49,63%
2014	34.467	-7,24%	49,94%	34.543	-5,65%	50,06%
2015	34.395	-0,21%	49,82%	34.650	0,31%	50,18%

Evolución poblacional Benidorm 1987-2015 dividida por sexos. Fuente: INE 2015.

A continuación se analiza la estructura poblacional de Benidorm, teniendo en cuenta las variables de edad y sexo, según datos obtenidos del INE en 2015:

POR GRUPO DE EDAD (2015) INE						
	HOMBRES		MUJERES		TOTAL	
	HABITANTES	% DEL TOTAL	HABITANTES	% DEL TOTAL	HABITANTES	% DEL TOTAL
0-4	1.415	2,05%	1.318	1,91%	2.733	3,96%
5-9	1.630	2,36%	1.561	2,26%	3.191	4,62%
10-14	1.605	2,32%	1.428	2,07%	3.033	4,39%
15-19	1.511	2,19%	1.470	2,13%	2.981	4,32%
20-24	1.901	2,75%	1.791	2,59%	3.692	5,35%
25-29	2.385	3,45%	2.418	3,50%	4.803	6,96%
30-34	2.651	3,84%	2.590	3,75%	5.241	7,59%
35-39	3.027	4,38%	2.695	3,90%	5.722	8,29%
40-44	2.804	4,06%	2.538	3,68%	5.342	7,74%
45-49	2.588	3,75%	2.606	3,77%	5.194	7,52%
50-54	2.495	3,61%	2.610	3,78%	5.105	7,39%
55-59	2.322	3,36%	2.617	3,79%	4.939	7,15%
60-64	2.009	2,91%	2.109	3,05%	4.118	5,96%
65-69	1.992	2,89%	1.980	2,87%	3.972	5,75%
70-74	1.554	2,25%	1.589	2,30%	3.143	4,55%
75-79	1.095	1,59%	1.246	1,80%	2.341	3,39%
80-84	835	1,21%	1.114	1,61%	1.949	2,82%
85 y más	576	0,83%	970	1,40%	1.546	2,24%
Total	34.395	49,82%	34.650	50,18%	69.045	100,00%

Poblacional Benidorm 2015 dividida por sexos y edades. Fuente: INE 2015.



Poblacional Benidorm 2015 dividida por sexos y edades. Fuente: INE 2015.

INDICADORES DEMOGRÁFICOS		
ÍNDICE	CRITERIO	%
Dependencia	$((\text{Pob. } <15 + \text{Pob. } >64) / (\text{Pob. De } 15 \text{ a } 64)) \times 100$	46,48%
Envejecimiento	$((\text{Pob. } >64) / (\text{Pob. } <15)) \times 100$	144,59%
Longevidad	$((\text{Pob. } >74) / (\text{Pob. } >64)) \times 100$	45,06%
Maternidad	$((\text{Pob. De } 0 \text{ a } 4) / (\text{Mujeres de } 15 \text{ a } 49)) \times 100$	16,97%
Tendencia	$((\text{Pob de } 0 \text{ a } 4) / (\text{Pob. De } 5 \text{ a } 9)) \times 100$	85,65%
Renovación de la población activa	$((\text{Pob. De } 20 \text{ a } 29) / (\text{Pob. De } 55 \text{ a } 64)) \times 100$	93,79%

Tabla 4. Indicadores demográficos Benidorm 2015. Fuente: elaboración propia.

Lo más destacable de esta información es el indicador demográfico de **renovación de la población activa**. Benidorm cuenta con una población con edades comprendidas entre 20 y 29 años que es un 92,79 % de la comprendida entre 55 y 64. Esto significa que el municipio, hoy en día, tiende a un descenso de población. Comparado con la Provincia de Alicante y la Comunidad Valenciana, Benidorm cuenta con una renovación de la población activa muy baja.

Otros datos que se extraen del estudio de la estructura de la población son los indicadores de **dependencia**, **longevidad**, **maternidad** y **tendencia**. Todos ellos devuelven valores que se sitúan en la línea de la Provincia de Alicante y la Comunidad Valenciana y por tanto no se encuentran peculiaridades o desviaciones reseñables.

D-2.2 POBLACIÓN TURISTICA

La ciudad de Benidorm es netamente turística y debido a esta condición presenta un aumento muy considerable de población prácticamente durante la totalidad del año, pero muy especialmente durante épocas vacacionales.

A continuación se incluyen los datos de todos los lugares de hospedaje de Benidorm, diferenciándose entre hoteles, campings y apartamentos. Y posteriormente se desarrollaran los diferentes índices de actividad de las tres tipologías de alojamiento.

D-2.2.1 ALOJAMIENTO HOTELES

A continuación se tabulan todos los hoteles, distribuidos por subzonas y con el número de habitaciones.

Nombre	Categoría	Habitaciones	Plazas	ZONA
Alone	3*	112	112	0
Tropic	3*	98	98	0
Contestable	1*	29	55	1
Canfali	2*	38	73	1
Colón	2*	37	66	1
Don José	2*	62	120	1
Fetiché Alojamiento con Encanto	2*	17	18	1
Los Angeles	2*	15	44	1
Santa Faz	2*	30	72	1
Alameda	3*	68	131	1
Bilbaino	3*	38	71	1
Centro Mar	3*	54	105	1
Rocamar	3*	18	46	1
Sol	3*	42	76	1
Villa Venecia	5*	25	42	1
Irati	1*	9	16	1
Queen's	1*	36	46	1
Asturias	1*	48	79	2
Celymar	1*	44	80	2
Iris	1*	12	24	2
Marbella	1*	18	44	2
Rosabel	1*	34	60	2
Brasil	2*	90	172	2
Camposol	2*	123	212	2
Esmeralda Beach	2*	68	126	2
Fleming	2*	104	200	2
Internacional	2*	42	72	2
Las Vegas	2*	113	234	2
Mar Blau (Ona Sol Hotels)	2*	53	105	2
Mayna	2*	80	128	2
Primavera	2*	44	78	2
Teremar	2*	72	136	2
Vista Oro (Ona Sol Hotels)	2*	90	180	2

Nombre	Categoría	Habitaciones	Plazas	ZONA
Condal	3*	66	128	2
Golden	3*	52	94	2
Magic Fenicia	3*	268	508	2
Marconi	3*	103	197	2
Melina	3*	185	364	2
Milord's Suite	3*	28	56	2
Montemar	3*	115	223	2
Montesol	3*	84	176	2
Oasis Plaza	3*	112	210	2
Tanit	3*	83	147	2
Voramar	3*	136	260	2
Los Álamos	3*	135	262	3
Poseidon Resort	3*	466	908	3
Agir	4*	76	148	3
Avenida (Ona Sol Hotels)	4*	156	290	3
Belroy	4*	125	234	3
Benidorm Centre (Grupo Bali)	4*	99	198	3
Benidorm Plaza	4*	226	439	3
Cimbel	4*	150	282	3
Madeira Centro	4*	239	500	3
Sandos Monaco (Sandos Hotels)	4*	199	384	3
Servigroup Diplomatic	4*	252	488	3
Sol Costablanca (Sol Hoteles)	4*	185	355	3
Victoria (Best Western)	4*	132	251	3
Agua Azul	3*	132	277	4
Bristol Park	3*	89	173	4
Magic Cristal Park	3*	458	863	4
Primavera Park	3*	136	352	4
Prince Park	3*	165	330	4
Princesa (RH)	4*	226	441	4
Royal	4*	94	178	4
Joya	2*	133	266	5
Andalucia	2*	46	90	6
Atenea	3*	100	155	6
Carlos I	3*	197	372	6
Fiesta Park (Port)	3*	338	644	6
Olympus	3*	147	300	6
Rambla	3*	149	292	6
Sol y Sombra	3*	213	458	6
Acapulco	3*	122	252	7
Benilux Park	3*	216	424	7
Cabana (Grupo Bali)	3*	247	494	7
Jaime I	3*	104	212	7
Corona del Mar (RH)	4*	126	254	8
Magic Villa del Mar	4*	108	212	8
Poseidon Playa	3*	312	594	9
Blue Sea Calas Marina	3*	117	224	10
El Palmeral	3*	63	110	10
Servigroup Torre Dorada	3*	243	476	10
Bali Gran Hotel (Grupo Bali)	4*	776	1549	10

Nombre	Categoría	Habitaciones	Plazas	ZONA
Delfin Gran Hotel	4*	98	179	10
Palm Court	1*	49	90	11
Perla	2*	112	219	11
Rio Park (Med Playa Hotels)	2*	456	864	11
Ambassador Playa I y II	3*	398	796	11
Caballo de Oro	3*	242	484	11
Helios	3*	283	536	11
Magic Villa de Benidorm	3*	120	228	11
Presidente	3*	291	434	11
Riudor (Med Playa Hotels)	3*	168	326	11
Servigroup Orange	3*	247	472	11
Servigroup Pueblo Benidorm	3*	539	958	11
Servigroup Venus	3*	358	716	11
Brisa	4*	70	121	11
Don Pancho	4*	252	505	11
La Marina	4*	314	628	11
Les Dunes Comodoro	4*	92	184	11
Servigroup Castilla	4*	132	262	11
Gala Placidia	3*	136	272	12
Regente (Med Playa Hotels)	3*	195	390	12
Servigroup Nereo	3*	195	382	12
Servigroup Rialto	3*	133	259	12
Benikactus	3*	136	259	13
Lido (Mediterraneo Sur)	3*	64	124	13
Mont Park	3*	147	280	13
Nadal	3*	40	72	13
Los Dalmatas (Ona Sol Hotels)	4*	267	500	13
Magic Rock Gardens	4*	254	461	13
Palm Beach	4*	299	602	13
Deloix	4*	194	384	14
Mediterraneo	4*	176	342	14
Lope de Vega	2*		124	15
Rosamar	3*	364	728	15
Servigroup Calypso	3*	296	581	15
Sol Pelicanos Ocas (Sol Hoteles)	3*	794	1503	15
Dynastic	4*	206	414	15
Flamingo Oasis (Med Playa Hotels)	4*	398	724	15
Flash	4*	192	380	15
Levante Club & Spa	4*	184	372	15
Melia Benidorm (Melia Hoteles)	4*	524	1052	15
Riviera Beachotel	4*	99	196	15
Europeo Benidorm	2*	16	32	16
La Estacion (Poseidon)	4*	134	152	17
Melia Villaitana	4*	356	808	18
Barceló Asia Gardens Hotel & Thai Spa	5*	311	624	18
The Level Melia Villaitana	5*	99	204	18

D-2.2.2 ALOJAMIENTO CAMPINGS

A continuación se tabulan todos los campings, distribuidos por subzonas y con el número de plazas.

Nombre	Categoría	Plazas	ZONA
La Torreta	3	756	15
El Raco	3	2087	15
Benidorm	3	337	16
Arena Blanca	3	549	16
Armanello	3	559	16
Benisol	3	902	16
Villasol	3	997	16
Magic Excalibur	4	1430	16
Villamar	3	3270	16
Almafrá	5	666	17
Magic Natura Lodge Resort	4	1263	18

D-2.2.3 ALOJAMIENTO APARTAMENTOS

A continuación se tabulan todos los apartamentos turísticos, distribuidos por subzonas y con el número de habitaciones.

Nombre	Categoría	Habitación	ZONA
Alpha	2LL	53	11
Amalia	2LL	30	3
Atlantida	2LL	51	2
Avenida Apartamentos	2LL	70	3
Bahía	3LL	25	10
Benibeach	2LL	160	8
Benidorm Celebrations	2LL	93	12
Benimar	2LL	27	4
Bermudas	2LL	108	12
Buenos Aires	2LL	40	13
Cádiz	2LL	27	14
Carlos V	2LL	24	11
Don Cesar	3LL	31	1
Don Jorge	3LL	164	13
El Faro	2LL	65	10
El Trebol	2LL	60	11
Estudios Benidorm	2LL	70	1
Evamar	3LL	138	15
Gemelos XX	2LL	50	11
Gemelos XXII	2LL	61	15
Halley	3LL	69	12
La Caseta	2LL	36	4
La Era Park	2LL	72	4
Les Dunes Suites	2LL	88	11

Nombre	Categoría	Habitación	ZONA
Levante Beach	3LL	40	12
Levante Club	3LL	138	12
Levante Lux	3LL	136	12
Luxmar	2LL	30	15
Luxmar	2LL	61	12
Magic Monika Holidays	1LL	326	0
Maja	2LL	60	2
Manconfort Essence	2LL	126	11
Marconfort Benidorm Suites	4LL	200	11
Maryciel	2LL	40	11
Mayra	2LL	32	12
Mirador	2LL	32	10
Now Benidorm	2LL	38	12
Oasis Benidorm	3LL	60	11
Paraiso 10	2LL	154	11
Paraiso Centro	2LL	45	3
Paraiso Florida	2LL	30	10
Payma	2LL	30	11
Picasso	2LL	36	12
Pierre & Vacances Benidorm Levante	2LL	99	11
Pierre & Vacances Poniente	4LL	80	9
Primavera Park	2LL	40	4
Ribera	2LL	37	2
Senabre Palais	3LL	20	1
Terralta	3LL	160	7
Torre Belroy	3LL	58	3
Torre Yago	2LL	25	11
Triomar Ibiza	2LL	31	11
Vistamar	2LL	80	11

D-2.2.4 INDICES ALOJAMIENTO HOTELES

D-2.2.4.1 Descripción encuesta hotelera

La **Encuesta de Ocupación Hotelera** ha sustituido desde enero de 1999 a la antigua Encuesta de Movimiento de Viajeros en Establecimientos Hoteleros (MVEH), ampliando la investigación a la categoría de una estrella y similares puesto que además de suponer más del 50 por ciento del total de establecimientos, representan más del 5 por ciento de entrada de viajeros.

Los datos de la Encuesta reflejan la doble vertiente que se considera en el estudio del turismo: del lado de la demanda, se ofrece información sobre viajeros, pernoctaciones y estancia media distribuidos por país de residencia de los viajeros y categoría de los establecimientos que ocupan o por Comunidad o Ciudad Autónoma de procedencia en el caso de los viajeros residentes en España; del lado de la oferta se proporciona el número de establecimientos abiertos estimados, plazas estimadas, grados de ocupación e información sobre el empleo en el sector, según la categoría del establecimiento.

Esta información se ofrece mensualmente, a nivel nacional, de comunidad autónoma, provincial, de zona turística y de punto turístico.

Las unidades de análisis son todos los establecimientos hoteleros inscritos como tales en el correspondiente registro de las Consejerías de Turismo de cada Comunidad Autónoma.

Son establecimientos hoteleros aquellos establecimientos que prestan servicios de alojamiento colectivo mediante precio con o sin otros servicios complementarios (hotel, hotel-apartamento o apartahotel, motel, hostel, pensión,...).

Recogida de la información

La consulta de datos básicos se refiere a siete días seguidos de cada mes, elegidos aleatoriamente, de tal manera que entre todos los establecimientos cubran el mes completo.

Se hace una segunda consulta sobre el total de viajeros alojados y de pernoctaciones causadas durante todo el mes al que se refieren los datos y sobre el periodo de apertura en el mes considerado; en los estratos de tres, cuatro y cinco estrellas de oro de todas las provincias.

La información es suministrada mensualmente por los establecimientos hoteleros, mediante cuestionario, al Instituto Nacional de Estadística. Es posible, asimismo, remitir la información mediante el envío telemático o carga de un fichero XML o a través de la conexión a internet mediante el sistema ARCE, cumplimentando directamente el cuestionario en pantalla.

Difusión de la información

La información se presenta en diferentes niveles de desagregación geográfica: nacional, de comunidad autónoma, provincial, de zonas y de puntos turísticos. Se han considerado las zonas (conjunto de municipios), así como los municipios en los que se localiza de forma específica la afluencia turística.

Las estimaciones de los datos que se publican se realizan partiendo de los datos que contestan los establecimientos en la semana de referencia, excepto para los estratos de tres, cuatro y cinco estrellas de oro, en donde se calculan partiendo también de los totales mensuales.

Zona turística es el conjunto de municipios en los que se localiza de forma específica la afluencia turística.

Un ejemplo de zona turística es La Costa Blanca (Alicante), que comprende todos estos municipios: Alicante, Alfaz del Pí, Altea, Benidorm, Benissa, Calpe, El Campello, Denia, Elche, Finestrat, Guardamar del Segura, Orihuela, Pilar de la Horadada, Poble Nou de Benitatxell, Els Poblets, Santa Pola, Teulada, Torrevieja, Villajoyosa, Javea

Punto Turístico es el municipio donde la concentración de la oferta turística es significativa, en nuestro caso Benidorm.

Definición de variables

Establecimientos hoteleros abiertos estimados

Se entiende por establecimiento hotelero abierto de temporada, aquel en el que el mes de referencia está comprendido dentro de su periodo de apertura.

Habitaciones estimadas de un establecimiento

La habitación se define como el cuarto o conjunto de cuartos que constituyen una unidad indivisible destinada a ser alquilada para alojamiento.

Las habitaciones pueden ser individuales, dobles o múltiples según estén equipadas permanentemente para alojar a una, dos o más personas.

Plazas estimadas de un establecimiento

El número de plazas estimadas por la encuesta de los establecimientos abiertos de temporada. El número de plazas equivale al número de camas fijas del establecimiento.

No se incluyen, por tanto, las supletorias. Las de matrimonio dan lugar a dos plazas.

Grado de ocupación por habitaciones

Relación, en porcentaje, entre la media diaria de habitaciones ocupadas en el mes y el total de habitaciones disponibles

Grado de ocupación por plazas

Relación, en porcentaje, entre el total de las pernoctaciones y el producto de las plazas disponibles por los días a los que se refieren las pernoctaciones más las camas supletorias utilizadas

Se entiende por camas supletorias todas aquellas que no tengan carácter fijo y que no estén en las plazas declaradas oficialmente por el establecimiento y que constan en el directorio.

Grado de ocupación por plazas en fin de semana

Relación, en porcentaje, entre las pernoctaciones del viernes y sábado que caen dentro de la semana de referencia y el producto de las plazas, incluyendo las camas supletorias de esos dos días, por los días a que se refieren las pernoctaciones, en este caso dos.

Personal ocupado

Se define como el conjunto de personas, remuneradas y no remuneradas, que contribuyen mediante la aportación de su trabajo, a la producción de bienes y servicios en el establecimiento y/o empresas explotadoras durante el período de referencia de la encuesta, aunque trabajen fuera de los locales del mismo.

Se corresponde con el número total de personas que trabajan en la unidad de observación (incluidos los propietarios que trabajan, los socios que trabajan con regularidad en la unidad y los familiares no retribuidos que trabajan con regularidad en la unidad) y el de personas que, aunque trabajan fuera de la unidad, pertenecen a ella y son retribuidas por ella (por ejemplo, los representantes de comercio, el personal de mensajería y los equipos de reparación y mantenimiento que trabajan por cuenta de la unidad de observación). Incluye tanto al personal remunerado como al no remunerado.

Un trabajador de una agencia de colocación temporal es un empleado de la agencia y no de la unidad (empresa) donde trabaja.

Viajeros entrados

Todas aquellas personas que realizan una o más pernoctaciones seguidas en el mismo alojamiento.

Los viajeros se clasifican por su país de residencia.

Pernoctaciones o plazas ocupadas

Se entiende por pernoctación cada noche que un viajero se aloja en el establecimiento. Al igual que en la entrada de viajeros, las plazas ocupadas se desglosan según el lugar de residencia.

Estancia media en alojamientos de turismo

Esta variable es una aproximación al número de días que, por término medio, los viajeros permanecen en los establecimientos y se calcula como cociente entre las pernoctaciones y el número de viajeros.

D-2.2.4.2 Establecimientos abiertos estimados

Son establecimientos hoteleros aquellos establecimientos que prestan servicios de alojamiento colectivo mediante precio con o sin otros servicios complementarios (hotel, hotel-apartamento o apartahotel, motel, hostel, pensión,...).

Se entiende por establecimiento hotelero abierto de temporada, aquel en el que el mes de referencia está comprendido dentro de su periodo de apertura.

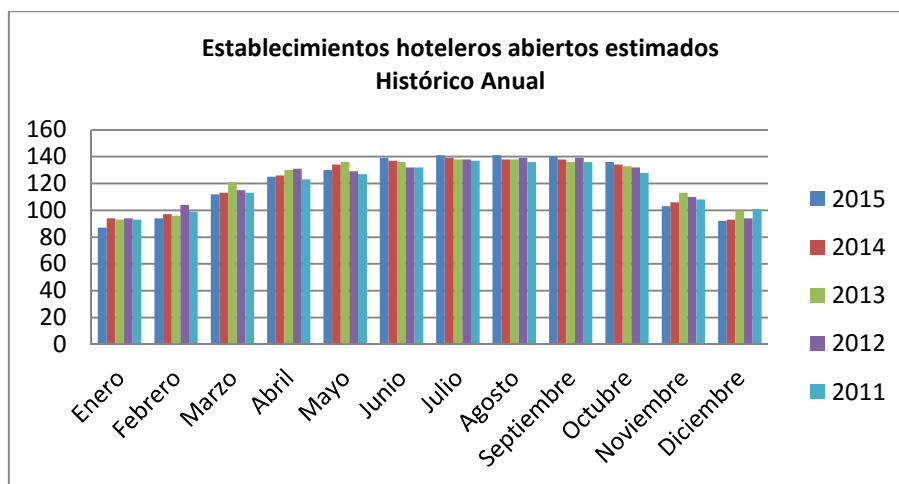
Periodicidad: Mensual

Unidad: Número de Establecimientos hoteleros abiertos

	2015	2014	2013	2012	2011
Enero	87	94	93	94	93
Febrero	94	97	96	104	99
Marzo	112	113	121	115	113
Abril	125	126	130	131	123
Mayo	130	134	136	129	127
Junio	139	137	136	132	132
Julio	141	139	138	138	137
Agosto	141	138	138	139	136
Septiembre	140	138	136	139	136
Octubre	136	134	133	132	128
Noviembre	103	106	113	110	108
Diciembre	92	93	100	94	101

Establecimientos hoteleros abiertos estimados

Fuente: Instituto Nacional de Estadística y elaboración propia



Establecimientos abiertos estimados por meses

Fuente: Instituto Nacional de Estadística y elaboración propia

D-2.2.4.3 Habitaciones estimadas

La habitación se define como el cuarto o conjunto de cuartos que constituyen una unidad indivisible destinada a ser alquilada para alojamiento. Las habitaciones pueden ser individuales, dobles o múltiples según estén equipadas permanentemente para alojar a una, dos o más personas.

Las habitaciones estimadas se calculan a partir de la información obtenida en los establecimientos abiertos estimados.

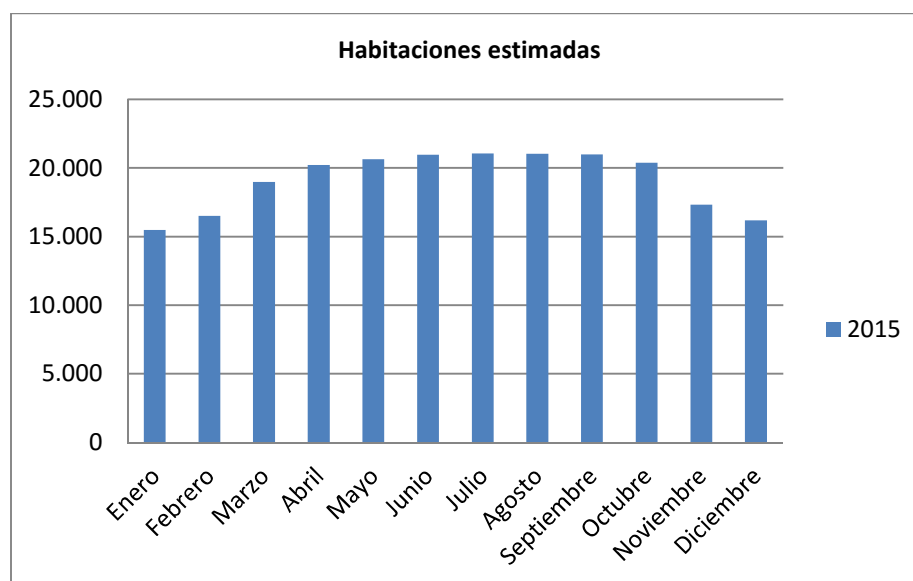
Periodicidad: Mensual

Unidad: Número de Habitaciones

Mes	2015
Enero	15.474
Febrero	16.505
Marzo	18.986
Abril	20.214
Mayo	20.624
Junio	20.954
Julio	21.047
Agosto	21.041
Septiembre	20.976
Octubre	20.370
Noviembre	17.331
Diciembre	16.178

Habitaciones estimadas

Fuente: Instituto Nacional de Estadística y elaboración propia



Habitaciones estimadas por meses

Fuente: Instituto Nacional de Estadística y elaboración propia

D-2.2.4.4 Plazas estimadas

El número de plazas equivale al número de camas fijas del establecimiento. No se incluyen, por tanto, las supletorias. Las de matrimonio dan lugar a dos plazas.

Las plazas estimadas se calculan a partir de la información obtenida en los establecimientos abiertos estimados.

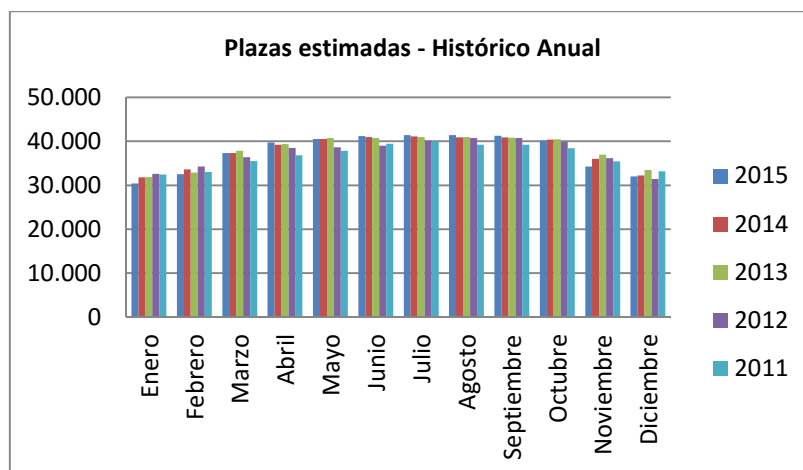
Periodicidad: Mensual

Unidad: Número de Plazas

	2015	2014	2013	2012	2011
Enero	30.417	31.827	31.879	32.610	32.438
Febrero	32.495	33.575	32.879	34.281	33.052
Marzo	37.329	37.331	37.825	36.356	35.477
Abril	39.735	39.216	39.376	38.487	36.826
Mayo	40.556	40.538	40.759	38.627	37.810
Junio	41.195	40.988	40.759	38.963	39.432
Julio	41.375	41.130	40.961	40.184	39.976
Agosto	41.363	40.896	40.961	40.717	39.236
Septiembre	41.236	40.896	40.839	40.719	39.236
Octubre	40.174	40.392	40.474	39.869	38.435
Noviembre	34.271	36.043	36.927	36.187	35.417
Diciembre	32.014	32.212	33.470	31.423	33.189

Plazas estimadas

Fuente: Instituto Nacional de Estadística y elaboración propia



Plazas estimadas por meses

Fuente: Instituto Nacional de Estadística y elaboración propia

D-2.2.4.5 Grado de Ocupación

Grado de Ocupación por Habitaciones

Relación, en porcentaje, entre la media diaria de habitaciones ocupadas en el mes y el total de habitaciones disponibles.

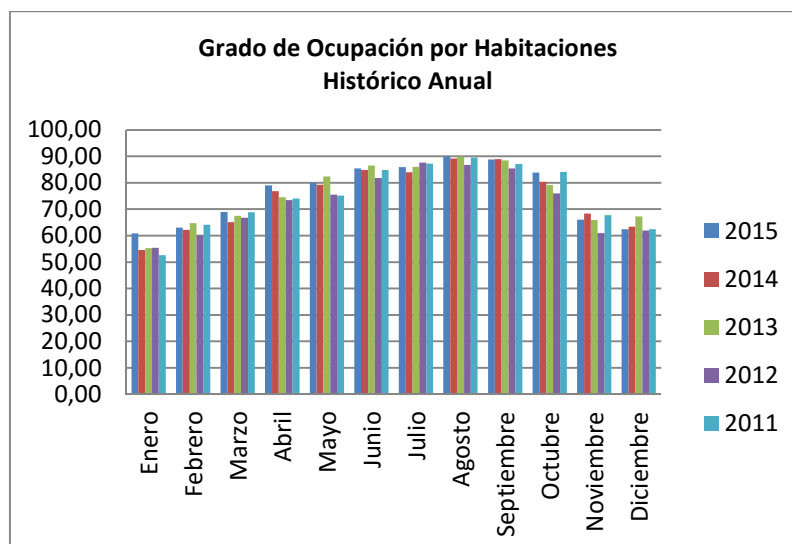
Periodicidad: Mensual

Unidad: Tanto por ciento

	2015	2014	2013	2012	2011
Enero	60,85	54,61	55,26	55,37	52,63
Febrero	63,06	62,17	64,70	59,96	64,13
Marzo	69,00	65,12	67,53	66,81	68,84
Abril	79,00	76,78	74,55	73,47	74,08
Mayo	79,98	79,30	82,40	75,46	75,13
Junio	85,45	84,78	86,45	81,81	84,82
Julio	85,88	83,94	85,98	87,63	87,24
Agosto	89,87	89,16	89,87	86,79	89,53
Septiembre	88,86	88,89	88,41	85,46	87,16
Octubre	83,87	80,30	79,10	76,02	84,14
Noviembre	66,03	68,38	65,88	60,92	67,79
Diciembre	62,43	63,34	67,26	61,99	62,47
Media	76,19	75,69	76,48	73,47	75,63

Grado de Ocupación por Habitaciones

Fuente: Instituto Nacional de Estadística y elaboración propia



Grado de Ocupación por Habitaciones por meses

Fuente: Instituto Nacional de Estadística y elaboración propia

Grado de Ocupación por Plazas

Relación, en porcentaje, entre el total de las pernoctaciones y el producto de las plazas disponibles por los días a los que se refieren las pernoctaciones más las camas supletorias utilizadas.

Se entiende por camas supletorias todas aquellas que no tengan carácter fijo y que no estén en las plazas declaradas oficialmente por el establecimiento y que no constan en el directorio.

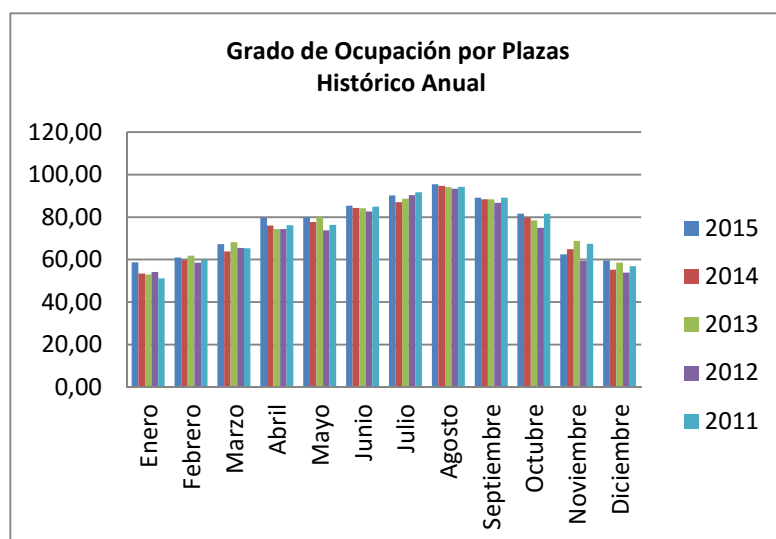
Periodicidad: Mensual

Unidad: Tanto por ciento

	2015	2014	2013	2012	2011
Enero	58,70	53,37	52,96	54,16	51,11
Febrero	60,89	59,76	61,86	58,49	59,95
Marzo	67,31	63,77	68,25	65,47	65,39
Abril	79,66	75,95	74,39	74,31	76,12
Mayo	79,97	77,65	80,10	73,77	76,25
Junio	85,38	84,29	84,17	82,59	84,85
Julio	90,10	86,99	88,72	90,30	91,72
Agosto	95,51	94,76	94,15	93,33	94,25
Septiembre	89,08	88,40	88,36	86,75	89,08
Octubre	81,55	79,63	78,39	74,94	81,53
Noviembre	62,46	64,85	68,82	59,43	67,50
Diciembre	59,64	55,26	58,59	53,85	56,91
Media	75,85	74,87	75,92	73,30	75,51

Grado de Ocupación por Plazas

Fuente: Instituto Nacional de Estadística y elaboración propia



Grado de Ocupación por Plazas por meses

Fuente: Instituto Nacional de Estadística y elaboración propia

Grado de Ocupación por Plazas en fin de semana

Relación, en porcentaje, entre las pernотaciones del viernes y sábado que caen dentro de la semana de referencia y el producto de las plazas, incluyendo las camas supletorias de esos dos días, por los días a que se refieren las pernотaciones, en este caso dos.

Se entiende por pernотación cada noche que un viajero se aloja en el establecimiento

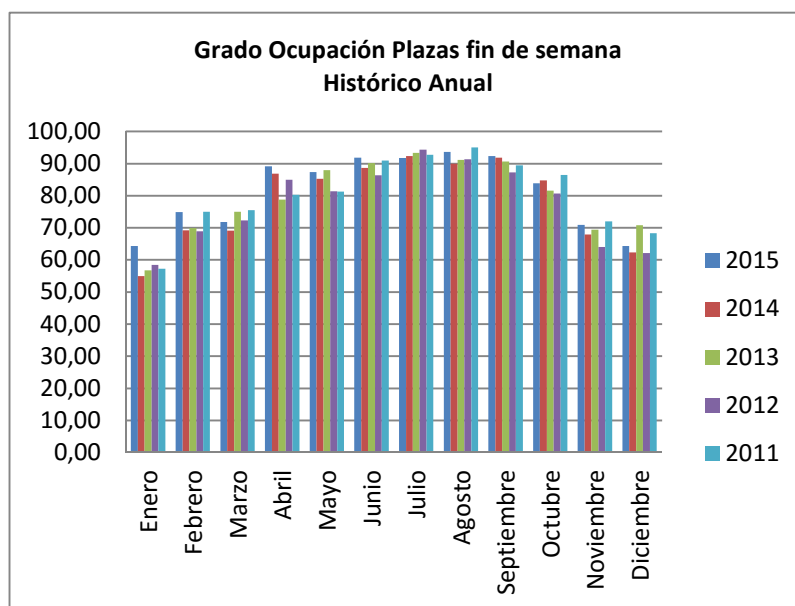
Periodicidad: Mensual

Unidad: Tanto por ciento

	2015	2014	2013	2012	2011
Enero	64,29	55,01	56,76	58,46	57,28
Febrero	74,93	69,26	69,91	68,94	75,00
Marzo	71,84	69,14	75,01	72,32	75,54
Abril	89,13	86,83	78,83	84,99	80,26
Mayo	87,41	85,32	87,99	81,43	81,32
Junio	91,90	88,71	90,19	86,40	90,98
Julio	91,76	92,33	93,35	94,34	92,79
Agosto	93,65	89,98	91,15	91,35	95,02
Septiembre	92,31	91,86	90,70	87,31	89,45
Octubre	83,90	84,73	81,54	80,73	86,50
Noviembre	70,91	67,95	69,42	64,01	72,05
Diciembre	64,29	62,36	70,84	62,12	68,32
Media	81,36	79,71	80,52	78,57	81,10

Grado de Ocupación por Plazas en fin de semana

Fuente: Instituto Nacional de Estadística y elaboración propia



Grado de Ocupación por Plazas en fin de semana por meses

Fuente: Instituto Nacional de Estadística y elaboración propia

D-2.2.4.6 Personal ocupado

Se define como el conjunto de personas, remuneradas y no remuneradas, que contribuyen mediante la aportación de su trabajo, a la producción de bienes y servicios en el establecimiento y/o empresas explotadoras durante el período de referencia de la encuesta, aunque trabajen fuera de los locales del mismo.

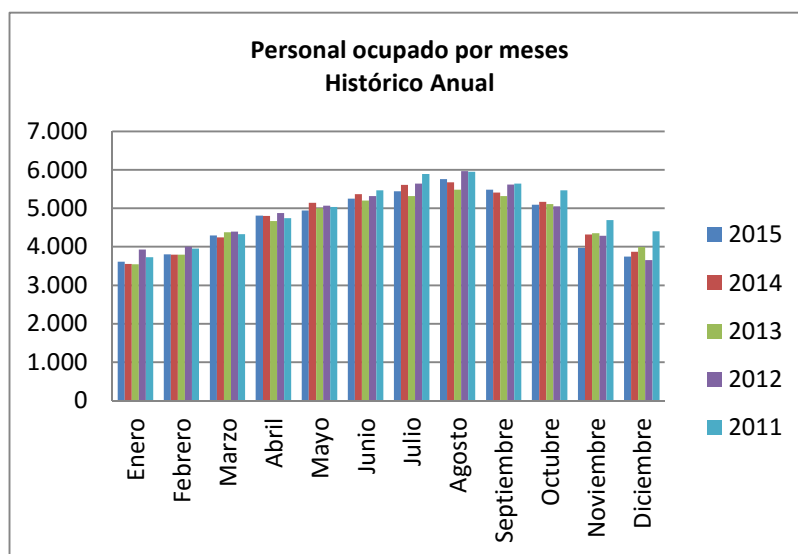
Periodicidad: Mensual

Unidad: Número de Trabajadores

	2015	2014	2013	2012	2011
Enero	3.615	3.556	3.549	3.931	3.730
Febrero	3.802	3.798	3.797	4.004	3.951
Marzo	4.296	4.246	4.380	4.392	4.332
Abril	4.811	4.807	4.670	4.878	4.747
Mayo	4.945	5.144	5.002	5.073	5.040
Junio	5.254	5.369	5.207	5.319	5.470
Julio	5.443	5.609	5.319	5.642	5.895
Agosto	5.763	5.681	5.488	5.971	5.955
Septiembre	5.486	5.409	5.319	5.621	5.645
Octubre	5.099	5.169	5.110	5.052	5.472
Noviembre	3.967	4.324	4.357	4.289	4.695
Diciembre	3.747	3.874	3.994	3.656	4.408

Personal ocupadp

Fuente: Instituto Nacional de Estadística y elaboración propia



Personal ocupado por meses

Fuente: Instituto Nacional de Estadística y elaboración propia

D-2.2.4.7 Viajeros entrados

Todas aquellas personas que realizan una o más pernoctaciones seguidas en el mismo alojamiento.

Los viajeros se clasifican por su residencia, ya sea en España o en el extranjero, y al mismo tiempo por países.

Viajeros entrados por Residencia

Todas aquellas personas que realizan una o más pernoctaciones seguidas en el mismo alojamiento.

Viajeros entrados por Residencia en el extranjero

Periodicidad: Mensual

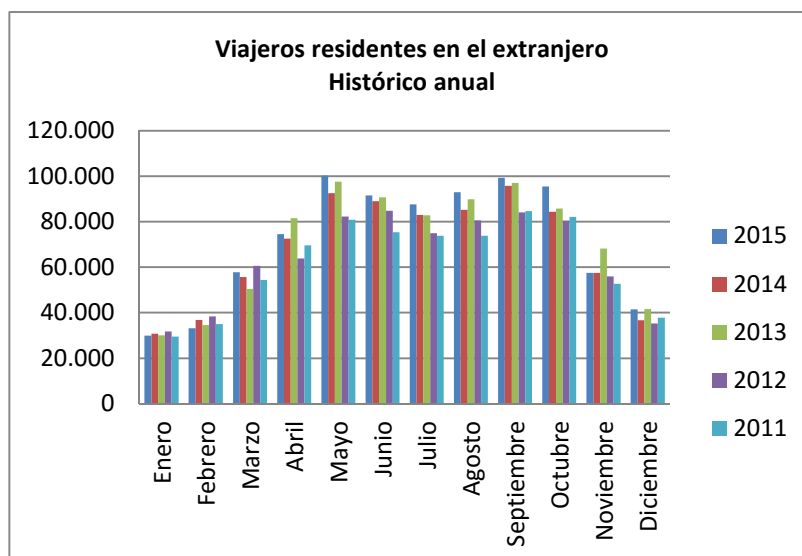
Unidad: Número de Viajeros

	2015	2014	2013	2012	2011
Enero	29.978	30.839	30.140	31.766	29.515
Febrero	33.178	36.882	34.623	38.333	35.011
Marzo	57.722	55.687	50.417	60.641	54.383
Abril	74.573	72.604	81.587	63.780	69.609
Mayo	100.270	92.548	97.622	82.284	80.832
Junio	91.609	89.048	90.639	84.794	75.387
Julio	87.584	82.924	82.785	74.955	73.771
Agosto	92.940	85.209	89.872	80.519	73.887
Septiembre	99.339	95.801	97.083	84.152	84.618

Octubre	95.439	84.403	85.712	80.448	82.175
Noviembre	57.456	57.550	68.211	55.906	52.770
Diciembre	41.473	36.699	41.622	35.240	37.837

Viajeros entrados por Residencia en el extranjero

Fuente: Instituto Nacional de Estadística y elaboración propia



Viajeros entrados por Residencia en el extranjero por meses

Fuente: Instituto Nacional de Estadística y elaboración propia

Viajeros entrados por Residencia en España

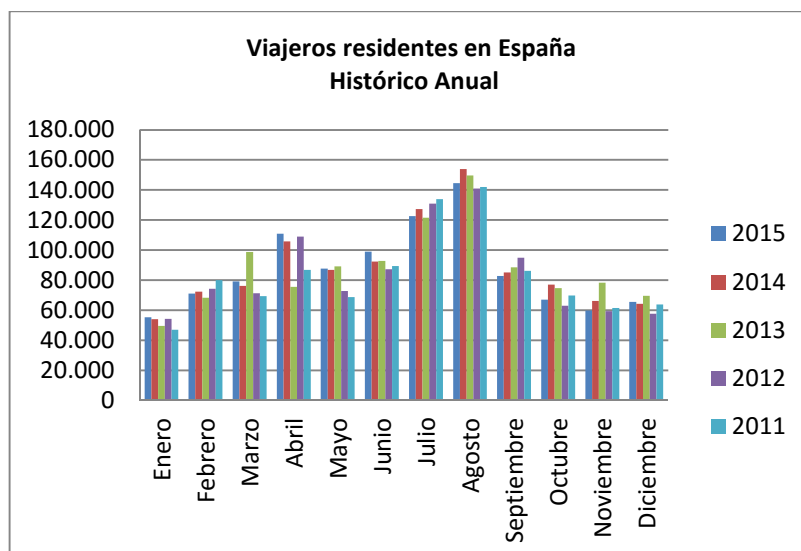
Periodicidad: Mensual

Unidad: Número de Viajeros

	2015	2014	2013	2012	2011
Enero	55.364	54.137	49.517	54.225	47.110
Febrero	71.169	72.456	68.361	74.311	80.100
Marzo	79.210	76.190	98.759	71.378	69.419
Abril	110.828	105.791	75.552	109.051	86.827
Mayo	87.658	86.881	89.169	72.849	68.778
Junio	98.974	92.430	92.874	87.265	89.315
Julio	122.712	127.324	121.656	130.898	133.972
Agosto	144.622	153.829	149.647	140.914	141.919
Septiembre	82.727	85.190	88.547	95.020	86.277
Octubre	66.953	77.144	74.771	63.100	69.779
Noviembre	59.790	66.286	78.362	59.423	61.403
Diciembre	65.619	64.177	69.618	57.694	63.869

Viajeros entrados por Residencia en España

Fuente: Instituto Nacional de Estadística y elaboración propia



Viajeros entrados por Residencia en España por meses

Fuente: Instituto Nacional de Estadística y elaboración propia

Viajeros entrados por Residencia en conjunto

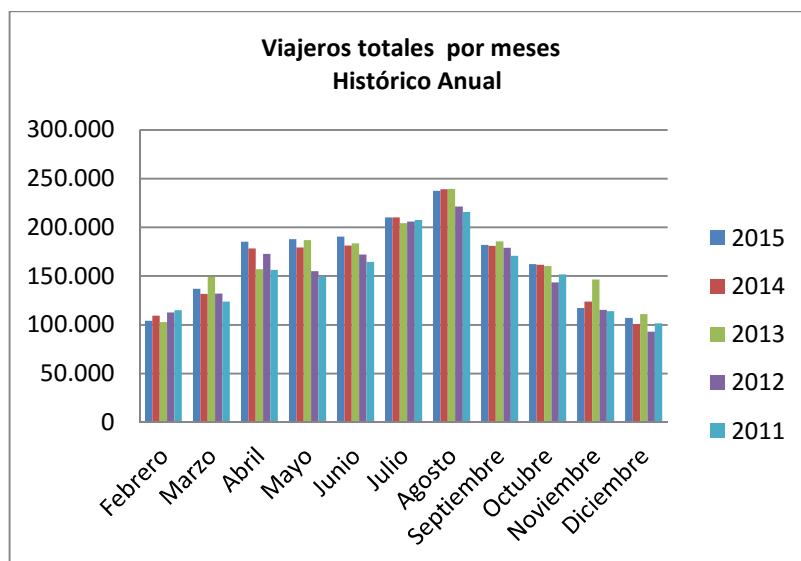
Periodicidad: Mensual

Unidad: Número de Viajeros

	2015	2014	2013	2012	2011
Enero	85.342	84.976	79.657	85.991	76.625
Febrero	104.347	109.338	102.984	112.644	115.111
Marzo	136.932	131.877	149.176	132.019	123.802
Abril	185.401	178.395	157.139	172.831	156.436
Mayo	187.928	179.429	186.791	155.133	149.610
Junio	190.583	181.478	183.513	172.059	164.702
Julio	210.296	210.248	204.441	205.853	207.743
Agosto	237.562	239.038	239.519	221.433	215.806
Septiembre	182.066	180.991	185.630	179.172	170.895
Octubre	162.392	161.547	160.483	143.548	151.954
Noviembre	117.246	123.836	146.573	115.329	114.173
Diciembre	107.092	100.876	111.240	92.934	101.706
Total	1.907.187	1.882.029	1.907.146	1.788.946	1.748.563

Viajeros entrados por Residencia en conjunto

Fuente: Instituto Nacional de Estadística y elaboración propia



Viajeros entrados por Residencia en conjunto por meses
Fuente: Instituto Nacional de Estadística y elaboración propia

Viajeros entrados por Países de Residencia

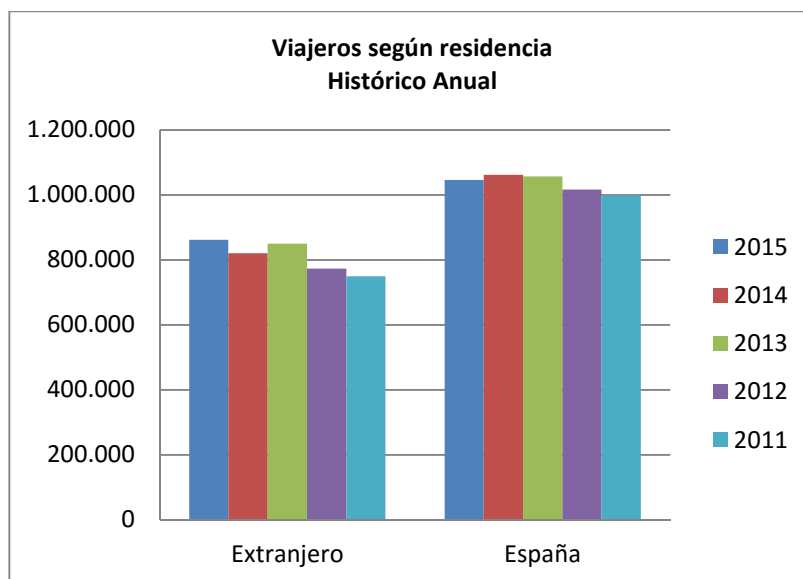
Todas aquellas personas que realizan una o más pernoctaciones seguidas en el mismo alojamiento.

Periodicidad: Mensual

Unidad: Número de Viajeros

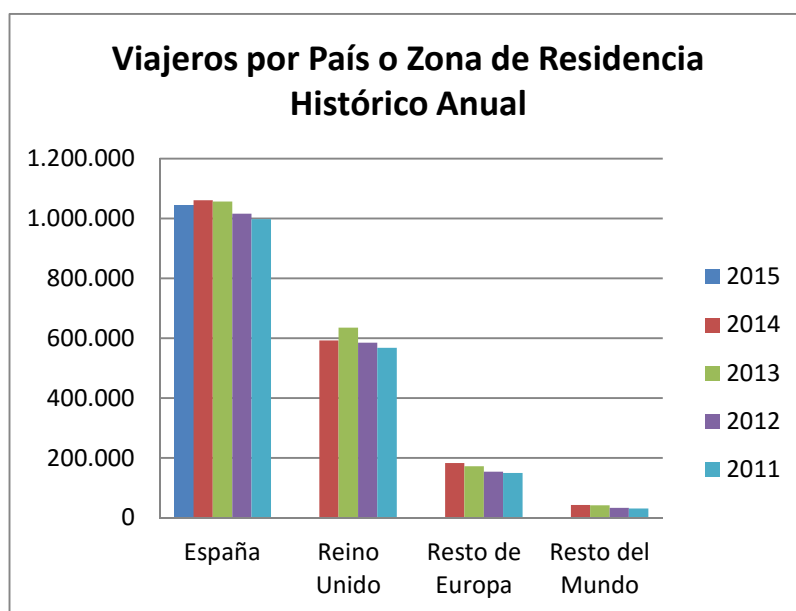
	2015	2014	2013	2012	2011
ESPAÑA	1.045.626	1.061.835	1.056.833	1.016.129	998.768
EXTRANJERO	861.561	820.194	850.313	772.818	749.796
Reino Unido		593.249	636.186	585.024	568.507
Resto de Europa		183.626	172.609	154.604	149.569
Resto del Mundo		43.319	41.518	33.190	31.720

Viajeros entrados en total por países de residencia
Fuente: Instituto Nacional de Estadística y elaboración propia



Viajeros entrados en total por residencia

Fuente: Instituto Nacional de Estadística y elaboración propia



Viajeros entrados en total por países de residencia

Fuente: Instituto Nacional de Estadística y elaboración propia

D-2.2.4.8 Pernotaciones

Todas aquellas personas que realizan una o más pernoctaciones seguidas en el mismo alojamiento.

Los viajeros se clasifican por su residencia, ya sea en España o en el extranjero, y al mismo tiempo por países.

Pernoctaciones por Residencia

Todas aquellas personas que realizan una o más pernoctaciones seguidas en el mismo alojamiento.

Pernoctaciones por Residencia en el extranjero

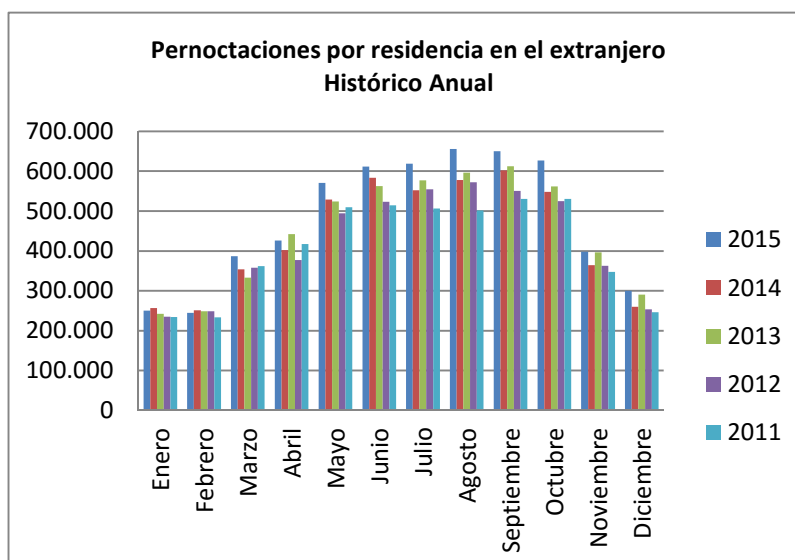
Periodicidad: Mensual

Unidad: Número de Pernoctaciones

	2015	2014	2013	2012	2011
Enero	250.646	256.690	242.253	235.167	234.275
Febrero	245.058	251.572	248.611	248.606	233.908
Marzo	386.781	354.183	333.113	358.311	362.365
Abril	426.002	402.275	442.487	376.878	416.980
Mayo	570.990	528.686	524.393	494.320	509.322
Junio	611.708	583.808	562.587	523.083	514.588
Julio	618.488	552.595	576.789	554.782	506.475
Agosto	655.540	577.874	596.122	572.236	501.794
Septiembre	650.179	601.949	612.748	550.501	530.886
Octubre	626.867	548.519	561.869	525.059	530.733
Noviembre	397.692	364.393	396.646	362.761	347.415
Diciembre	299.802	260.022	290.451	253.593	246.433

Pernoctaciones por Residencia en el extranjero

Fuente: Instituto Nacional de Estadística y elaboración propia



Pernoctaciones por Residencia en el extranjero por meses

Fuente: Instituto Nacional de Estadística y elaboración propia

Pernoctaciones por Residencia en España

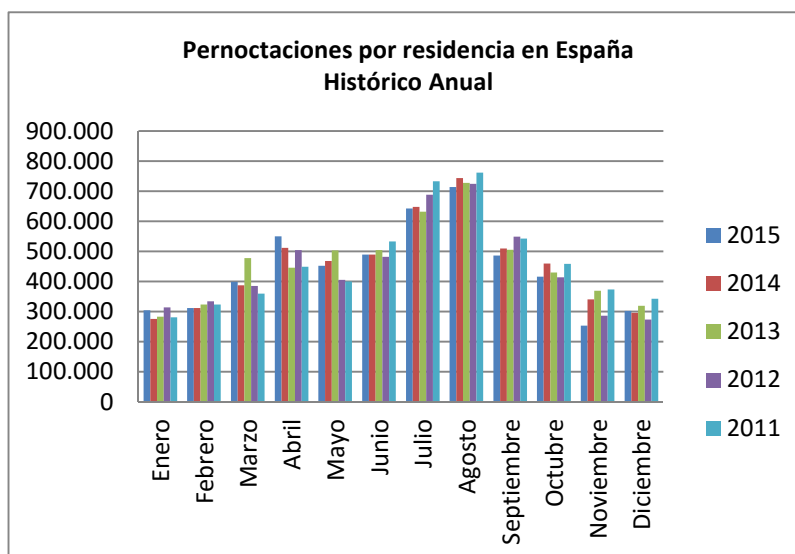
Periodicidad: Mensual

Unidad: Número de Pernoctaciones

	2015	2014	2013	2012	2011
Enero	304.622	275.261	282.966	314.488	281.372
Febrero	311.583	312.309	323.944	334.794	323.549
Marzo	399.311	387.928	478.201	384.932	359.952
Abril	550.655	512.298	445.942	504.387	448.934
Mayo	452.685	468.214	503.031	405.180	400.309
Junio	489.641	489.381	504.835	482.052	532.917
Julio	642.909	648.050	632.655	688.592	733.371
Agosto	714.555	744.156	727.826	725.261	762.435
Septiembre	486.766	510.045	505.136	549.250	543.240
Octubre	416.081	459.926	430.526	414.040	458.719
Noviembre	253.646	341.020	369.835	285.964	373.485
Diciembre	302.125	295.975	319.747	274.107	342.330

Pernoctaciones por Residencia en España

Fuente: Instituto Nacional de Estadística y elaboración propia



Pernoctaciones por Residencia en España por meses

Fuente: Instituto Nacional de Estadística y elaboración propia

Pernoctaciones por Residencia en conjunto

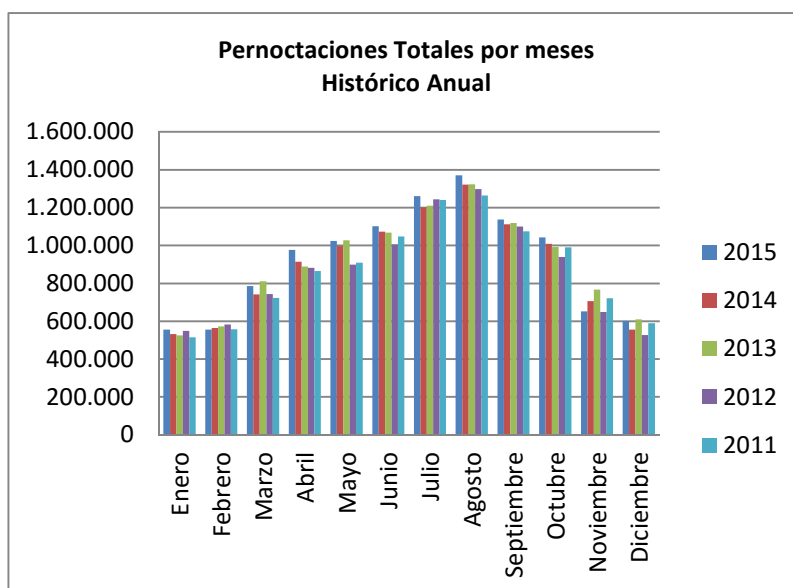
Periodicidad: Mensual

Unidad: Número de Pernoctaciones

	2015	2014	2013	2012	2011
Enero	555.268	531.951	525.219	549.655	515.647
Febrero	556.641	563.881	572.555	583.400	557.457
Marzo	786.092	742.111	811.314	743.243	722.317
Abril	976.657	914.573	888.429	881.265	865.914
Mayo	1.023.675	996.900	1.027.424	899.500	909.631
Junio	1.101.349	1.073.189	1.067.422	1.005.135	1.047.505
Julio	1.261.397	1.200.645	1.209.444	1.243.374	1.239.846
Agosto	1.370.095	1.322.030	1.323.948	1.297.497	1.264.229
Septiembre	1.136.945	1.111.994	1.117.884	1.099.751	1.074.126
Octubre	1.042.948	1.008.445	992.395	939.099	989.452
Noviembre	651.338	705.413	766.481	648.725	720.900
Diciembre	601.927	555.997	610.198	527.700	588.763
Total	11.064.332	10.727.129	10.912.713	10.418.344	10.495.787

Pernoctaciones por Residencia en conjunto

Fuente: Instituto Nacional de Estadística y elaboración propia



Pernoctaciones por Residencia en conjunto por meses

Fuente: Instituto Nacional de Estadística y elaboración propia

Pernoctaciones por Países de Residencia

Todas aquellas personas que realizan una o más pernoctaciones seguidas en el mismo alojamiento.

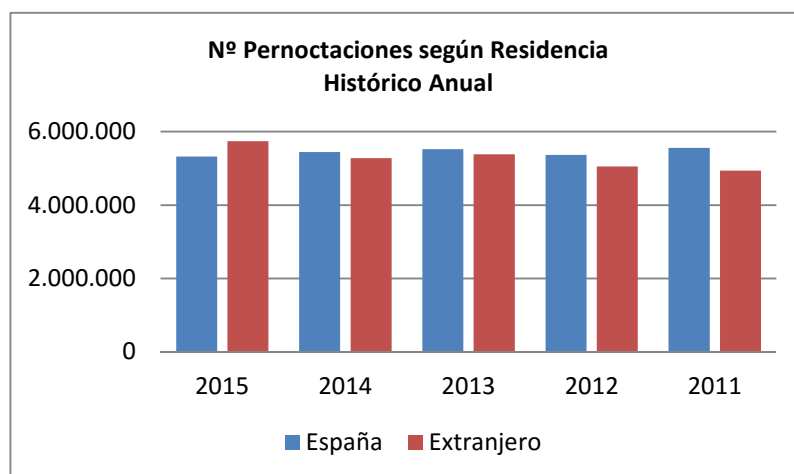
Periodicidad: Mensual

Unidad: Número de Pernoctaciones

	2015	2014	2013	2012	2011
España	5.324.579	5.444.563	5.524.645	5.363.046	5.560.614
Extranjero	5.739.753	5.282.567	5.388.068	5.055.296	4.935.174
Unión Europea		5.066.035	5.174.851	4.876.423	4.771.375
Alemania		48.292	33.846	31.913	50.617
Bélgica		439.281	374.410	315.681	372.556
Francia		92.928	101.316	99.618	87.445
Italia		23.254	20.461	26.808	34.279
Países Bajos		271.688	308.211	290.502	249.287
Portugal		235.701	227.242	212.189	169.903
Reino Unido		3.758.106	3.909.157	3.740.835	3.673.770
otros países europeos		196.785	200.208	158.877	133.518
Japón		115	209	43	225
Estados Unidos		5.187	5.917	3.513	4.756
otros países del Resto del Mundo		211.230	207.091	175.317	158.818

Pernotaciones en total por países de residencia

Fuente: Instituto Nacional de Estadística y elaboración propia



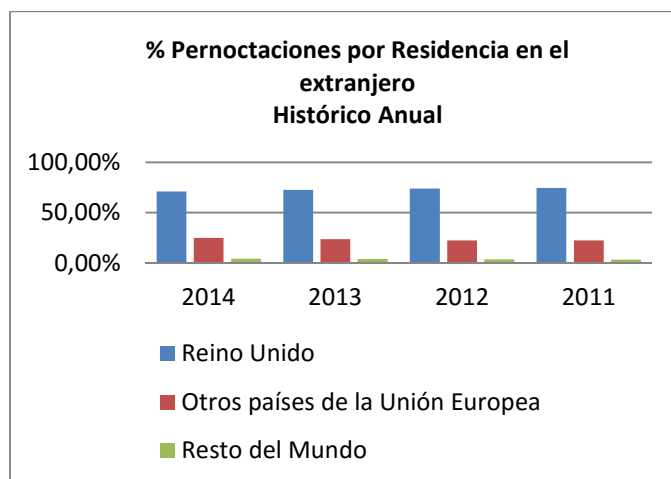
Pernotaciones en total por residencia

Fuente: Instituto Nacional de Estadística y elaboración propia

	2014	2013	2012	2011
Reino Unido	71,14%	72,55%	74,00%	74,44%
Otros países de la Unión Europea	24,76%	23,49%	22,46%	22,24%
Resto del Mundo	4,10%	3,96%	3,54%	3,32%

Pernotaciones en total por países de residencia

Fuente: Instituto Nacional de Estadística y elaboración propia



Pernoctaciones en total por países de residencia

Fuente: Instituto Nacional de Estadística y elaboración propia

D-2.2.4.9 Estancia media

Estancia media en alojamientos de turismo

Esta variable es una aproximación al número de días que, por término medio, los viajeros permanecen en los establecimientos y se calcula como cociente entre las pernoctaciones y el número de viajeros.

Estancia Media por meses

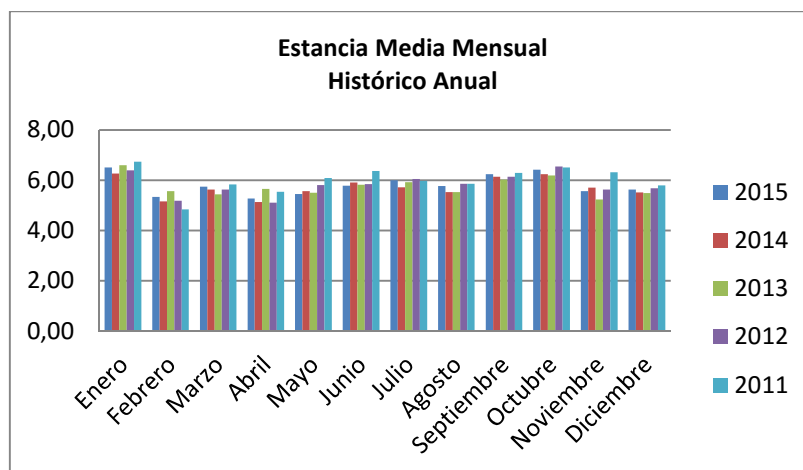
Periodicidad: Mensual

Unidad: Días

	2015	2014	2013	2012	2011
Enero	6,51	6,26	6,59	6,39	6,73
Febrero	5,33	5,16	5,56	5,18	4,84
Marzo	5,74	5,63	5,44	5,63	5,83
Abril	5,27	5,13	5,65	5,10	5,54
Mayo	5,45	5,56	5,50	5,80	6,08
Junio	5,78	5,91	5,82	5,84	6,36
Julio	6,00	5,71	5,92	6,04	5,97
Agosto	5,77	5,53	5,53	5,86	5,86
Septiembre	6,24	6,14	6,02	6,14	6,29
Octubre	6,42	6,24	6,18	6,54	6,51
Noviembre	5,56	5,70	5,23	5,62	6,31
Diciembre	5,62	5,51	5,49	5,68	5,79
Media	5,81	5,71	5,74	5,82	6,01

Estancia media por meses

Fuente: Instituto Nacional de Estadística y elaboración propia



Estancia media por meses

Fuente: Instituto Nacional de Estadística y elaboración propia

Los valores del año 2015 son provisionales, a diferencia del resto que son definitivos

Estancia Media por Residencia

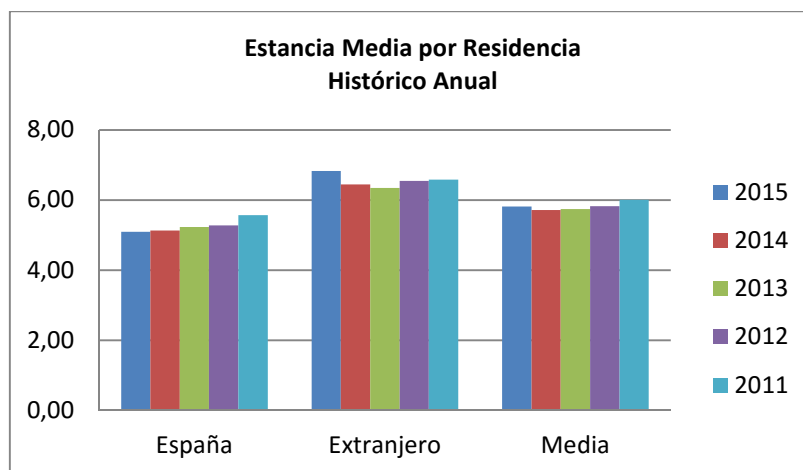
Unidad: Días

	2015	2014	2013	2012	2011
España	5,09	5,13	5,23	5,28	5,57
Extranjero	6,83	6,44	6,34	6,54	6,58
Media	5,81	5,71	5,74	5,82	6,01

	2015	2014	2013	2012	2011
Enero	6,51	6,26	6,59	6,39	6,73
Febrero	5,33	5,16	5,56	5,18	4,84
Marzo	5,74	5,63	5,44	5,63	5,83
Abril	5,27	5,13	5,65	5,10	5,54
Mayo	5,45	5,56	5,50	5,80	6,08
Junio	5,78	5,91	5,82	5,84	6,36
Julio	6,00	5,71	5,92	6,04	5,97
Agosto	5,77	5,53	5,53	5,86	5,86
Septiembre	6,24	6,14	6,02	6,14	6,29
Octubre	6,42	6,24	6,18	6,54	6,51
Noviembre	5,56	5,70	5,23	5,62	6,31
Diciembre	5,62	5,51	5,49	5,68	5,79
Media	5,81	5,71	5,74	5,82	6,01

Estancia media por Residencia

Fuente: Instituto Nacional de Estadística y elaboración propia



Estancia media por Residencia

Fuente: Instituto Nacional de Estadística y elaboración propia

D-2.2.5 INDICES ALOJAMIENTO CAMPINGS

D-2.2.5.1 Descripción encuesta campings

La Encuesta de Ocupación en Campings se implantó en enero de 1999 en sustitución de la antigua Encuesta de Movimiento de Viajeros en Acampamentos. Proporciona información sobre la oferta y la demanda de los servicios de alojamientos.

Las unidades de análisis son todos los establecimientos de acampamentos inscritos como tales en el correspondiente registro de las Consejerías de Turismo de cada Comunidad Autónoma.

Los datos de la Encuesta reflejan la doble vertiente que se considera en el estudio del turismo: del lado de la demanda, se ofrece información sobre viajeros, pernoctaciones y estancia media distribuidos por país de residencia de los viajeros y categoría de los establecimientos que ocupan o por Comunidad Autónoma de procedencia en el caso de los viajeros españoles; del lado de la oferta se proporciona el número de establecimientos abiertos estimados, plazas estimadas, grados de ocupación e información sobre el empleo en el sector, según la categoría del establecimiento.

Esta información se ofrece mensualmente, a nivel nacional, de comunidad autónoma, provincial, de zona turística y de punto turístico.

Recogida de la información

La consulta de datos básicos se refiere a siete días seguidos de cada mes, elegidos aleatoriamente, de tal manera que entre todos los establecimientos cubran el mes completo.

A partir de enero de 2003 se hace una segunda consulta sobre totales mensuales; total de viajeros, pernoctaciones y parcelas ocupadas a lo largo de todo el mes, así como el número de días que permanece abierto el establecimiento en el mes de referencia.

La información publicada de las variables: viajeros, pernoctaciones y parcelas ocupadas se estima a partir de los datos proporcionados en el módulo mensual.

La información es suministrada mensualmente por los acampamentos, mediante un cuestionario y un módulo mensual, al Instituto Nacional de Estadística. Es posible, asimismo, remitir la información a través de la conexión a internet mediante el sistema ARCE, cumplimentando directamente el cuestionario en pantalla.

Difusión de la información

La información se presenta en diferentes niveles de desagregación geográfica: nacional, de comunidad autónoma, provincial, de zonas y de puntos turísticos.

Se entiende por campings, aquellos espacios de terreno debidamente delimitados, dotados y acondicionados, (son instalaciones colectivas en áreas cerradas que proporcionan algunos servicios como tienda, actividades recreativas, bar, restaurante o lavanderías), destinados a facilitar a las personas, de modo habitual y mediante el pago de un precio estipulado, un lugar para hacer vida al aire libre durante tiempo limitado con fines vacacionales o turísticos y utilizando como residencia, albergues móviles, caravanas, tiendas de campaña u otros elementos similares fácilmente transportables.

Los campings se clasifican de acuerdo con sus instalaciones y servicios, en las cuatro categorías siguientes: lujo, primera, segunda y tercera.

Zona turística es el conjunto de municipios en los que se localiza de forma específica la afluencia turística.

Un ejemplo de zona turística es La Costa Blanca (Alicante), que comprende todos estos municipios: Alicante, Alfaz del Pi, Altea, Benidorm, Benissa, Calpe, El Campello, Denia, Elche, Finestrat, Guardamar del Segura, Orihuela, Pilar de la Horadada, Poble Nou de Benitatxell, Els Poblets, Santa Pola, Teulada, Torrevieja, Villajoyosa, Javea

Punto Turístico es el municipio donde la concentración de la oferta turística es significativa, en nuestro caso Benidorm.

Definición de variables

Establecimientos abiertos estimados

Número de establecimientos abiertos de temporada estimados por la encuesta.

Se entiende por establecimiento abierto de temporada, aquel en el que el mes de referencia está comprendido dentro de su periodo de apertura.

Parcelas estimadas

El número total de parcelas estimadas en un camping se define como la suma de: parcelas estimadas, bungalows estimados, caravanas en propiedad del camping estimadas y la zona no parcelada destinada a la acampada libre estimada de los establecimientos abiertos de temporada.

Se define parcela como la superficie, numerada y perfectamente delimitada, destinada a acampada.

Se define bungalow como una construcción fija dentro del camping destinada a unidad de alojamiento.

Se define caravana en propiedad del camping a una unidad móvil de alojamiento cuyo uso se cede en alquiler mediante un precio estipulado.

Zona no aparcada es una zona sin aparcar dentro del camping destinada a acampada libre.

Plazas estimadas

Número de plazas estimadas por la encuesta de los establecimientos abiertos de temporada.

En campings el número de plazas corresponde a su capacidad autorizada en personas.

Grado de ocupación por parcelas

Se define el grado de ocupación por parcelas como la relación, en porcentaje, entre el total de parcelas ocupadas en el mes y las disponibles en el camping en el mismo periodo multiplicadas por los días del mes de referencia.

Grado de ocupación por parcelas en fin de semana

Relación, en porcentaje, entre el total de parcelas ocupadas del viernes y sábado que caen dentro de la semana de referencia y el producto de las parcelas, por los días a que se refieren las parcelas ocupadas, en este caso dos.

Personal ocupado

Se define como el conjunto de personas, remuneradas y no remuneradas, que contribuyen mediante la aportación de su trabajo, a la producción de bienes y servicios en el establecimiento y/o empresas explotadoras durante el período de referencia de la encuesta, aunque trabajen fuera de los locales del mismo.

Se corresponde con el número total de personas que trabajan en la unidad de observación (incluidos los propietarios que trabajan, los socios que trabajan con regularidad en la unidad y los familiares no retribuidos que trabajan con regularidad en la unidad) y el de personas que, aunque trabajan fuera de la unidad, pertenecen a ella y son retribuidas por ella (por ejemplo, los representantes de comercio, el personal de mensajería y los equipos de reparación y mantenimiento que trabajan por cuenta de la unidad de observación). Incluye tanto al personal remunerado como al no remunerado.

Un trabajador de una agencia de colocación temporal es un empleado de la agencia y no de la unidad (empresa) donde trabaja.

Parcelas totales ocupadas

Se define como la suma de: parcelas ocupadas más bungalows ocupados más caravanas en propiedad del camping ocupada más la zona sin parcelar ocupada.

Viajeros entrados

Toda persona que llega y se aloja en el establecimiento.

Los viajeros se clasifican por su país de residencia, donde residen habitualmente.

Pernoctaciones o plazas ocupadas

Se entiende por plaza ocupada o pernoctación cada noche que una persona se aloja en el establecimiento. Al igual que en la entrada de viajeros, las plazas ocupadas se desglosan según el lugar de residencia.

Estancia media

Es una aproximación al número de días que, por término medio, los viajeros permanecen en el camping y se calcula como el cociente entre las pernoctaciones y el número de viajeros.

D-2.2.5.2 Establecimientos abiertos estimados

Se entiende por establecimiento abierto de temporada, aquel en el que el mes de referencia está comprendido dentro de su periodo de apertura.

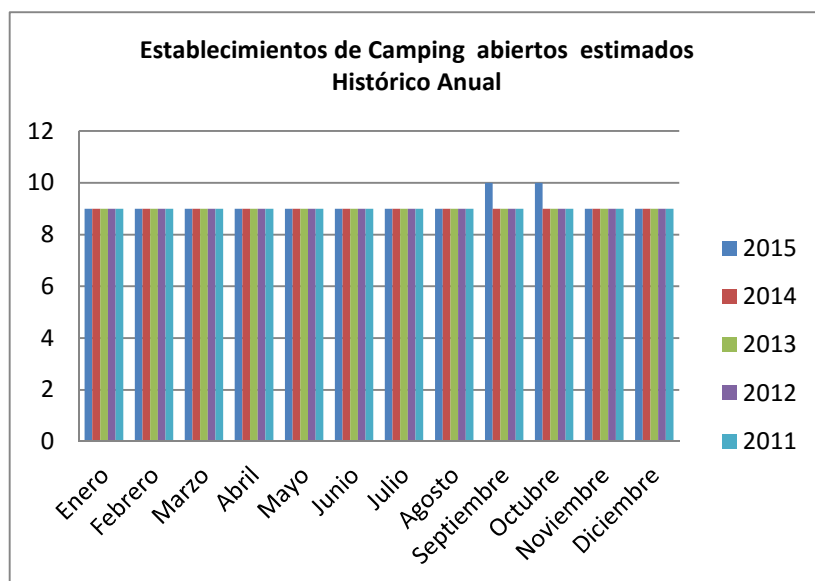
Periodicidad: Mensual

Unidad: Número de Establecimientos abiertos

	2015	2014	2013	2012	2011
Enero	9	9	9	9	9
Febrero	9	9	9	9	9
Marzo	9	9	9	9	9
Abril	9	9	9	9	9
Mayo	9	9	9	9	9
Junio	9	9	9	9	9
Julio	9	9	9	9	9
Agosto	9	9	9	9	9
Septiembre	10	9	9	9	9
Octubre	10	9	9	9	9
Noviembre	9	9	9	9	9
Diciembre	9	9	9	9	9

Establecimientos abiertos estimados

Fuente: Instituto Nacional de Estadística y elaboración propia



Establecimientos abiertos estimados por meses

Fuente: Instituto Nacional de Estadística y elaboración propia

D-2.2.5.3 Parcelas estimadas

El número total de parcelas estimadas en un camping se define como la suma de: parcelas estimadas, bungalows estimados, caravanas en propiedad del camping estimadas y la zona no parcelada destinada a la acampada libre estimada de los establecimientos abiertos de temporada.

Se define parcela como la superficie, numerada y perfectamente delimitada, destinada a acampada.

Se define bungalow como una construcción fija dentro del camping destinada a unidad de alojamiento.

Se define caravana en propiedad del camping a una unidad móvil de alojamiento cuyo uso se cede en alquiler mediante un precio estipulado.

Zona no aparcada es una zona sin aparcar dentro del camping destinada a acampada libre.

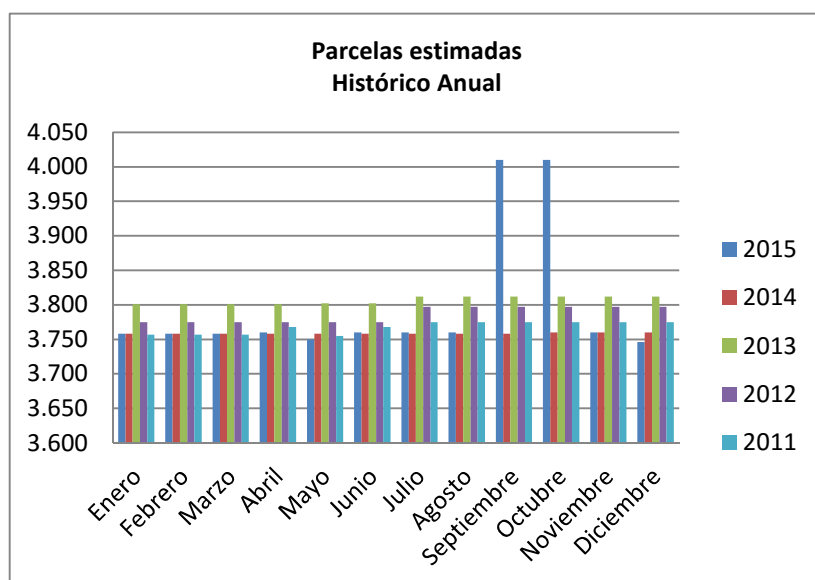
Periodicidad: Mensual

Unidad: Número de Parcelas

	2015	2014	2013	2012	2011
Enero	3.758	3.758	3.801	3.775	3.757
Febrero	3.758	3.758	3.801	3.775	3.757
Marzo	3.758	3.758	3.801	3.775	3.757
Abril	3.760	3.758	3.801	3.775	3.768
Mayo	3.750	3.758	3.802	3.775	3.755
Junio	3.760	3.758	3.802	3.775	3.768
Julio	3.760	3.758	3.812	3.797	3.775
Agosto	3.760	3.758	3.812	3.797	3.775
Septiembre	4.010	3.758	3.812	3.797	3.775
Octubre	4.010	3.760	3.812	3.797	3.775
Noviembre	3.760	3.760	3.812	3.797	3.775
Diciembre	3.746	3.760	3.812	3.797	3.775

Parcelas estimadas

Fuente: Instituto Nacional de Estadística y elaboración propia



Parcelas estimadas por meses

Fuente: Instituto Nacional de Estadística y elaboración propia

D-2.2.5.4 Plazas estimadas

Número de plazas estimadas por la encuesta de los establecimientos abiertos de temporada.

En campings el número de plazas corresponde a su capacidad autorizada en personas.

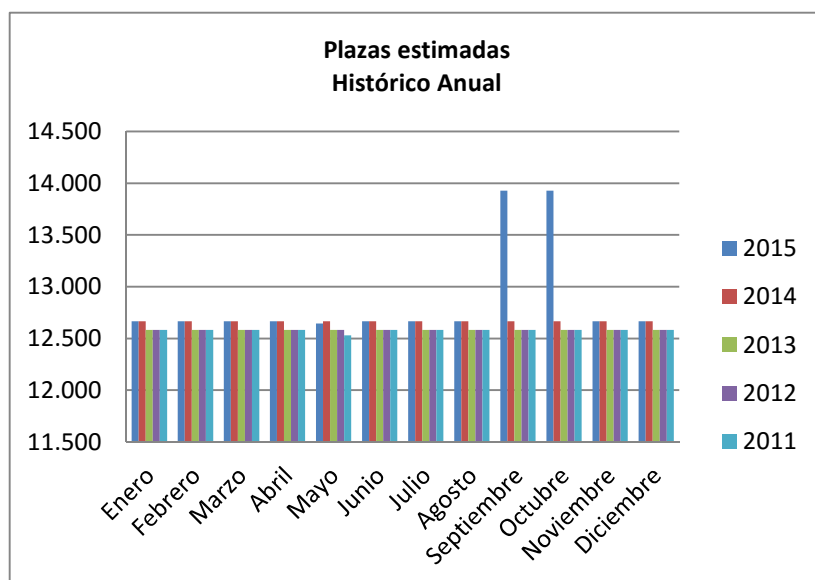
Periodicidad: Mensual

Unidad: Número de Plazas

	2015	2014	2013	2012	2011
Enero	12.667	12.667	12.582	12.582	12.582
Febrero	12.667	12.667	12.582	12.582	12.582
Marzo	12.667	12.667	12.582	12.582	12.582
Abril	12.667	12.667	12.582	12.582	12.582
Mayo	12.644	12.667	12.582	12.582	12.531
Junio	12.667	12.667	12.582	12.582	12.582
Julio	12.667	12.667	12.582	12.582	12.582
Agosto	12.667	12.667	12.582	12.582	12.582
Septiembre	13.928	12.667	12.582	12.582	12.582
Octubre	13.928	12.667	12.582	12.582	12.582
Noviembre	12.667	12.667	12.582	12.582	12.582
Diciembre	12.667	12.667	12.582	12.582	12.582

Plazas estimadas

Fuente: Instituto Nacional de Estadística y elaboración propia



Plazas estimadas por meses

Fuente: Instituto Nacional de Estadística y elaboración propia

D-2.2.5.5 Grado de Ocupación

Grado de Ocupación por Parcelas

Se define el grado de ocupación por parcelas como la relación, en porcentaje, entre el total de parcelas ocupadas en el mes y las disponibles en el camping en el mismo periodo multiplicadas por los días del mes de referencia.

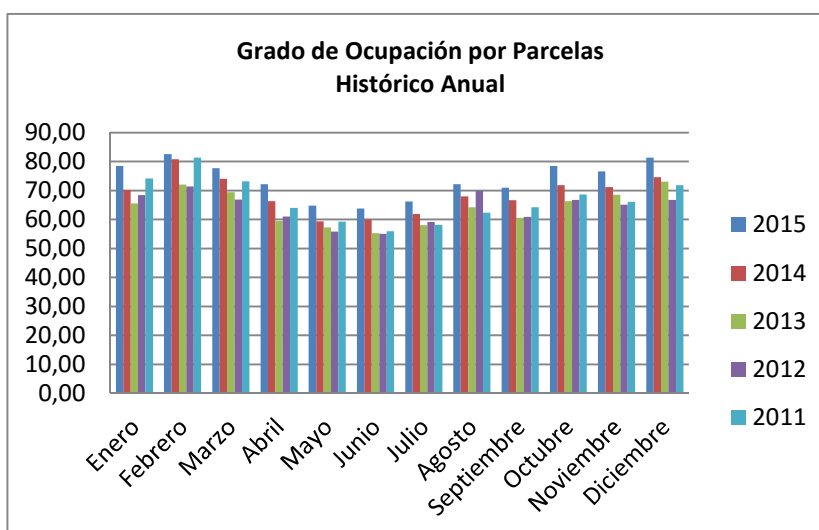
Periodicidad: Mensual

Unidad: Tanto por ciento

	2015	2014	2013	2012	2011
Enero	78,43	70,17	65,57	68,45	74,20
Febrero	82,56	80,74	72,09	71,34	81,32
Marzo	77,69	74,01	69,42	66,88	73,20
Abril	72,16	66,34	59,49	60,98	64,04
Mayo	64,73	59,36	57,22	55,84	59,21
Junio	63,79	60,01	55,30	55,03	55,94
Julio	66,21	61,84	58,08	59,16	58,10
Agosto	72,22	67,94	64,19	69,98	62,36
Septiembre	70,90	66,66	60,58	60,95	64,21
Octubre	78,42	71,86	66,30	66,76	68,66
Noviembre	76,64	71,14	68,52	65,14	66,09
Diciembre	81,30	74,57	73,03	66,75	71,83
Media	73,75	68,72	64,15	63,94	66,60

Grado de Ocupación por Parcelas

Fuente: Instituto Nacional de Estadística y elaboración propia



Grado de Ocupación por Parcelas por meses

Fuente: Instituto Nacional de Estadística y elaboración propia

Grado de Ocupación por Parcelas en fin de semana

Relación, en porcentaje, entre el total de parcelas ocupadas del viernes y sábado que caen dentro de la semana de referencia y el producto de las parcelas, por los días a que se refieren las parcelas ocupadas, en este caso dos.

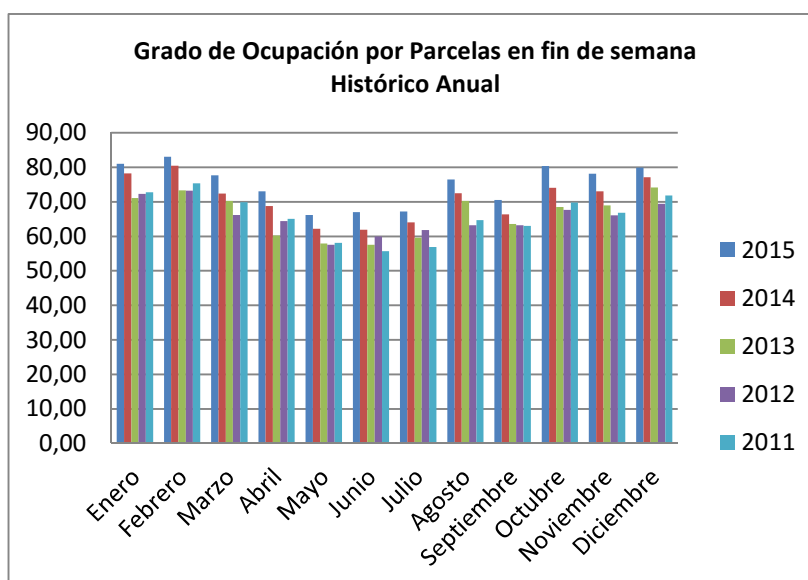
Periodicidad: Mensual

Unidad: Tanto por ciento

	2015	2014	2013	2012	2011
Enero	81,03	78,20	71,05	72,31	72,80
Febrero	83,08	80,46	73,36	73,21	75,33
Marzo	77,71	72,43	70,25	66,19	69,84
Abril	73,06	68,76	60,24	64,39	65,07
Mayo	66,14	62,21	57,91	57,57	58,08
Junio	67,04	61,88	57,50	59,93	55,72
Julio	67,23	64,01	59,55	61,79	56,86
Agosto	76,47	72,44	70,30	63,25	64,69
Septiembre	70,50	66,40	63,59	63,19	63,03
Octubre	80,37	74,09	68,49	67,69	69,78
Noviembre	78,10	73,01	68,95	66,06	66,84
Diciembre	79,93	77,12	74,19	69,43	71,84
Media	75,06	70,92	66,28	65,42	65,82

Grado de Ocupación por Parcelas en fin de semana

Fuente: Instituto Nacional de Estadística y elaboración propia



Grado de Ocupación por Parcelas en fin de semana por meses

Fuente: Instituto Nacional de Estadística y elaboración propia

D-2.2.5.6 Personal ocupado

Se corresponde con el número total de personas que trabajan en la unidad de observación (incluidos los propietarios que trabajan, los socios que trabajan con regularidad en la unidad y los familiares no retribuidos que trabajan con regularidad en la unidad) y el de personas que, aunque trabajan fuera de la unidad, pertenecen a ella y son retribuidas por ella (por ejemplo, los representantes de comercio, el personal de mensajería y los equipos de

reparación y mantenimiento que trabajan por cuenta de la unidad de observación). Incluye tanto al personal remunerado como al no remunerado.

Un trabajador de una agencia de colocación temporal es un empleado de la agencia y no de la unidad (empresa) donde trabaja.

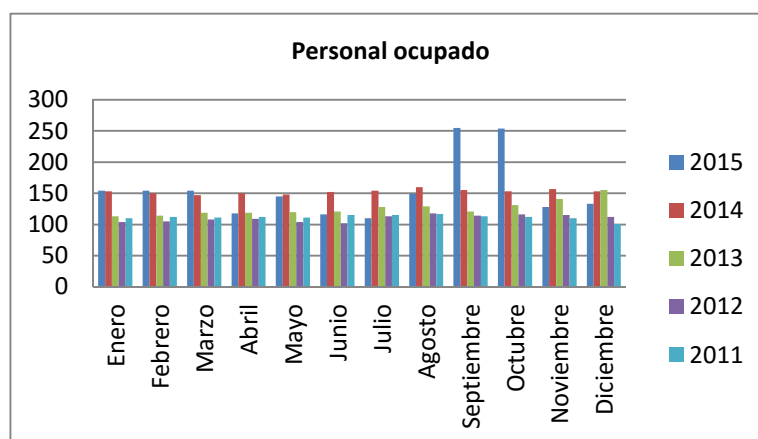
Periodicidad: Mensual

Unidad: Número de Trabajadores

	2015	2014	2013	2012	2011
Enero	154	153	113	104	110
Febrero	154	150	114	105	112
Marzo	154	147	119	108	111
Abril	118	150	119	109	112
Mayo	145	148	120	104	111
Junio	116	152	121	102	115
Julio	110	154	128	113	115
Agosto	149	160	129	118	117
Septiembre	255	155	121	114	113
Octubre	254	153	131	116	112
Noviembre	128	157	141	115	110
Diciembre	133	153	155	112	101

Personal ocupado

Fuente: Instituto Nacional de Estadística y elaboración propia



Personal ocupado por meses

Fuente: Instituto Nacional de Estadística y elaboración propia

D-2.2.5.7 Parcelas Ocupadas

Se define como la suma de: parcelas ocupadas más bungalows ocupados más caravanas en propiedad del camping ocupada más la zona sin parcelar ocupada.

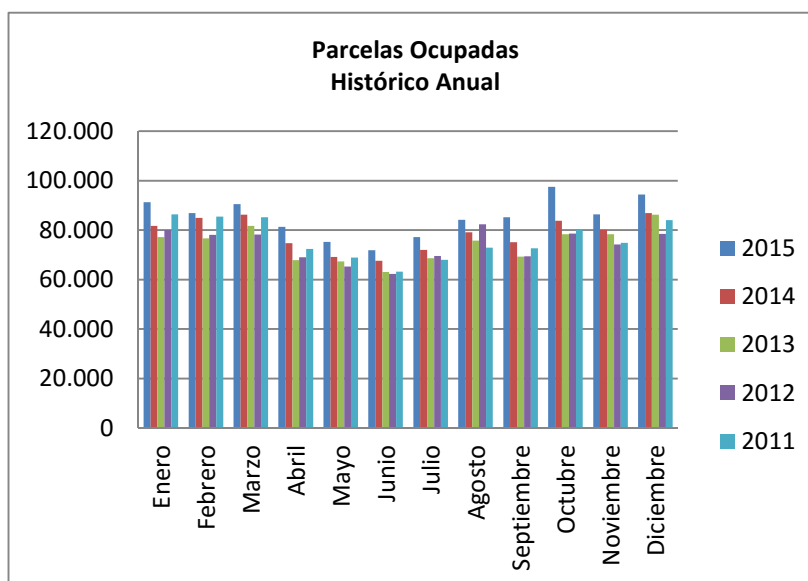
Periodicidad: Mensual

Unidad: Número de Parcelas

	2015	2014	2013	2012	2011
Enero	91.364	81.744	77.261	80.101	86.429
Febrero	86.875	84.957	76.726	78.089	85.557
Marzo	90.508	86.220	81.794	78.257	85.255
Abril	81.398	74.790	67.840	69.051	72.399
Mayo	75.247	69.152	67.431	65.342	68.931
Junio	71.953	67.654	63.073	62.316	63.244
Julio	77.172	72.046	68.631	69.633	67.989
Agosto	84.174	79.151	75.850	82.369	72.976
Septiembre	85.300	75.147	69.282	69.429	72.710
Octubre	97.494	83.757	78.344	78.584	80.346
Noviembre	86.449	80.239	78.355	74.195	74.839
Diciembre	94.403	86.914	86.303	78.565	84.051

Parcelas ocupadas

Fuente: Instituto Nacional de Estadística y elaboración propia



Parcelas ocupadas por meses

Fuente: Instituto Nacional de Estadística y elaboración propia

D-2.2.5.8 Viajeros

Todas aquellas personas que realizan una o más pernoctaciones seguidas en el mismo alojamiento.

Los viajeros se clasifican por su residencia, ya sea en España o en el extranjero, y al mismo tiempo por países.

Viajeros entrados por Residencia en el extranjero

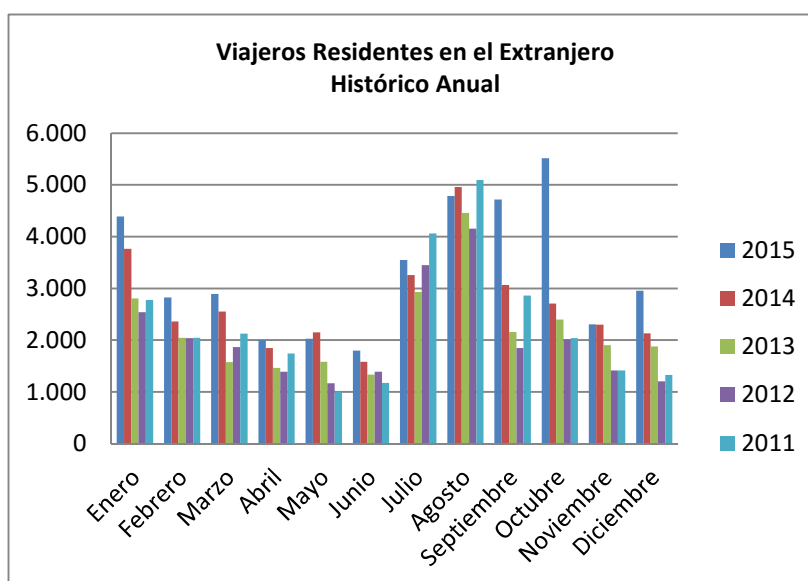
Periodicidad: Mensual

Unidad: Número de Viajeros

	2015	2014	2013	2012	2011
Enero	4.391	3.764	2.805	2.541	2.777
Febrero	2.826	2.362	2.045	2.040	2.043
Marzo	2.895	2.554	1.573	1.868	2.125
Abril	2.005	1.849	1.467	1.390	1.746
Mayo	2.029	2.151	1.580	1.165	998
Junio	1.798	1.585	1.332	1.388	1.171
Julio	3.547	3.257	2.928	3.451	4.065
Agosto	4.788	4.958	4.457	4.153	5.098
Septiembre	4.720	3.068	2.155	1.850	2.861
Octubre	5.513	2.710	2.398	2.016	2.041
Noviembre	2.308	2.298	1.904	1.415	1.413
Diciembre	2.953	2.131	1.879	1.202	1.330
Total	39.773	32.687	26.523	24.479	27.668

Viajeros entrados por Residencia en el extranjero

Fuente: Instituto Nacional de Estadística y elaboración propia



Viajeros entrados por Residencia en el extranjero por meses

Fuente: Instituto Nacional de Estadística y elaboración propia

Viajeros entrados por Residencia en España

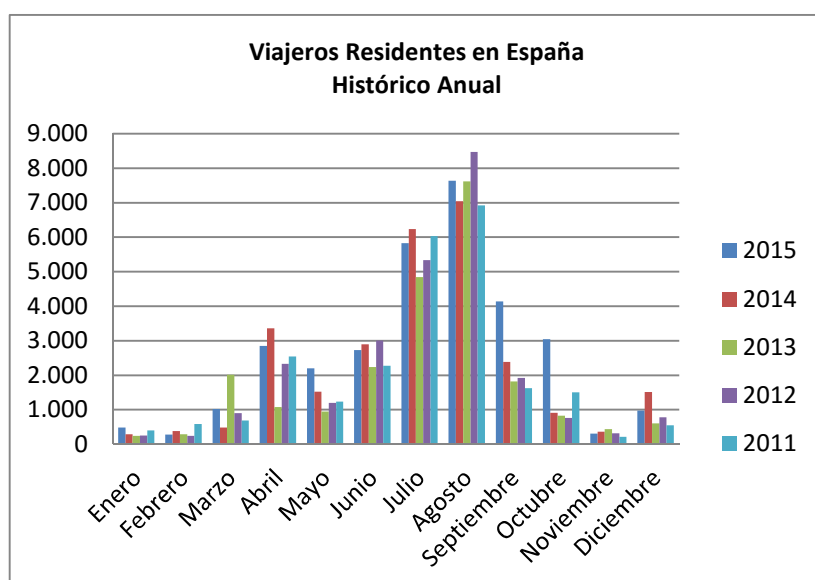
Periodicidad: Mensual

Unidad: Número de Viajeros

	2015	2014	2013	2012	2011
Enero	480	288	238	250	404
Febrero	278	383	286	247	582
Marzo	1.020	487	2.017	903	685
Abril	2.851	3.363	1.081	2.327	2.541
Mayo	2.198	1.527	944	1.198	1.232
Junio	2.729	2.897	2.233	3.004	2.273
Julio	5.831	6.233	4.842	5.339	6.035
Agosto	7.634	7.043	7.621	8.472	6.922
Septiembre	4.139	2.390	1.816	1.920	1.622
Octubre	3.045	909	825	760	1.507
Noviembre	304	360	439	318	214
Diciembre	976	1.509	602	780	545
Total	31.485	27.389	22.944	25.518	24.562

Viajeros entrados por Residencia en España por meses

Fuente: Instituto Nacional de Estadística y elaboración propia



Viajeros entrados por Residencia en España por meses

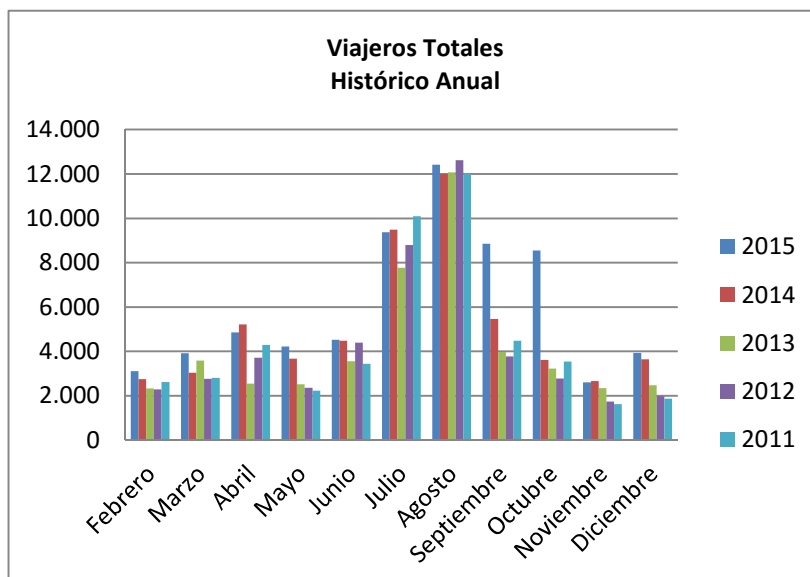
Fuente: Instituto Nacional de Estadística y elaboración propia

Viajeros entrados por Residencia en conjuntoPeriodicidad: MensualUnidad: Número de Viajeros

	2015	2014	2013	2012	2011
Enero	4.871	4.052	3.043	2.791	3.181
Febrero	3.104	2.745	2.331	2.287	2.625
Marzo	3.915	3.041	3.590	2.771	2.810
Abril	4.856	5.212	2.548	3.717	4.287
Mayo	4.227	3.678	2.524	2.363	2.230
Junio	4.527	4.482	3.565	4.392	3.444
Julio	9.378	9.490	7.770	8.790	10.100
Agosto	12.422	12.001	12.078	12.625	12.020
Septiembre	8.859	5.458	3.971	3.770	4.483
Octubre	8.558	3.619	3.223	2.776	3.548
Noviembre	2.612	2.658	2.343	1.733	1.627
Diciembre	3.929	3.640	2.481	1.982	1.875
Total	71.258	60.076	49.467	49.997	52.230

Viajeros entrados por Residencia en conjunto por meses

Fuente: Instituto Nacional de Estadística y elaboración propia



Viajeros entrados por Residencia en conjunto

Fuente: Instituto Nacional de Estadística y elaboración propia

D-2.2.5.9 Pernoctaciones

Se entiende por plaza ocupada o pernoctación cada noche que una persona se aloja en el establecimiento. Al igual que en la entrada de viajeros, las plazas ocupadas se desglosan según el lugar de residencia.

Pernoctaciones por Residencia en el extranjero

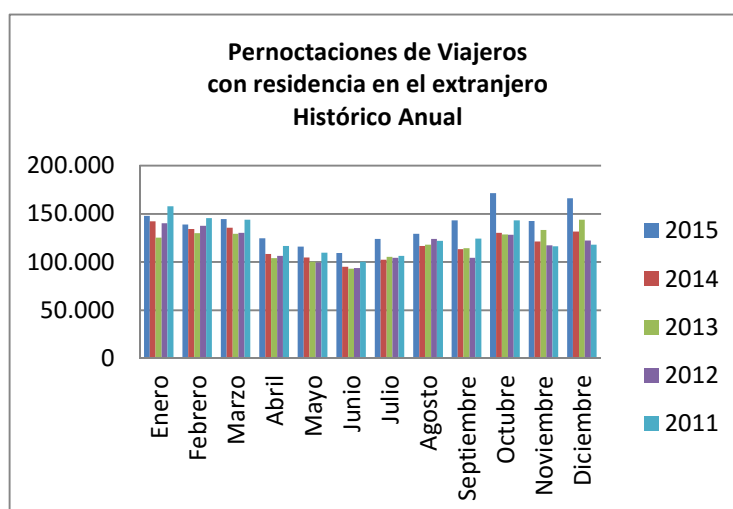
Periodicidad: Mensual

Unidad: Número de Pernoctaciones

	2015	2014	2013	2012	2011
Enero	148.002	142.111	125.473	140.371	157.734
Febrero	138.855	134.288	130.022	137.615	145.724
Marzo	144.531	135.736	129.238	130.256	143.886
Abril	124.784	108.357	104.072	106.330	116.518
Mayo	116.062	104.839	100.514	99.211	109.830
Junio	109.252	95.135	92.919	93.759	100.334
Julio	124.065	102.361	105.519	104.510	106.315
Agosto	129.333	116.649	118.095	124.027	121.934
Septiembre	143.415	113.441	114.470	104.209	124.283
Octubre	171.460	130.152	128.611	128.157	143.199
Noviembre	142.609	121.462	133.196	117.289	116.436
Diciembre	166.091	131.467	144.072	122.476	118.009
Total	1.658.459	1.435.998	1.426.201	1.408.210	1.504.202

Pernoctaciones por Residencia en el extranjero

Fuente: Instituto Nacional de Estadística y elaboración propia



Pernoctaciones por Residencia en el extranjero

Fuente: Instituto Nacional de Estadística y elaboración propia

Pernoctaciones por Residencia en España

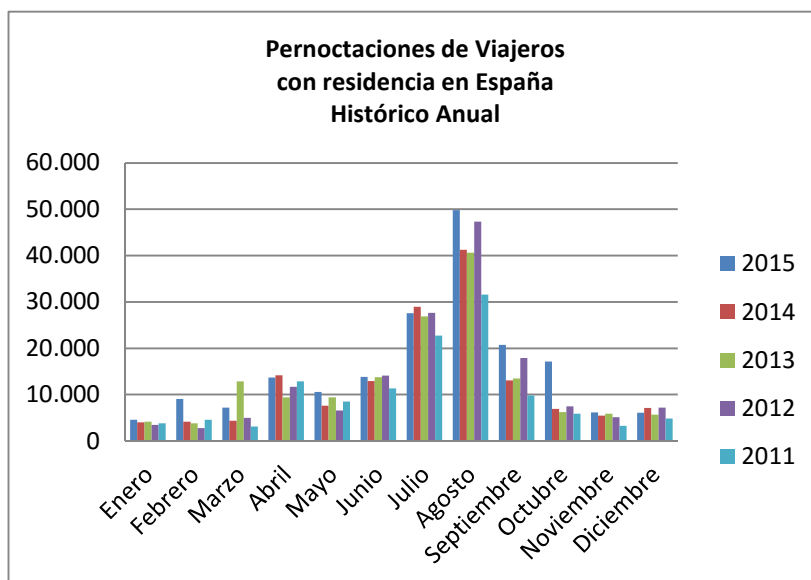
Periodicidad: Mensual

Unidad: Número de Pernoctaciones

	2015	2014	2013	2012	2011
Enero	4.583	4.006	4.125	3.444	3.821
Febrero	9.051	4.145	3.775	2.783	4.556
Marzo	7.166	4.332	12.823	4.988	3.116
Abril	13.654	14.163	9.396	11.691	12.828
Mayo	10.581	7.574	9.378	6.557	8.528
Junio	13.803	12.945	13.732	14.115	11.354
Julio	27.560	28.975	26.907	27.625	22.703
Agosto	49.821	41.269	40.656	47.310	31.547
Septiembre	20.729	13.093	13.465	17.871	9.836
Octubre	17.138	6.928	6.246	7.433	5.892
Noviembre	6.136	5.475	5.857	5.135	3.281
Diciembre	6.069	7.124	5.697	7.182	4.816
Total	186.291	150.029	152.057	156.134	122.278

Pernoctaciones por Residencia en España

Fuente: Instituto Nacional de Estadística y elaboración propia



Pernoctaciones por Residencia en España por meses

Fuente: Instituto Nacional de Estadística y elaboración propia

Pernoctaciones por Residencia en conjunto

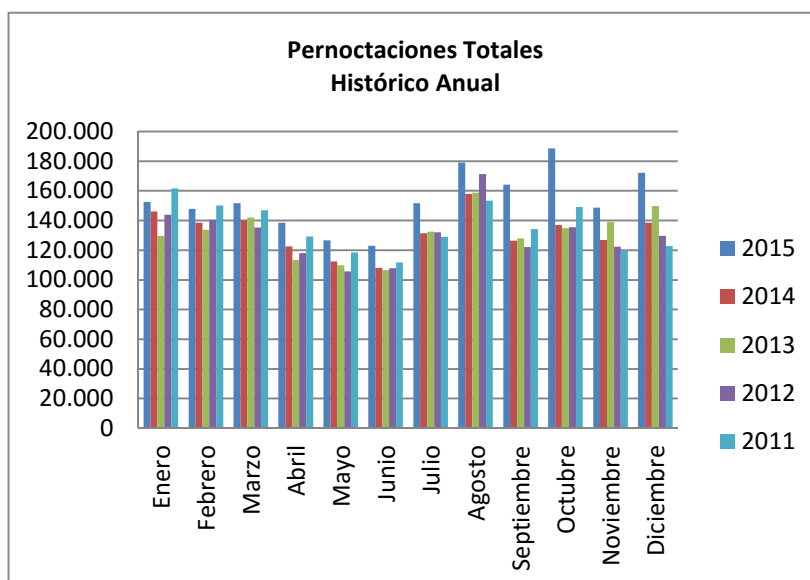
Periodicidad: Mensual

Unidad: Número de Pernoctaciones

	2015	2014	2013	2012	2011
Enero	152.585	146.117	129.598	143.815	161.555
Febrero	147.906	138.433	133.797	140.398	150.280
Marzo	151.697	140.068	142.061	135.244	147.002
Abril	138.438	122.520	113.468	118.021	129.346
Mayo	126.643	112.413	109.892	105.768	118.358
Junio	123.055	108.080	106.651	107.874	111.688
Julio	151.625	131.336	132.426	132.135	129.018
Agosto	179.154	157.918	158.751	171.337	153.481
Septiembre	164.144	126.534	127.935	122.080	134.119
Octubre	188.598	137.080	134.857	135.590	149.091
Noviembre	148.745	126.937	139.053	122.424	119.717
Diciembre	172.160	138.591	149.769	129.658	122.825
Total	1.844.750	1.586.027	1.578.258	1.564.344	1.626.480

Pernoctaciones por Residencia en conjunto

Fuente: Instituto Nacional de Estadística y elaboración propia



Pernoctaciones por Residencia en conjunto por meses

Fuente: Instituto Nacional de Estadística y elaboración propia

D-2.2.5.10 Estancia media

Esta variable es una aproximación al número de días que, por término medio, los viajeros permanecen en los apartamentos y se calcula como cociente entre las pernoctaciones y el número de viajeros.

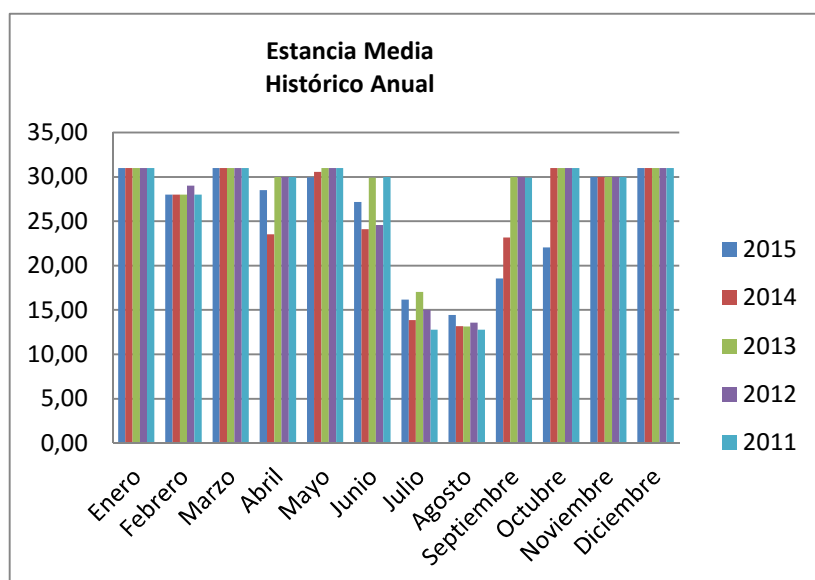
Periodicidad: Mensual

Unidad: Días

	2015	2014	2013	2012	2011
Enero	31,00	31,00	31,00	31,00	31,00
Febrero	28,00	28,00	28,00	29,00	28,00
Marzo	31,00	31,00	31,00	31,00	31,00
Abril	28,50	23,51	30,00	30,00	30,00
Mayo	29,96	30,56	31,00	31,00	31,00
Junio	27,18	24,11	29,92	24,56	30,00
Julio	16,17	13,84	17,04	15,03	12,77
Agosto	14,42	13,16	13,14	13,57	12,77
Septiembre	18,53	23,18	30,00	30,00	29,92
Octubre	22,04	31,00	31,00	31,00	31,00
Noviembre	30,00	30,00	30,00	30,00	30,00
Diciembre	31,00	31,00	31,00	31,00	31,00
Media	25,65	25,86	27,76	27,26	27,37

Estancia media

Fuente: Instituto Nacional de Estadística y elaboración propia



Estancia media por meses

Fuente: Instituto Nacional de Estadística y elaboración propia

D-2.2.6 INDICES ALOJAMIENTO APARTAMENTOS

D-2.2.6.1 Encuesta de ocupación Turísticos

La Encuesta de Ocupación en Apartamentos Turísticos proporciona información sobre la demanda y la oferta de los servicios de alojamientos que prestan los establecimientos de apartamentos turísticos

Se estudian los establecimientos de apartamentos turísticos y empresas explotadoras de apartamentos turísticos, en aquellas comunidades autónomas que sus normativas así lo contemplan (Cataluña y Comunidad Valenciana), inscritos como tales en las correspondientes Consejerías de Turismo de cada Comunidad Autónoma.

En algunas comunidades autónomas las unidades de análisis son las empresas explotadoras de apartamentos turísticos. Éstas se definen como las personas físicas o jurídicas, sean o no titulares de los alojamientos, que realicen de forma habitual la actividad de cesión del uso o disfrute de los mismos.

Se investigan todos los establecimientos y/o empresas explotadoras del territorio nacional. Con la excepción de Ceuta y Melilla donde no existen establecimientos de este tipo.

Establecimientos abiertos estimados

Se entiende por establecimiento abierto de temporada, aquel en el que el mes de referencia está comprendido dentro de su periodo de apertura.

Apartamentos estimados de un establecimiento o empresa explotadora de apartamentos turísticos

Número total de apartamentos estimados por la encuesta pertenecientes a los establecimientos o empresas explotadoras abiertos de temporada.

Se considera apartamento turístico (unidad) el inmueble, cuyo uso se cede en alquiler, de modo habitual para hospedaje ocasional, incluyéndose apartamentos propiamente dichos, chalets, villas, bungalows.

Plazas estimadas

Número total de las plazas estimadas por las encuestas pertenecientes a los establecimientos o empresas explotadoras de apartamentos abiertos de temporada. El número de plazas equivale al número de camas fijas del establecimiento. No se incluyen, por tanto, las supletorias, y las de matrimonio dan lugar a dos plazas.

Grado de ocupación por apartamentos

Relación, en porcentaje, entre el total de los apartamentos ocupados en el mes y los apartamentos disponibles en el mismo periodo por los días del mes de referencia.

Grado de ocupación por apartamentos en fin de semana

Es la relación, en porcentaje, entre los apartamentos ocupados del viernes y sábado que caen dentro del mes de referencia y el producto de los apartamentos disponibles por los días a los que hace referencia los apartamentos ocupados.

Grado de ocupación por plazas

Relación, en porcentaje, entre el total de las pernoctaciones y el producto de las plazas disponibles por los días a los que se refieren las pernoctaciones más las camas supletorias utilizadas. Se entiende por camas supletorias todas aquellas que no tengan carácter fijo y que no estén en las plazas declaradas oficialmente por el establecimiento y que constan en el directorio.

Grado de ocupación por plazas en fin de semana

Relación, en porcentaje, entre las pernoctaciones del viernes y sábado que caen dentro del mes de referencia y el producto de las plazas, incluyendo las camas supletorias de esos dos días, por los días a que se refieren las pernoctaciones.

Personal ocupado

Se define como el conjunto de personas, remuneradas y no remuneradas, que contribuyen mediante la aportación de su trabajo, a la producción de bienes y servicios en el establecimiento y/o empresas explotadoras durante el período de referencia de la encuesta, aunque trabajen fuera de los locales del mismo.

Viajeros entrados

Toda persona que llega y se aloja en el establecimiento. Los viajeros se clasifican por su país de residencia, donde residen habitualmente.

Pernoctaciones o plazas ocupadas

Se entiende por plaza ocupada o pernoctación cada noche que una persona se aloja en el establecimiento. Al igual que en la entrada de viajeros, las plazas ocupadas se desglosan según el lugar de residencia.

Estancia media

Esta variable es una aproximación al número de días que, por término medio, los viajeros permanecen en los apartamentos y se calcula como cociente entre las pernoctaciones y el número de viajeros.

Recogida de la información

La consulta de datos básicos se refiere a se refiere a una quincena del mes, elegidos aleatoriamente, de tal manera que entre todos los establecimientos cubran el mes completo.

La información es suministrada mensualmente por los establecimientos de apartamentos turísticos ó empresas explotadoras, mediante cuestionario, al Instituto Nacional de Estadística. Es posible, asimismo, remitir la información mediante el envío telemático o carga de un fichero XML o a través de la conexión a Internet mediante el sistema ARCE, cumplimentando directamente el cuestionario en pantalla.

Difusión de la información

La información se presenta en diferentes niveles de desagregación geográfica: nacional, de comunidad y ciudad autónoma, provincial, de zonas y de puntos turísticos.

Las estimaciones de los datos que se publican se realizan partiendo de los datos que contestan los establecimientos o empresas en la quincena de referencia.

D-2.2.6.2 Establecimientos abiertos estimados

Se entiende por establecimiento abierto de temporada, aquel en el que el mes de referencia está comprendido dentro de su periodo de apertura.

Periodicidad: Mensual

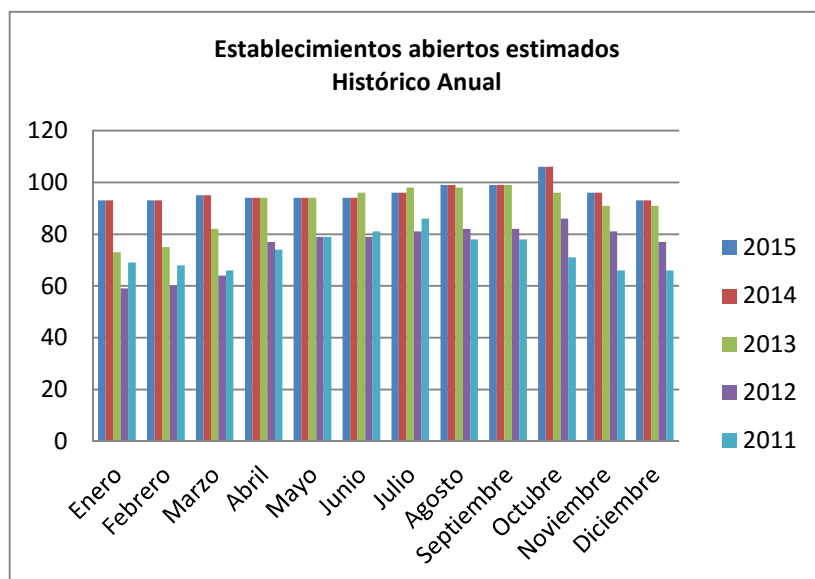
Unidad: Número de Establecimientos abiertos

	2015	2014	2013	2012	2011
Enero	93	93	73	59	69
Febrero	93	93	75	60	68
Marzo	95	95	82	64	66
Abril	94	94	94	77	74
Mayo	94	94	94	79	79
Junio	94	94	96	79	81
Julio	96	96	98	81	86
Agosto	99	99	98	82	78
Septiembre	99	99	99	82	78
Octubre	106	106	96	86	71

Noviembre	96	96	91	81	66
Diciembre	93	93	91	77	66

Establecimientos abiertos estimados

Fuente: Instituto Nacional de Estadística y elaboración propia



Establecimientos abiertos estimados por meses

Fuente: Instituto Nacional de Estadística y elaboración propia

D-2.2.6.3 Apartamentos estimados

Número total de apartamentos estimados por la encuesta pertenecientes a los establecimientos o empresas explotadoras abiertos de temporada.

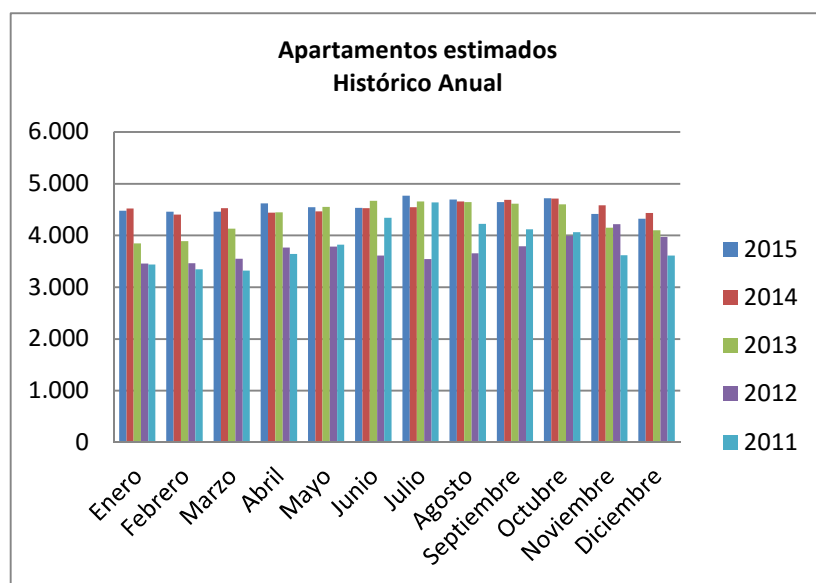
Periodicidad: Mensual

Unidad: Número de Apartamentos

	2015	2014	2013	2012	2011
Enero	4.477	4.523	3.844	3.458	3.441
Febrero	4.462	4.404	3.887	3.461	3.348
Marzo	4.461	4.527	4.132	3.550	3.319
Abril	4.621	4.441	4.448	3.769	3.644
Mayo	4.546	4.467	4.554	3.787	3.825
Junio	4.534	4.525	4.669	3.614	4.344
Julio	4.770	4.548	4.660	3.543	4.640
Agosto	4.694	4.656	4.643	3.655	4.224
Septiembre	4.646	4.689	4.614	3.791	4.121
Octubre	4.716	4.711	4.602	3.988	4.064
Noviembre	4.414	4.585	4.151	4.219	3.616
Diciembre	4.324	4.432	4.100	3.968	3.613

Apartamentos estimados

Fuente: Instituto Nacional de Estadística y elaboración propia



Apartamentos estimados por meses

Fuente: Instituto Nacional de Estadística y elaboración propia

D-2.2.6.4 Plazas estimadas

Corresponde al número total de las plazas estimadas por la encuesta, pertenecientes a los establecimientos o empresas explotadoras de apartamentos abiertos de temporada.

El número de plazas equivale al número de camas fijas del establecimiento. No se incluyen, por tanto, las supletorias, y las de matrimonio dan lugar a dos plazas.

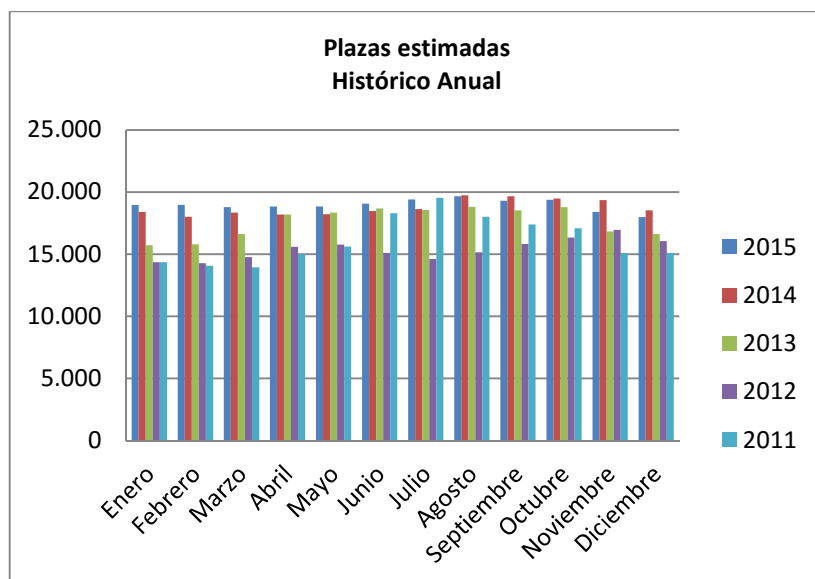
Periodicidad: Mensual

Unidad: Número de Plazas

	2015	2014	2013	2012	2011
Enero	18.946	18.381	15.716	14.356	14.340
Febrero	18.961	18.007	15.792	14.279	14.049
Marzo	18.787	18.333	16.606	14.759	13.929
Abril	18.826	18.174	18.195	15.579	15.000
Mayo	18.827	18.219	18.351	15.752	15.599
Junio	19.049	18.478	18.672	15.099	18.281
Julio	19.392	18.614	18.534	14.594	19.530
Agosto	19.647	19.725	18.810	15.137	18.014
Septiembre	19.296	19.663	18.522	15.818	17.393
Octubre	19.368	19.478	18.768	16.320	17.074
Noviembre	18.400	19.338	16.820	16.949	15.079
Diciembre	17.987	18.524	16.605	16.044	15.086

Plazas estimadas

Fuente: Instituto Nacional de Estadística y elaboración propia



Plazas estimadas por meses

Fuente: Instituto Nacional de Estadística y elaboración propia

D-2.2.6.5 Grado de Ocupación

Grado de Ocupación por Apartamentos

Relación, en porcentaje, entre el total de los apartamentos ocupados en el mes y los apartamentos disponibles en el mismo periodo por los días del mes de referencia.

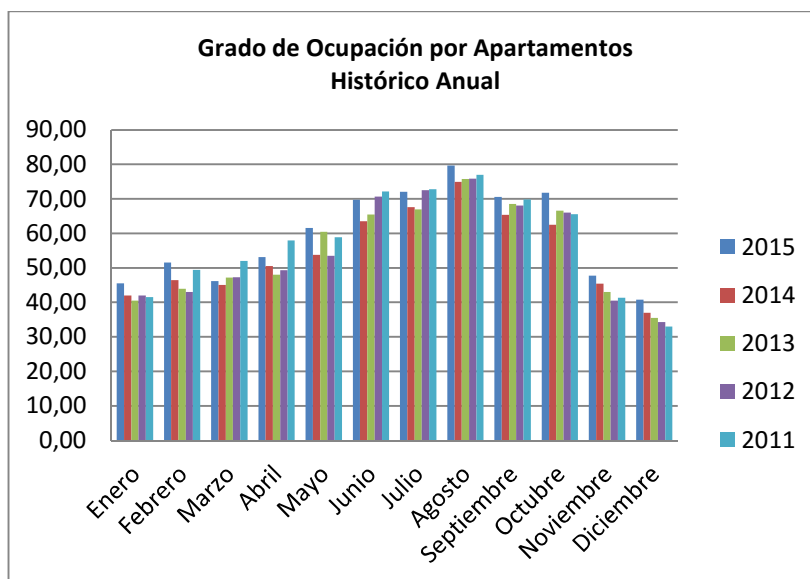
Periodicidad: Mensual

Unidad: Tanto por ciento

	2015	2014	2013	2012	2011
Enero	45,56	42,02	40,54	41,98	41,56
Febrero	51,58	46,45	43,90	43,05	49,42
Marzo	46,13	45,08	47,17	47,31	51,98
Abril	53,13	50,50	48,04	49,29	57,98
Mayo	61,54	53,73	60,46	53,46	58,86
Junio	69,77	63,55	65,45	70,70	72,13
Julio	72,05	67,61	66,95	72,56	72,78
Agosto	79,70	74,90	75,77	75,86	77,01
Septiembre	70,57	65,36	68,55	68,06	69,80
Octubre	71,76	62,49	66,61	66,04	65,56
Noviembre	47,74	45,41	43,03	40,55	41,32
Diciembre	40,79	36,97	35,49	34,31	33,01
Media	59,19	54,66	55,96	55,10	58,80

Grado de Ocupación por Apartamentos

Fuente: Instituto Nacional de Estadística y elaboración propia



Grado de Ocupación por Apartamentos por meses

Fuente: Instituto Nacional de Estadística y elaboración propia

Grado de Ocupación por Apartamentos en fin de semana

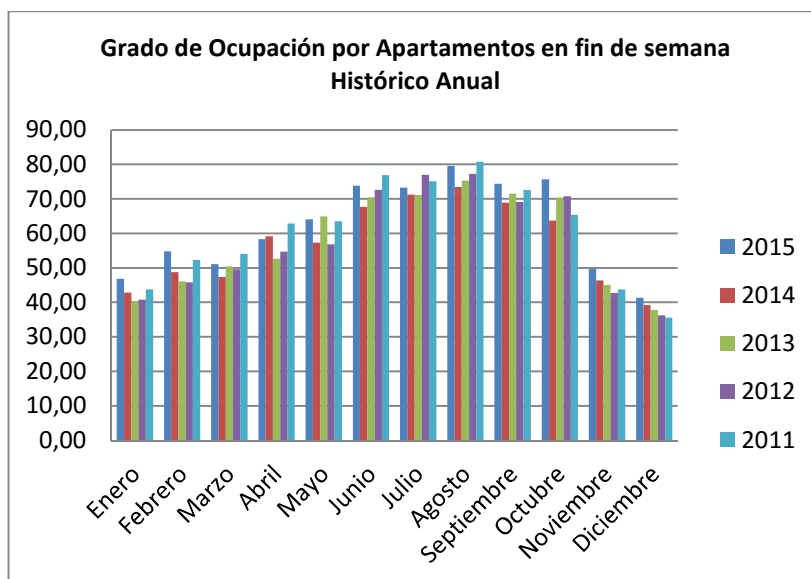
Es la relación, en porcentaje, entre los apartamentos ocupados del viernes y sábado que caen dentro del mes de referencia y el producto de los apartamentos disponibles por los días a los que hace referencia los apartamentos ocupados.

Periodicidad: MensualUnidad: Tanto por ciento

	2015	2014	2013	2012	2011
Enero	46,83	42,87	40,33	40,75	43,77
Febrero	54,79	48,75	46,04	45,81	52,33
Marzo	51,12	47,38	50,39	49,61	54,06
Abril	58,36	59,14	52,68	54,71	62,83
Mayo	64,11	57,34	64,89	56,83	63,53
Junio	73,77	67,65	70,43	72,57	76,89
Julio	73,27	71,19	71,16	76,95	75,13
Agosto	79,61	73,48	75,31	77,21	80,73
Septiembre	74,41	68,88	71,53	69,11	72,64
Octubre	75,68	63,70	70,35	70,72	65,39
Noviembre	49,70	46,40	45,03	42,76	43,73
Diciembre	41,34	39,24	37,83	36,26	35,59
Media	62,30	57,31	58,85	57,64	61,75

Grado de Ocupación por Apartamentos en fin de semana

Fuente: Instituto Nacional de Estadística y elaboración propia



Grado de Ocupación por Apartamentos en fin de semana por meses

Fuente: Instituto Nacional de Estadística y elaboración propia

Grado de Ocupación por Plazas

Relación, en porcentaje, entre el total de las pernoctaciones y el producto de las plazas disponibles por los días a los que se refieren las pernoctaciones más las camas supletorias utilizadas. Se entiende por camas supletorias todas aquellas que no tengan carácter fijo y que no estén en las plazas declaradas oficialmente por el establecimiento y que constan en el directorio.

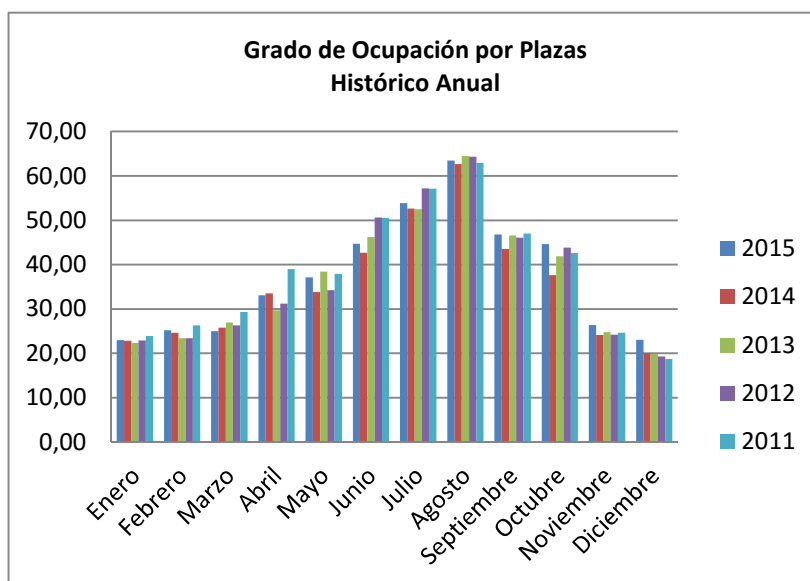
Periodicidad: Mensual

Unidad: Tanto por ciento

	2015	2014	2013	2012	2011
Enero	22,99	22,87	22,36	22,91	23,91
Febrero	25,24	24,64	23,43	23,44	26,28
Marzo	25,02	25,81	26,95	26,29	29,33
Abril	33,11	33,48	29,72	31,23	38,97
Mayo	37,15	33,82	38,40	34,22	37,94
Junio	44,68	42,65	46,24	50,61	50,53
Julio	53,89	52,65	52,51	57,18	57,14
Agosto	63,44	62,67	64,48	64,31	62,97
Septiembre	46,80	43,53	46,60	46,07	47,02
Octubre	44,63	37,63	41,88	43,80	42,60
Noviembre	26,34	24,10	24,80	24,23	24,62
Diciembre	23,06	20,01	19,86	19,28	18,75
Media	37,80	35,53	37,18	36,89	39,67

Grado de Ocupación por Plazas

Fuente: Instituto Nacional de Estadística y elaboración propia



Grado de Ocupación por Plazas por meses

Fuente: Instituto Nacional de Estadística y elaboración propia

Grado de Ocupación por Plazas en fin de semana

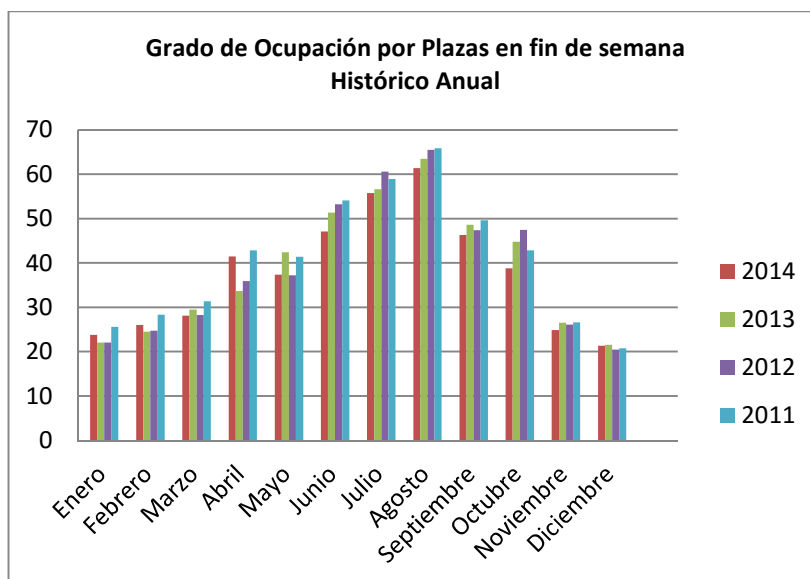
Relación, en porcentaje, entre las pernoctaciones del viernes y sábado que caen dentro del mes de referencia y el producto de las plazas, incluyendo las camas supletorias de esos dos días, por los días a que se refieren las pernoctaciones.

Periodicidad: MensualUnidad: Tanto por ciento

	2015	2014	2013	2012	2011
Enero		23,76	22,08	22,02	25,59
Febrero		26,05	24,54	24,74	28,35
Marzo		28,12	29,52	28,27	31,37
Abril		41,44	33,68	35,88	42,84
Mayo		37,33	42,41	37,23	41,36
Junio		47,09	51,35	53,20	54,08
Julio		55,76	56,61	60,57	58,89
Agosto		61,41	63,46	65,48	65,82
Septiembre		46,28	48,64	47,37	49,65
Octubre		38,81	44,75	47,42	42,87
Noviembre		24,86	26,54	26,13	26,57
Diciembre		21,34	21,57	20,46	20,76
Media		37,86	39,56	39,01	42,01

Grado de Ocupación por Plazas en fin de semana

Fuente: Instituto Nacional de Estadística y elaboración propia



Grado de Ocupación por Plazas en fin de semana por meses

Fuente: Instituto Nacional de Estadística y elaboración propia

D-2.2.6.6 Personal ocupado

Se define como el conjunto de personas, remuneradas y no remuneradas, que contribuyen mediante la aportación de su trabajo, a la producción de bienes y servicios en el establecimiento y/o empresas explotadoras durante el período de referencia de la encuesta, aunque trabajen fuera de los locales del mismo.

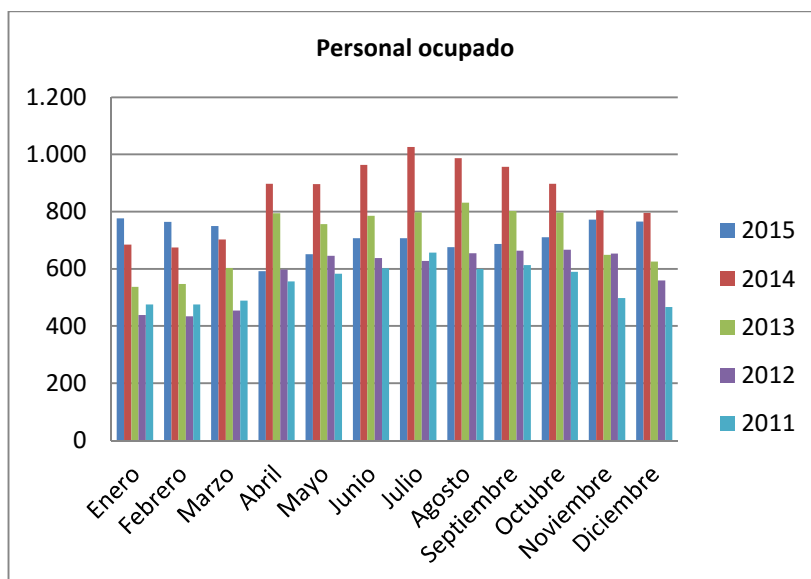
Periodicidad: Mensual

Unidad: Número de Trabajadores

	2015	2014	2013	2012	2011
Enero	777	685	537	439	476
Febrero	764	675	547	434	475
Marzo	750	703	603	454	489
Abril	592	897	795	598	556
Mayo	651	896	757	646	583
Junio	707	963	785	638	602
Julio	707	1.026	798	628	657
Agosto	676	987	831	655	600
Septiembre	687	957	802	663	613
Octubre	711	897	797	667	590
Noviembre	772	805	649	653	498
Diciembre	765	796	625	559	467

Personal ocupado

Fuente: Instituto Nacional de Estadística y elaboración propia



Personal ocupado por meses

Fuente: Instituto Nacional de Estadística y elaboración propia

D-2.2.6.7 Viajeros

Todas aquellas personas que realizan una o más pernoctaciones seguidas en el mismo alojamiento.

Los viajeros se clasifican por su residencia, ya sea en España o en el extranjero, y al mismo tiempo por países.

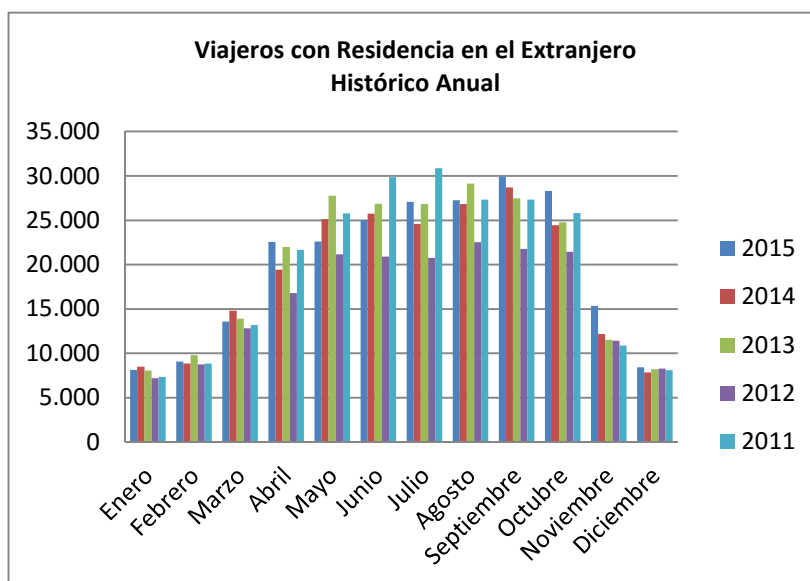
Viajeros entrados por Residencia en el extranjero

Periodicidad: MensualUnidad: Número de Viajeros

	2015	2014	2013	2012	2011
Enero	8.125	8.509	8.051	7.184	7.332
Febrero	9.080	8.857	9.792	8.763	8.871
Marzo	13.574	14.809	13.920	12.838	13.198
Abril	22.548	19.422	21.989	16.795	21.658
Mayo	22.614	25.123	27.771	21.148	25.777
Junio	25.012	25.747	26.852	20.905	29.865
Julio	27.090	24.597	26.808	20.775	30.860
Agosto	27.260	26.811	29.138	22.532	27.339
Septiembre	29.943	28.699	27.480	21.770	27.315
Octubre	28.312	24.426	24.750	21.431	25.815
Noviembre	15.366	12.177	11.529	11.410	10.874
Diciembre	8.418	7.841	8.219	8.275	8.106
Total	237.342	227.018	236.299	193.826	237.010

Viajeros entrados por Residencia en el extranjero

Fuente: Instituto Nacional de Estadística y elaboración propia



Viajeros entrados por Residencia en el extranjero por meses

Fuente: Instituto Nacional de Estadística y elaboración propia

Viajeros entrados por Residencia en España

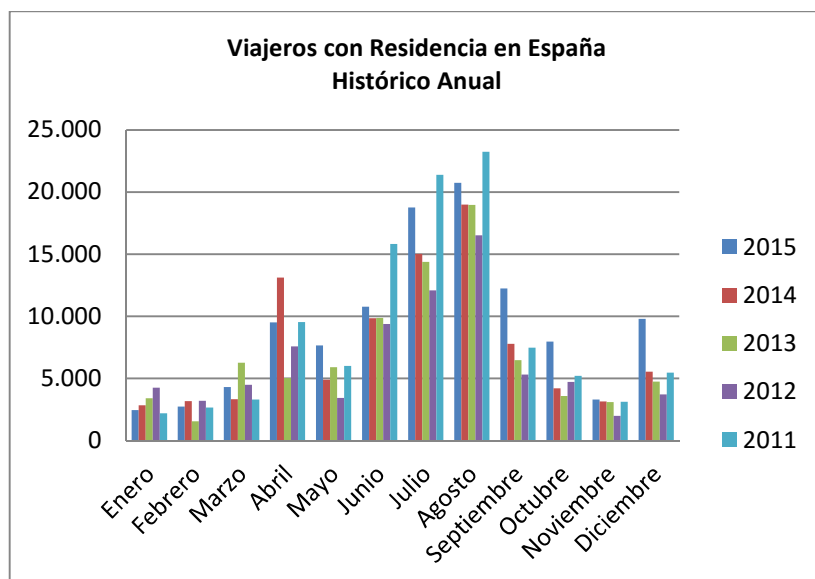
Periodicidad: Mensual

Unidad: Número de Viajeros

	2015	2014	2013	2012	2011
Enero	2.433	2.824	3.381	4.233	2.179
Febrero	2.711	3.162	1.530	3.194	2.637
Marzo	4.283	3.315	6.250	4.487	3.288
Abril	9.501	13.108	5.021	7.579	9.528
Mayo	7.641	4.897	5.904	3.420	5.995
Junio	10.772	9.830	9.863	9.379	15.811
Julio	18.742	15.026	14.377	12.074	21.377
Agosto	20.736	18.977	18.966	16.502	23.225
Septiembre	12.225	7.767	6.451	5.311	7.455
Octubre	7.947	4.187	3.579	4.709	5.187
Noviembre	3.286	3.141	3.096	1.969	3.119
Diciembre	9.773	5.533	4.724	3.695	5.466
Total	110.050	91.767	83.142	76.552	105.267

Viajeros entrados por Residencia en España

Fuente: Instituto Nacional de Estadística y elaboración propia



Viajeros entrados por Residencia en España por meses
Fuente: Instituto Nacional de Estadística y elaboración propia

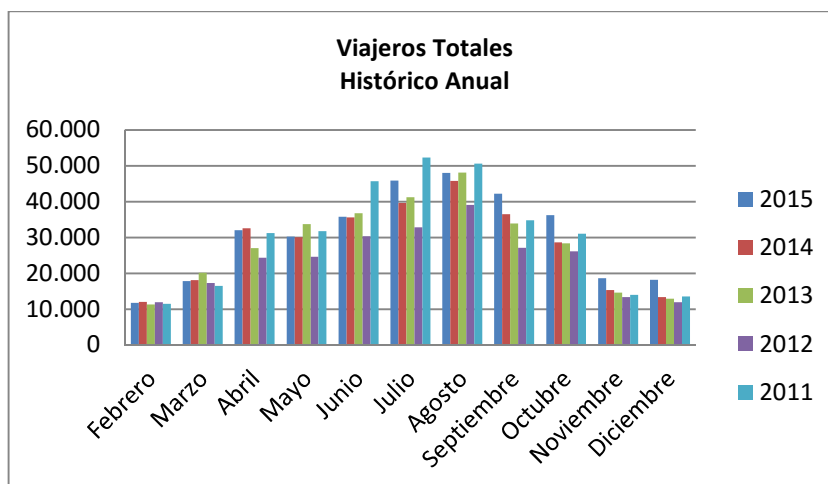
Viajeros entrados por Residencia en conjunto

Periodicidad: Mensual

Unidad: Número de Viajeros

	2015	2014	2013	2012	2011
Enero	10.558	11.333	11.432	11.417	9.511
Febrero	11.791	12.019	11.322	11.957	11.508
Marzo	17.857	18.124	20.170	17.325	16.486
Abril	32.049	32.530	27.010	24.374	31.186
Mayo	30.255	30.020	33.675	24.568	31.772
Junio	35.784	35.577	36.715	30.284	45.676
Julio	45.832	39.623	41.185	32.849	52.237
Agosto	47.996	45.788	48.104	39.034	50.564
Septiembre	42.168	36.466	33.931	27.081	34.770
Octubre	36.259	28.613	28.329	26.140	31.002
Noviembre	18.652	15.318	14.625	13.379	13.993
Diciembre	18.191	13.374	12.943	11.970	13.572
Total	347.392	318.785	319.441	270.378	342.277

Viajeros entrados por Residencia en conjunto
Fuente: Instituto Nacional de Estadística y elaboración propia



Viajeros entrados por Residencia en conjunto por meses

Fuente: Instituto Nacional de Estadística y elaboración propia

Viajeros entrados por Países de Residencia

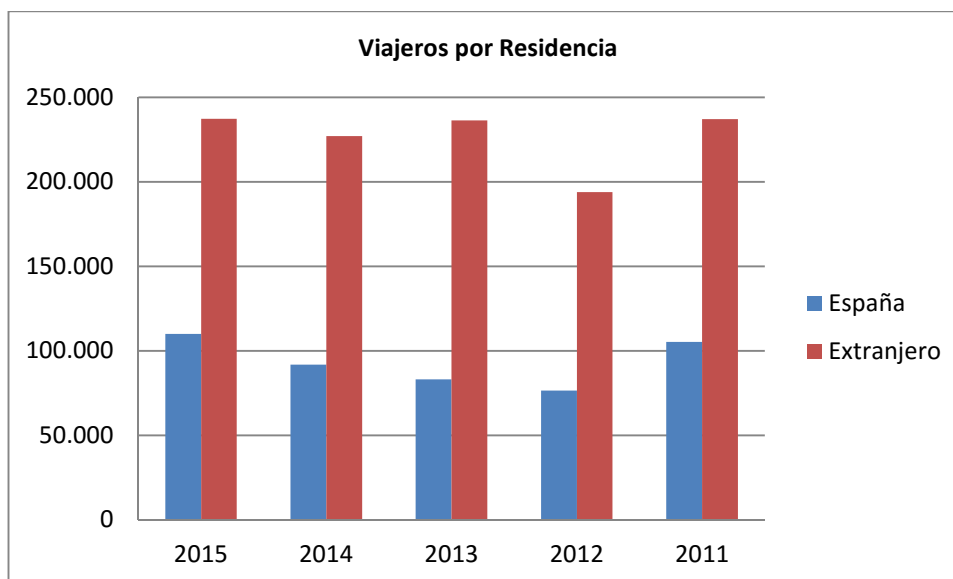
Periodicidad: Mensual

Unidad: Número de Viajeros

	2015	2014	2013	2012	2011
España	110.050	91.767	83.142	76.552	105.267
Extranjero	237.342	227.018	236.299	193.826	237.010
Unión Europea		212.744	221.321	185.240	229.486
Alemania		1.445	889	1.348	1.233
Bélgica		4.675	3.656	2.642	2.605
Dinamarca		360	403	234	165
Finlandia		1.023	382	127	324
Francia		7.943	7.143	5.817	10.211
Grecia					20
Irlanda		5.187	3.133	2.933	2.826
Italia		1.795	2.091	1.914	3.335
Países Bajos		19.600	14.242	10.175	10.320
Reino Unido		166.317	183.011	153.896	192.790
Suecia		671	1.088	862	558
Resto países UE		3.728		8.033	7.285
Noruega		1.109	2.675	1.513	1.568
Rusia		2.893	2.588		
Suiza		495	408		
América				754	989
Países Africanos				2.924	1.991
Resto del mundo		9.777		653	790
Total	347.392	318.785	319.441	270.378	342.277

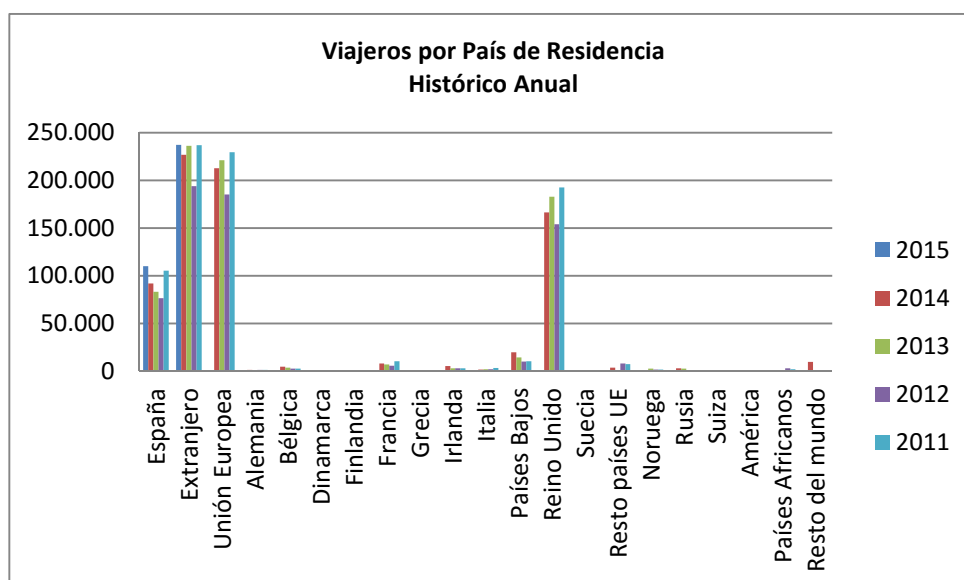
Viajeros entrados en total por países de residencia

Fuente: Instituto Nacional de Estadística y elaboración propia



Viajeros entrados en total por residencia

Fuente: Instituto Nacional de Estadística y elaboración propia



Viajeros entrados en total por países de residencia

Fuente: Instituto Nacional de Estadística y elaboración propia

D-2.2.6.8 Pernoctaciones

Se entiende por plaza ocupada o pernoctación cada noche que una persona se aloja en el establecimiento. Al igual que en la entrada de viajeros, las plazas ocupadas se desglosan según el lugar de residencia.

Pernoctaciones por Residencia en el extranjero

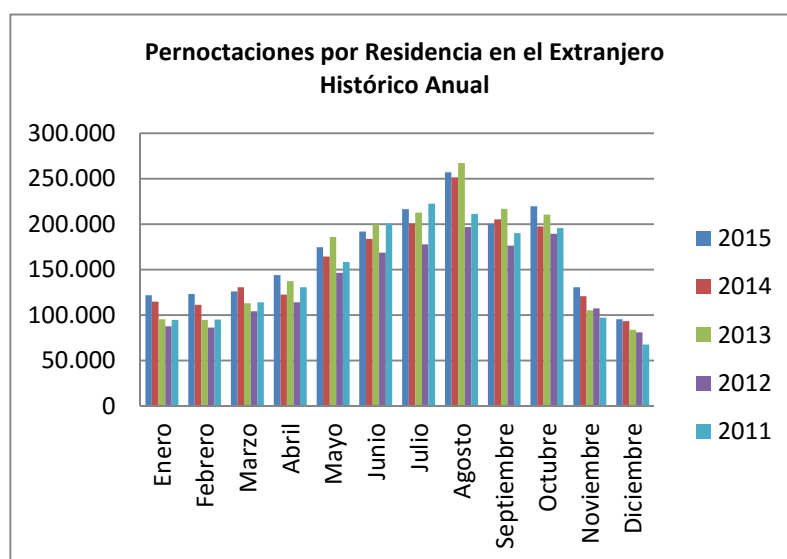
Periodicidad: Mensual

Unidad: Número de Pernoctaciones

	2015	2014	2013	2012	2011
Enero	121.939	114.850	95.436	87.673	94.738
Febrero	123.241	111.468	95.003	86.306	95.090
Marzo	126.225	130.575	113.141	104.207	114.225
Abril	143.969	122.523	137.407	114.317	130.744
Mayo	174.582	164.356	185.976	146.573	158.699
Junio	191.991	183.825	200.246	168.772	200.833
Julio	216.547	200.950	212.814	177.931	222.462
Agosto	257.252	251.497	267.337	196.843	211.306
Septiembre	200.280	205.433	216.817	176.496	190.212
Octubre	219.842	197.787	210.557	189.404	195.867
Noviembre	130.794	121.044	105.244	107.544	97.244
Diciembre	95.578	93.320	83.943	80.950	67.694
Total	2.002.240	1.897.628	1.923.921	1.637.016	1.779.114

Pernoctaciones por Residencia en el extranjero

Fuente: Instituto Nacional de Estadística y elaboración propia



Pernoctaciones por Residencia en el extranjero por meses

Fuente: Instituto Nacional de Estadística y elaboración propia

Pernoctaciones por Residencia en España

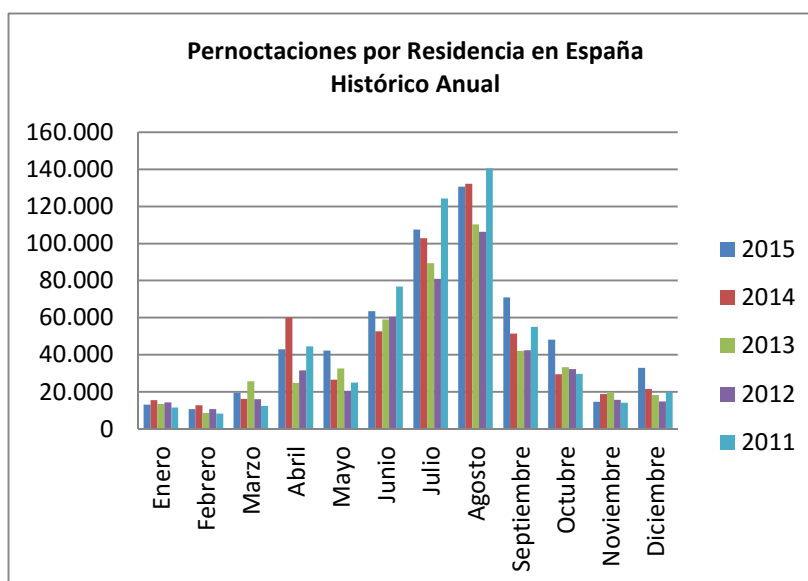
Periodicidad: Mensual

Unidad: Número de Pernoctaciones

	2015	2014	2013	2012	2011
Enero	13.098	15.463	13.526	14.270	11.555
Febrero	10.780	12.799	8.589	10.752	8.301
Marzo	19.518	16.154	25.687	16.070	12.420
Abril	43.005	60.119	24.794	31.634	44.615
Mayo	42.262	26.649	32.583	20.555	25.036
Junio	63.470	52.687	59.043	60.643	76.880
Julio	107.456	102.851	89.425	80.898	124.273
Agosto	130.595	132.141	110.344	106.313	140.552
Septiembre	71.007	51.467	42.193	42.450	55.130
Octubre	48.114	29.496	33.272	32.206	29.636
Noviembre	14.631	18.782	19.938	15.679	14.143
Diciembre	33.027	21.580	18.325	14.926	20.002
Total	596.963	540.188	477.719	446.396	562.543

Pernoctaciones por Residencia en España

Fuente: Instituto Nacional de Estadística y elaboración propia



Pernoctaciones por Residencia en España por meses

Fuente: Instituto Nacional de Estadística y elaboración propia

Pernoctaciones por Residencia en conjunto

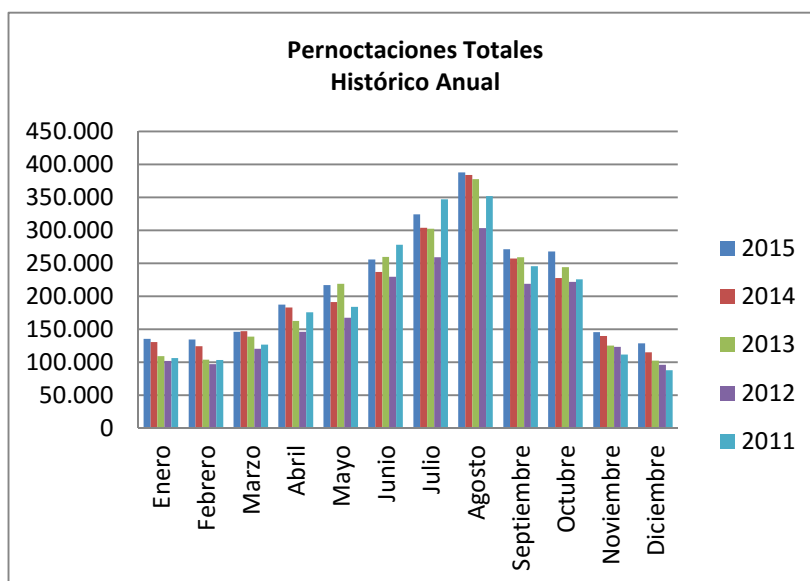
Periodicidad: Mensual

Unidad: Número de Pernoctaciones

	2015	2014	2013	2012	2011
Enero	135.037	130.313	108.962	101.943	106.293
Febrero	134.021	124.267	103.592	97.058	103.391
Marzo	145.743	146.729	138.828	120.277	126.645
Abril	186.974	182.642	162.201	145.951	175.359
Mayo	216.844	191.005	218.559	167.128	183.735
Junio	255.461	236.512	259.289	229.415	277.713
Julio	324.003	303.801	302.239	258.829	346.735
Agosto	387.847	383.638	377.681	303.156	351.858
Septiembre	271.287	256.900	259.010	218.946	245.342
Octubre	267.956	227.283	243.829	221.610	225.503
Noviembre	145.425	139.826	125.182	123.223	111.387
Diciembre	128.605	114.900	102.268	95.876	87.696
Total	2.599.203	2.437.816	2.401.640	2.083.412	2.341.657

Pernoctaciones por Residencia en conjunto

Fuente: Instituto Nacional de Estadística y elaboración propia



Pernoctaciones por Residencia en conjunto por meses

Fuente: Instituto Nacional de Estadística y elaboración propia

Pernoctaciones por Países de Residencia

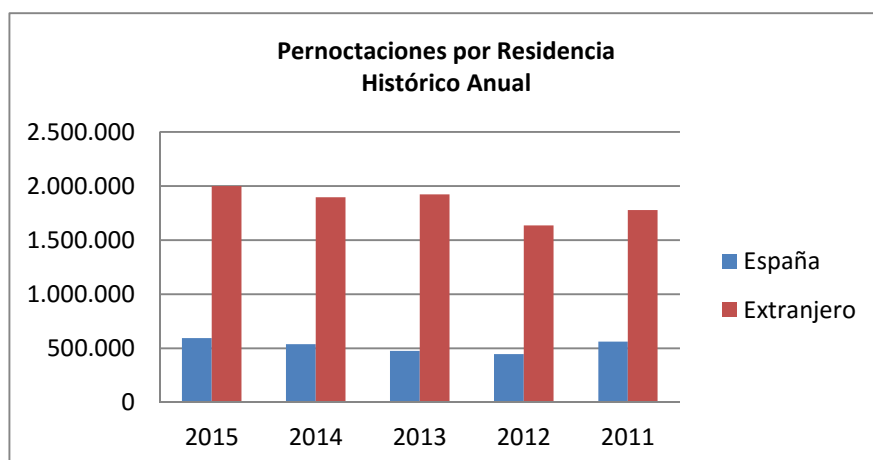
Periodicidad: Mensual

Unidad: Número de Pernoctaciones

	2015	2014	2013	2012	2011
España	596.963	540.188	477.719	446.396	562.543
Extranjero	2.002.240	1.897.628	1.923.921	1.637.016	1.779.114
Unión Europea		1.751.477	1.765.470	1.539.295	1.698.169
Alemania		30.949	12.279	19.805	22.789
Bélgica		69.903	57.483	39.761	39.859
Dinamarca		2.945	3.177	1.700	721
Finlandia		7.598	2.702	982	2.095
Francia		72.352	68.068	67.117	93.112
Grecia					90
Irlanda		34.072	20.066	19.454	16.574
Italia		12.651	13.891	14.797	24.206
Países Bajos		314.196	224.057	165.061	153.624
Reino Unido		1.168.657	1.313.946	1.137.790	1.281.479
Suecia		6.509	7.823	6.841	4.209
Resto países UE		31.645	41.978		
Noruega		13.749	23.745	17.727	17.122
Rusia		33.346	31.391		
Suiza		5.030	4.887		
Otros países europeos				89.608	82.251
América				10.045	11.678
Países Africanos				39.203	25.542
Resto del Mundo		94.026	98.428	7.116	3.765
Total	2.599.203	2.437.816	2.401.640	2.083.412	2.341.657

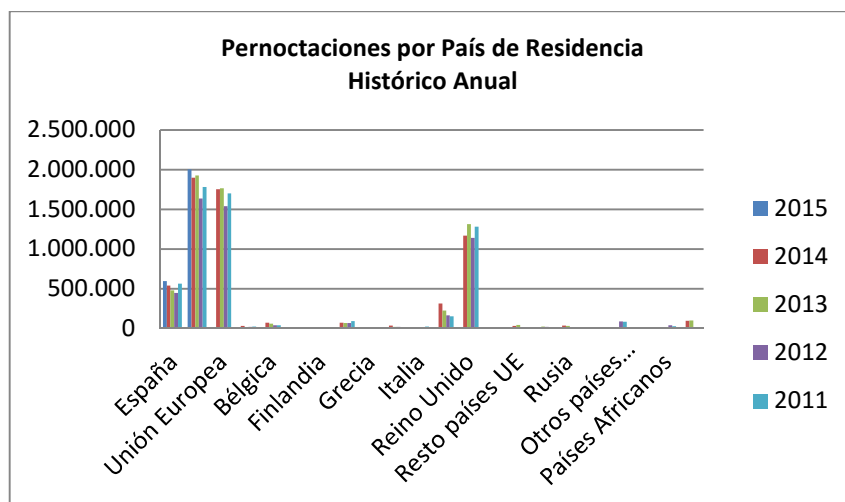
Pernoctaciones en total por países de residencia

Fuente: Instituto Nacional de Estadística y elaboración propia



Pernoctaciones en total por residencia

Fuente: Instituto Nacional de Estadística y elaboración propia



Pernotaciones en total por países de residencia

Fuente: Instituto Nacional de Estadística y elaboración propia

D-2.2.6.9 Estancia media

Esta variable es una aproximación al número de días que, por término medio, los viajeros permanecen en los apartamentos y se calcula como cociente entre las pernoctaciones y el número de viajeros.

Estancia Media por meses

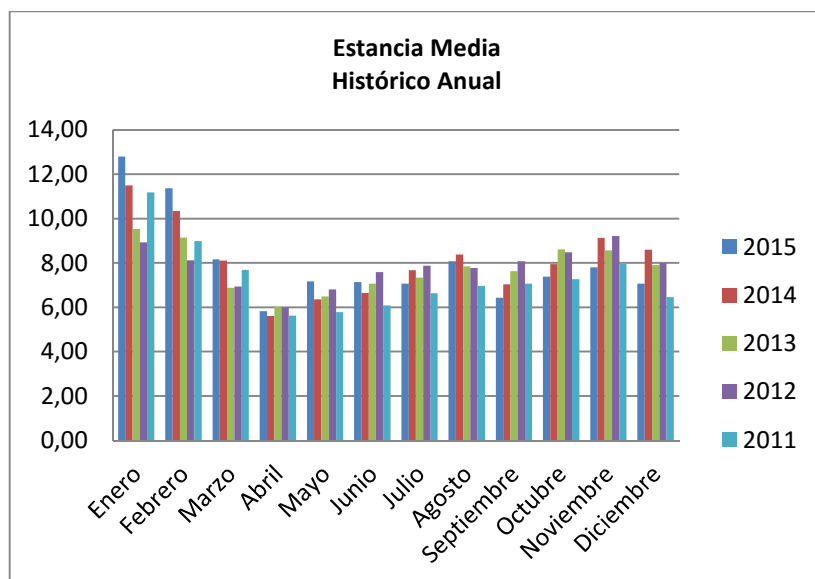
Periodicidad: Mensual

Unidad: Días

	2015	2014	2013	2012	2011
Enero	12,79	11,50	9,53	8,93	11,18
Febrero	11,37	10,34	9,15	8,12	8,98
Marzo	8,16	8,10	6,88	6,94	7,68
Abril	5,83	5,61	6,01	5,99	5,62
Mayo	7,17	6,36	6,49	6,80	5,78
Junio	7,14	6,65	7,06	7,58	6,08
Julio	7,07	7,67	7,34	7,88	6,64
Agosto	8,08	8,38	7,85	7,77	6,96
Septiembre	6,43	7,04	7,63	8,08	7,06
Octubre	7,39	7,94	8,61	8,48	7,27
Noviembre	7,80	9,13	8,56	9,21	7,96
Diciembre	7,07	8,59	7,90	8,01	6,46
Media	7,57	7,65	7,52	7,71	6,84

Estancia media

Fuente: Instituto Nacional de Estadística y elaboración propia



Estancia media por meses

Fuente: Instituto Nacional de Estadística y elaboración propia

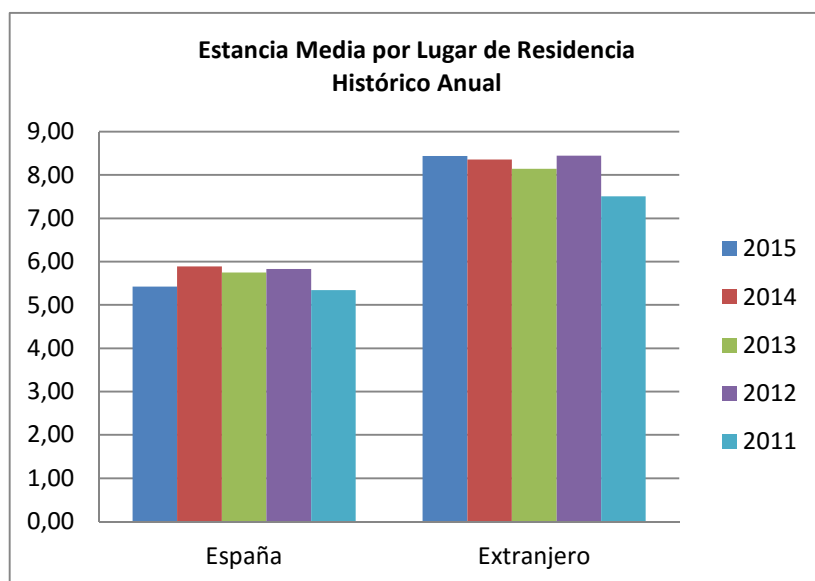
Estancia Media por Residencia

Unidad: Días

	2015	2014	2013	2012	2011
España	5,42	5,89	5,75	5,83	5,34
Extranjero	8,44	8,36	8,14	8,45	7,51

Estancia media por Residencia

Fuente: Instituto Nacional de Estadística y elaboración propia



Estancia media por Residencia

Fuente: Instituto Nacional de Estadística y elaboración propia

D-2.3 POBLACIÓN FLOTANTE

A partir del documento denominado Estudio de la Población Estacional en Áreas Turísticas Estudio de Caso: Benidorm redactado por Juan Carlos Sánchez Galiano con fecha de Julio de 2013 en el que se estudia la variación de la población a lo largo del año en el Término Municipal de Benidorm.

A continuación se extraen las conclusiones reflejadas en el estudio y que son de vital importancia para este documento, que se centran en relación de los indicadores de consumo con la variación de la población.

Mediante el uso del indicador consumo de agua potable se puede estimar que el valor medio de la población residencial mensual oscila, en el periodo de 2.005 a 2.012, de entre los 85.241 habitantes/día, correspondientes al mes de diciembre, y los 138.161 habitantes/día que se alcanzan durante el mes de agosto, mes de máxima afluencia turística. El valor medio anual de la población mensual residencial se encuentra en 104.830 habitantes/día, de los cuales más de 70.000 aparentemente están empadronados.

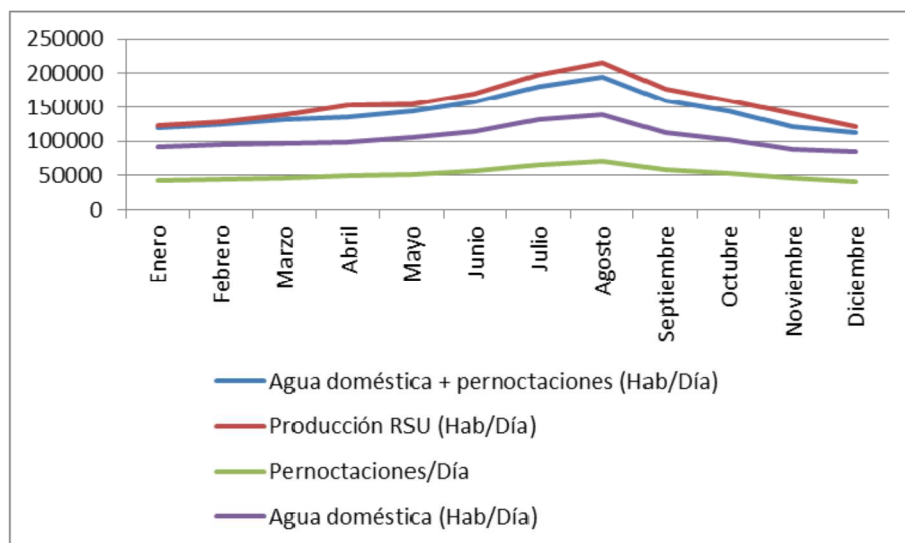
Mediante el uso del indicador consumo de agua potable se puede estimar que el valor medio de la población total mensual oscila, en el periodo de 2.005 a 2.012, de entre los 112.736 habitantes/día, correspondientes al mes de diciembre, y los 193.581 habitantes/día que se alcanzan durante el mes de agosto, mes de máxima afluencia turística. El valor medio anual de la población mensual se encuentra en 143.722 habitantes/día, de los cuales más de 70.000 aparentemente están empadronados.

Los datos de contraste se realizan mediante el uso del indicador generación de residuos sólidos urbanos. Así, con este indicador, se puede estimar que el valor medio de la población total mensual oscila, en el periodo de 2.005 a 2.012, entre los 121.276 habitantes/día, correspondientes al mes de diciembre, y los 215.358 habitantes/día que se alcanzan durante el mes de agosto, mes de máxima afluencia turística. El valor medio anual de la población total mensual se encuentra en 156.497 habitantes/día.

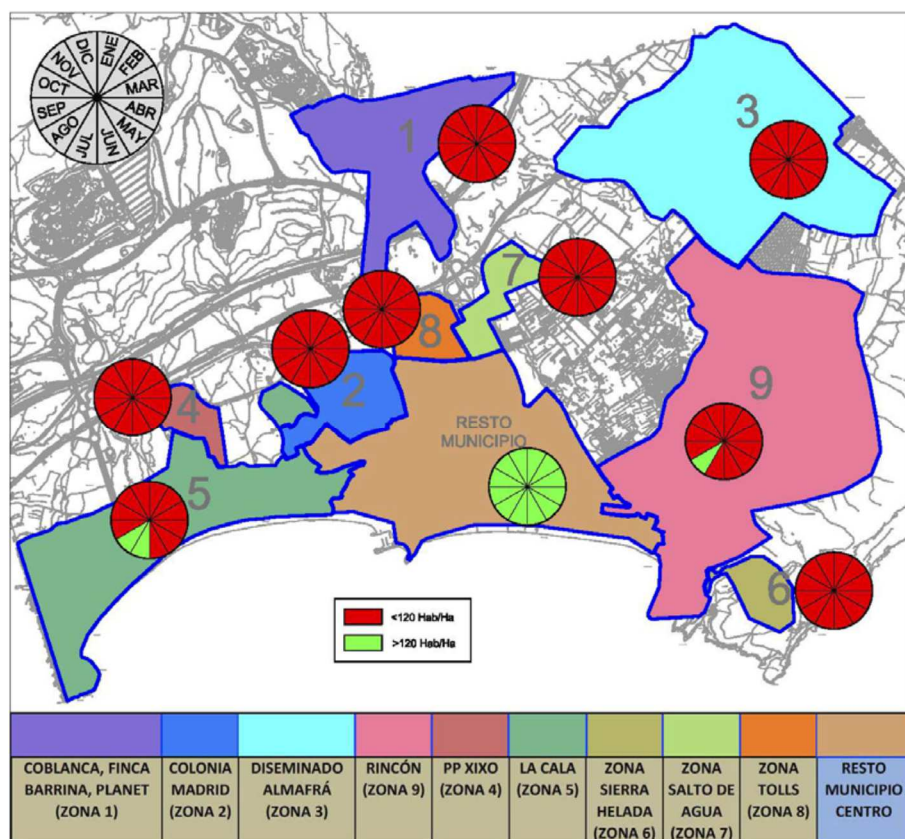
En la siguiente tabla y gráficos se observa el grado de coincidencia de ambas estimaciones. En el indicador RSU, se incluye a la población equivalente que no pernocta, observando por diferencia la estacionalidad generada en verano y semana santa.

La singularidad de noviembre, se debe a las fiestas patronales. Por tanto, en el mes de noviembre no se consigue reflejar fielmente la población equivalente que no pernocta pues los datos de recogida de RSU se encuentran alterados por un hecho puntual.

También se puede observar que el valor mínimo de la población equivalente que se encuentra en la ciudad y no pernocta se encuentra en febrero y no en diciembre, mes en el que la ciudad se encuentra en su mínimo anual.

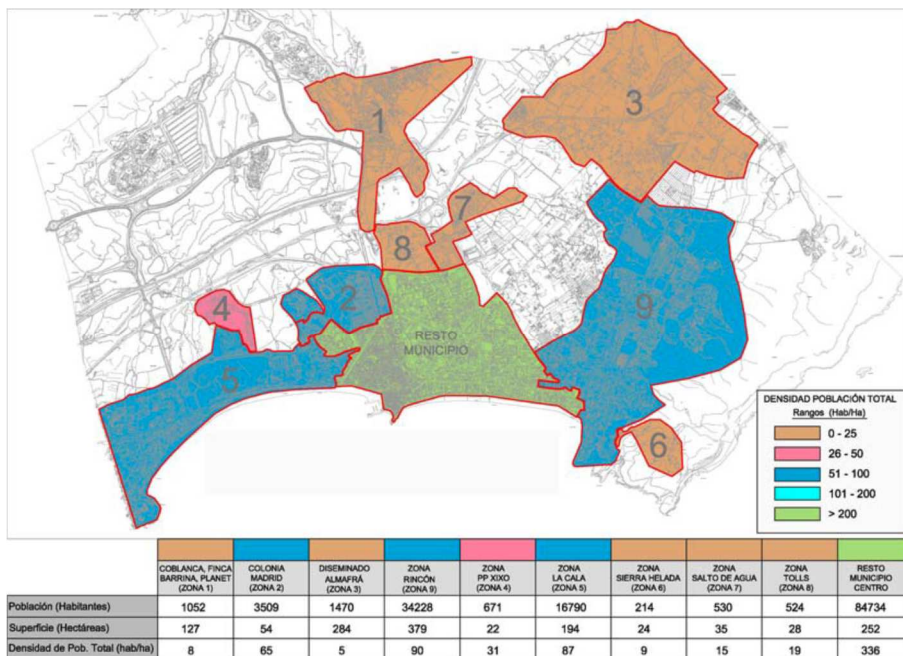


Con los datos calculados se puede valorar si las distintas zonas estudiadas en Benidorm cumplen con la densidad mínima deseable sostenible de 120 Hab/Ha.



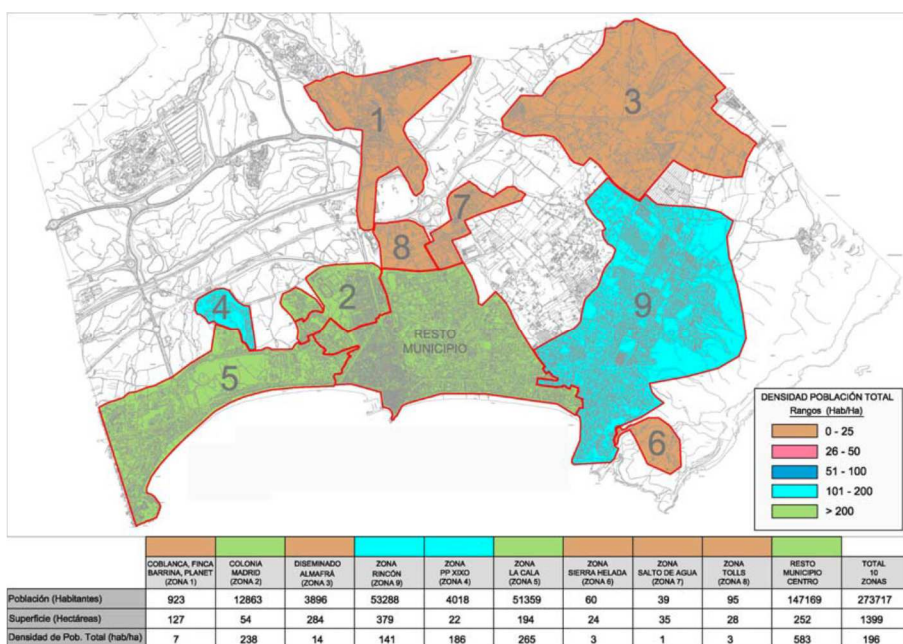
Diagnóstico de la sostenibilidad en las zonas de estudio (elaboración propia)

Los rangos de densidad de población total por zonas son muy amplios, el valor medio se encuentra en la siguiente figura, donde claramente se puede observar que la zona de Benidorm sostenible está constituida por su zona más típicamente hotelera, aquí denominada como Resto Municipio.



Valor medio de la densidad de la población total anual de las zonas de estudio (elaboración propia)

No obstante, si se atiende al índice de densidad de población total de la oferta global, el área sostenible podría extenderse a ambos de la zona anteriormente reseñada, tal como puede observarse en la siguiente figura.



Densidad de población total de la oferta de las zonas de estudio (elaboración propia)

No se debe olvidar, por otra parte que el valor medio del índice densidad de población total de la oferta en alojamientos turísticos, arroja un valor de 618 Hab/Ha y, por tanto, muy superior al valor mínimo de referencia de 120 Hab/Ha. De esta forma, se obtiene que el valor de ocupación del suelo por alojamientos turísticos resulta claramente sostenible.

A nivel individual, por establecimiento turístico, se observa que tan sólo 3 de los 191 establecimientos turísticos, poseen un valor del índice referido inferior a 120 Hab/Ha, lo que supone que tan sólo 645 plazas en alojamientos turísticos de las 72.869 disponibles obedecen a un modelo insostenible.

Para acotar rangos del valor del índice de densidad de población total de cada establecimiento, se establecen 6 rangos que se estudian mediante la aplicación informática gvSIG, obteniendo los siguientes resultados:

- De 0 a 500 Hab/Ha: 33 establecimientos con 13.825 plazas.
- De 500 a 1.000 Hab/Ha: 68 establecimientos con 25.552 plazas.
- De 1.000 a 2.000 Hab/Ha: 38 establecimientos con 11.119 plazas.
- De 2.000 a 3.000 Hab/Ha: 26 establecimientos con 5.540 plazas.
- De 3.000 a 4.000 Hab/Ha: 17 establecimientos con 2.633 plazas.
- Superior a 4.000 Hab/Ha: 9 establecimientos con 1.533 plazas.

El valor mínimo del índice de densidad es de 41,49 Hab/Ha pero no resulta relevante pues tan sólo obedece a 10 plazas de alojamiento. El siguiente valor mínimo sí resulta relevante a nivel individual pues se corresponde con un camping con 624 plazas y un índice de densidad de 74,28 Hab/Ha. Los campings se encuentran en el rango inferior del índice de densidad pues su valor oscila de los 74,28 Hab/Ha citados a los 293,01 Hab/Ha.

Por su parte, los hoteles y apartamentos se encuentran repartidos en todos los rangos del índice de densidad, cuyo valor máximo es de 6803,21 Hab/Ha y se corresponde con un hotel de 82 plazas.

Espacialmente, los establecimientos con un mayor índice de densidad se encuentran fundamentalmente en el casco antiguo y sus zonas adyacentes, mientras que las establecimientos con un menor valor del índice citado se encuentran, sobretodo, en las zonas periféricas de la ciudad.

D-2.4 ENCUESTAS

Las encuestas, son un método directo de obtención de información de los usuarios, que debe realizarse con una planificación y seguimiento apropiados, para poder conocer y valorar los datos obtenidos.

Para el conocimiento de los modos, usos y costumbres de transporte de los usuarios de Benidorm, se ha planteado la realización de 15.000 encuestas, siendo la Universidad de Alicante la encargada de su realización. Como se han indicado anteriormente, en Benidorm, existe una gran población turística durante todo el año, lo cual, debe reflejarse en la realización de encuestas. Por ello, se han desarrollado tres grandes fases de encuestas: época estival, navidad y semana santa.

Durante estas tres fases, se han desarrollado encuestas a peatones en las distintas zonas de la ciudad, vehículos en las principales vías y en los centros de movilidad. Con ello, se ha intentado recopilar información tanto de residentes, turistas y pendulares, a modo de conocer los hábitos de movilidad de todos ellos.

De forma adicional, entre la época de navidad y de semana santa, se ha realizado una campaña de encuestas en hoteles y otra en centros educativos - domiciliarias. En la siguiente tabla, se muestra la planificación inicialmente planteada.

FASE	PLANIFICADAS
Época estival	5.000
Navidad	2.500
Hoteles	2.500
Centros educativos y domiciliarias	2.500
Semana Santa	2.500
Total	15.000

D-2.4.1 TIPOLOGÍA ENCUESTAS

En las distintas fases mencionadas anteriormente, se han realizado varios tipos de encuestas, que se definen a continuación.

Encuestas a peatones.

Dichas encuestas se realizaron por el término de Benidorm, distribuidas según la población y turistas calculados para cada una de ellas. Los encuestadores realizaron las encuestas a viandantes de forma aleatoria, llevando el modelo que se muestra a continuación.

Nº encuesta:				Equipo:				
Fecha:		L	M	X	J	V	S	D
Área entrevista:								

Entrevistado /a:	☐ Mujer	☐ Hombre	Edad:	☐ Menor 18 años ☐ 18 – 23 años ☐ 24 – 65 años ☐ Mayor 65 años	Residente:	Si ☐	No ☐	
					Tipo Resid:	1ª Viv ☐	2ª Viv ☐	
					Turista:	Nacional ☐ Extranjero: _____		
Alojamiento:		☐ Hotel ☐ Apartamento ☐ Camping ☐ Compartido				Zona: 1 ☐ 2 ☐ 3 ☐ 4 ☐ 5 ☐		

Desplazamiento		Nº Viajeros	Hora	Tiempo Trayecto	Motivo	Transporte		Aparcamiento	
Zona Origen	Zona Destino					Público	Privado	ORIGEN	DESTINO
1 ☐	1 ☐				☐ TRABAJO ☐ OCIO ☐ COMPRAS ☐ PERSONAL	☐ BUS ☐ TAXI ☐ TREN	☐ COCHE ☐ MOTO ☐ BICI ☐ A PIE ☐ CICLO	☐ Calle ☐ Z. Azul ☐ P. privado ☐ P. público	☐ Calle ☐ Z. Azul ☐ P. privado ☐ P. público
2 ☐	2 ☐								
3 ☐	3 ☐								
4 ☐	4 ☐								
5 ☐	5 ☐								
1 ☐	1 ☐				☐ TRABAJO ☐ OCIO ☐ COMPRAS ☐ PERSONAL	☐ BUS ☐ TAXI ☐ TREN	☐ COCHE ☐ MOTO ☐ BICI ☐ A PIE ☐ CICLO	☐ Calle ☐ Z. Azul ☐ P. privado ☐ P. público	☐ Calle ☐ Z. Azul ☐ P. privado ☐ P. público
2 ☐	2 ☐								
3 ☐	3 ☐								
4 ☐	4 ☐								
5 ☐	5 ☐								

OBSERVACIONES:

Encuestas a vehículos.

Ayudados de agentes de la policía local de Benidorm se ha encuestado a una serie de conductores de vehículos con la finalidad de conocer sus hábitos de transporte: lugar de procedencia, lugar de destino, tiempo empleado en el viaje, motivo por el que se realiza dicho viaje, nº de ocupantes del vehículo etc. La mecánica consistió en parar a los vehículos que transitaban por las calles de la población, previamente elegidas por su importancia dentro del municipio, y realizar una encuesta verbal al conductor. El modelo de encuesta utilizado fue el mismo que en el caso anterior.

Encuestas en centros de movilidad.

Los centros de movilidad, son aquellos puntos en los que se produce una masiva afluencia de usuarios, como es el caso de:

- Estación de autobuses
- Estación del tranvía
- Parada de autobús Plaza de la Hispanidad (Plaza Triangular)
- Zona comercial Paseo de la Carretera
- Paseo Playa de Levante
- Paseo Playa de Poniente
- Mercado municipal
- Mercadillo Rincon de Loix
- Mercadillo Foietes

El desarrollo de esta tipología, consistió en la realización de encuestas a los usuarios existentes en estos centros de movilidad, utilizando el mismo formato que en las encuestas a peatones.

Encuestas en hoteles.

Estas encuestas han sido similares a las realizadas a los peatones, utilizando el mismo formato formulario. Para ello, a través de la asociación Hosbec, se ha pedido colaboración a los hoteles, para que los encuestadores, pudieran permanecer en la recepción del hotel realizando las encuestas.

Encuestas en centros educativos – domiciliarias

Para poder conseguir una importante muestra, y que además esta sea representativa, se han hecho llegar a todos los colegios e institutos de Benidorm unos formularios en los que se incluyen 2 tipos de encuestas, la primera sirve para conocer los hábitos de transporte de los colegiales y sus acompañantes al centro docente y la segunda para conocer los hábitos de transporte de sus progenitores y de toda la familia en general. Dichas encuestas fueron entregadas a los órganos directivos de los centros y recogidas días después, una vez que estuvieron cumplimentadas.

➤ Parte general y parte del alumno

ENCUESTAS DOMICILIARIAS

DATOS GENERALES DE LA FAMILIA:				
Dirección vivienda (zona): _____		Tipo vivienda: Casa/chalet ☐ Edificio ☐		
Nº de miembros: _____		Nº miembros en centros educativos: _____		
Nº vehículos en unidad familiar: _____		Nº coches: _____	Nº motos: _____	Nº bicis: _____
Nº ciclos: _____				
Tipo de aparcamiento: Calle ☐ Zona Azul ☐ Aparcamiento Público ☐ Aparcamiento Privado ☐				

EXPLICACIÓN: Rellenar con los datos pertenecientes a la vivienda habitual (durante el curso) del alumno, especificando los datos generales de la familia.

- Dirección vivienda (zona): solo es necesaria la zona donde se ubica la vivienda, ver en el croquis que se adjunta.
- Número de miembros en centros educativos: todos aquellos componentes de la familia, que sean alumnos de colegios, institutos y universidades.
- Número de vehículos y tipo: se aportará la cantidad de cada tipo de vehículo (Ej.: 2 turismos, 1 moto).
- Tipo de aparcamiento: diferenciación entre aparcamiento en la vía pública (público) o en interior vivienda (privado o vado).

ALUMNO 1:					
Sexo: ☐ Hombre ☐ Mujer		Edad: _____	Curso: _____	Centro: _____	
Modo transporte:	Público	☐ Bus escolar		☐ Bus público	
	Privado	☐ Turismo	☐ Motocicleta	☐ Bicicleta	☐ A pie
Tiempo aproximado de viaje: _____			Modo:	☐ Acompañado	☐ Solo
Observaciones/recomendaciones: _____					

➤ Parte domiciliaria

MADRES - PADRES - TUTORES

MIEMBRO 1:		
Sexo: ☐ Hombre ☐ Mujer	Edad: _____	Tipo de vehículo: _____
Vehículo propio: ☐ Si ☐ No	Aparcamiento: ☐ Vado ☐ Calle	
Actividad en la que trabaja: _____	Lugar de trabajo o estudio (zona): _____	
Desplazamientos realizados al día:		
VIAJE Nº 1		Motivo
Origen(zona): _____	Destino(zona): _____	Trabajo ☐ Ocio ☐ Compras ☐ Personal ☐
Hora salida de casa : _____	Tiempo de viaje: _____	Transporte Público: Bus ☐ Tren ☐ A pie ☐
Aparcamiento Origen: Calle ☐ Zona Azul ☐ Aparcamiento Público ☐ Aparcamiento Privado ☐	Aparcamiento Destino: Calle ☐ Zona Azul ☐ Aparcamiento Público ☐ Aparcamiento Privado ☐	Transporte Privado: Coche ☐ Moto ☐ Bici ☐ Ciclo ☐ Observaciones: _____
VIAJE Nº 2		Motivo
Origen(zona): _____	Destino(zona): _____	Trabajo ☐ Ocio ☐ Compras ☐ Personal ☐
Hora salida: _____	Tiempo de viaje: _____	Transporte Público: Bus ☐ Tren ☐ A pie ☐
Aparcamiento Origen: Calle ☐ Zona Azul ☐ Aparcamiento Público ☐ Aparcamiento Privado ☐	Aparcamiento Destino: Calle ☐ Zona Azul ☐ Aparcamiento Público ☐ Aparcamiento Privado ☐	Transporte Privado: Coche ☐ Moto ☐ Bici ☐ Ciclo ☐ Observaciones: _____
VIAJE Nº 3		Motivo
Origen(zona): _____	Destino(zona): _____	Trabajo ☐ Ocio ☐ Compras ☐ Personal ☐
Hora salida: _____	Tiempo de viaje: _____	Transporte Público: Bus ☐ Tren ☐ A pie ☐
Aparcamiento Origen: Calle ☐ Zona Azul ☐ Aparcamiento Público ☐ Aparcamiento Privado ☐	Aparcamiento Destino: Calle ☐ Zona Azul ☐ Aparcamiento Público ☐ Aparcamiento Privado ☐	Transporte Privado: Coche ☐ Moto ☐ Bici ☐ Ciclo ☐ Observaciones: _____
VIAJE Nº 4		Motivo
Origen(zona): _____	Destino(zona): _____	Trabajo ☐ Ocio ☐ Compras ☐ Personal ☐
Hora salida: _____	Tiempo de viaje: _____	Transporte Público: Bus ☐ Tren ☐ A pie ☐
Aparcamiento Origen: Calle ☐ Zona Azul ☐ Aparcamiento Público ☐ Aparcamiento Privado ☐	Aparcamiento Destino: Calle ☐ Zona Azul ☐ Aparcamiento Público ☐ Aparcamiento Privado ☐	Transporte Privado: Coche ☐ Moto ☐ Bici ☐ Ciclo ☐ Observaciones: _____

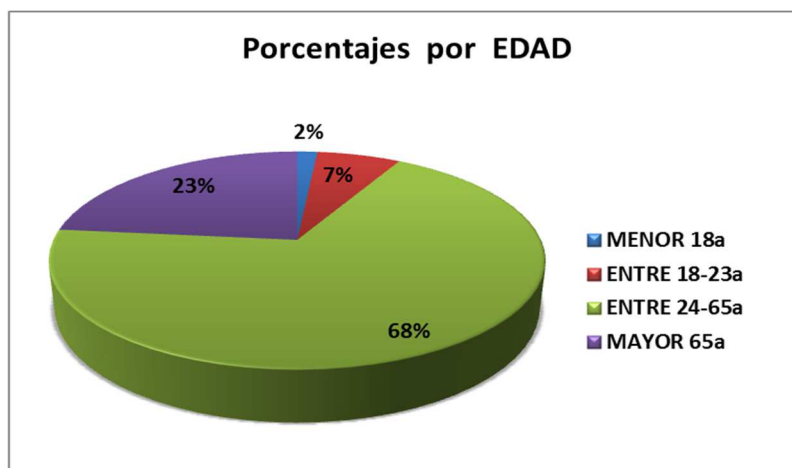
D-2.4.2 RESULTADOS ENCUESTAS

Se indican a continuación los principales resultados obtenidos de las encuestas realizadas. Cabe mencionar, que en dichos resultados no se encuentran reflejadas las últimas encuestas realizadas, están serán incorporadas al documento durante la revisión del mismo.

❖ Encuestados por rangos de edad

Estadísticas de personas por EDAD

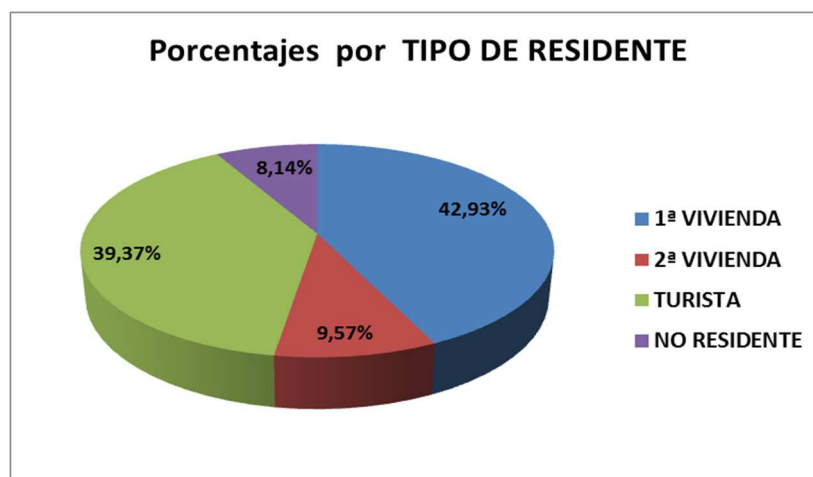
MENOR 18a	ENTRE 18-23a	ENTRE 24-65a	MAYOR 65a	Total
88	365	3827	1308	5588
1,57%	6,53%	68,49%	23,41%	100,00%



❖ Tipología de encuestados

Estadísticas de personas por TIPO DE RESIDENTE

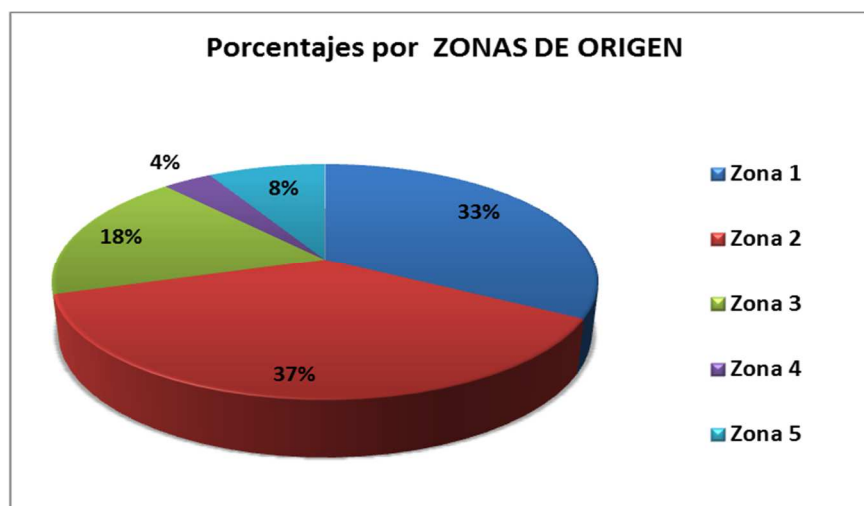
1ª VIVIENDA	2ª VIVIENDA	TURISTA	NO RESIDENTE	Total
2400	535	2201	455	5591
42,93%	9,57%	39,37%	8,14%	100,00%



❖ Desplazamientos por zonas de origen

Estadísticas de desplazamientos por ZONAS DE ORIGEN

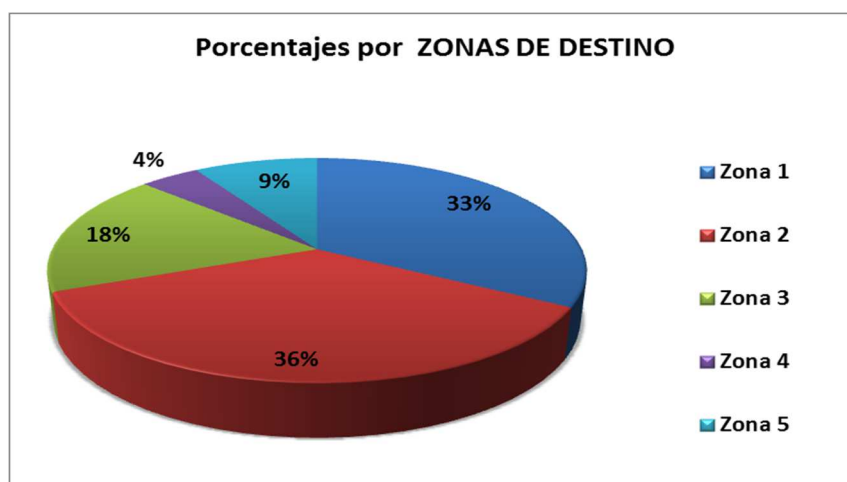
Zona 1	Zona 2	Zona 3	Zona 4	Zona 5	TOTAL
4580	5195	2486	485	1160	13906
32,94%	37,36%	17,88%	3,49%	8,34%	100%



❖ Desplazamientos por zonas de destino

Estadísticas de desplazamientos por ZONAS DE DESTINO

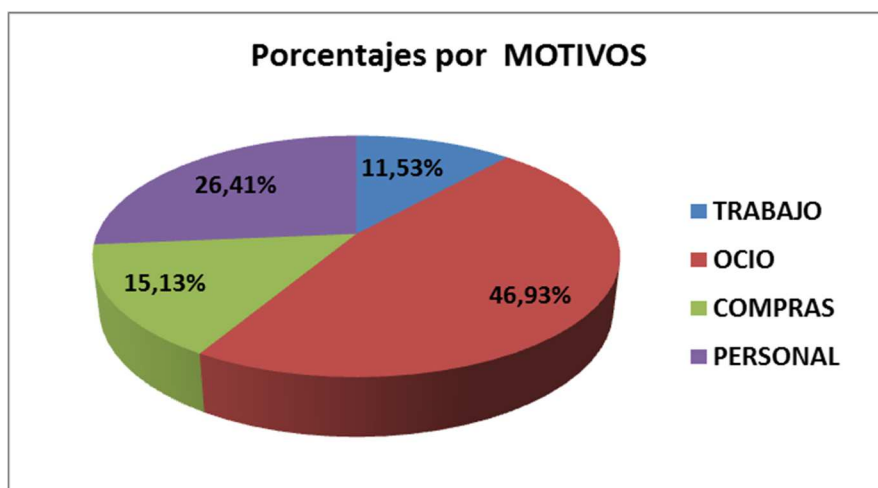
Zona 1	Zona 2	Zona 3	Zona 4	Zona 5	TOTAL
4606	4992	2479	594	1235	13906
33,12%	35,90%	17,83%	4,27%	8,88%	100%



❖ Desplazamientos por motivos

Estadísticas de desplazamientos por MOTIVOS

TRABAJO	OCIO	COMPRAS	PERSONAL	TOTAL
1604	6526	2104	3672	13906
11,53%	46,93%	15,13%	26,41%	100%



❖ Matriz origen / destino general

MATRIZ ORIGEN / DESTINO GENERAL

	1	2	3	4	Totales
1	2109	1230	710	140	4189
2	1314	2727	422	274	4737
3	709	389	1059	72	2229
4	97	215	49	54	415
Totales	4229	4561	2240	540	11570

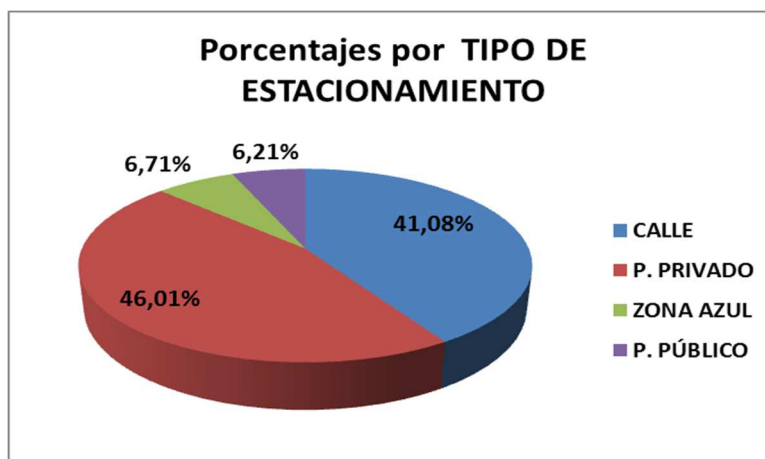
MATRIZ ORIGEN / DESTINO PORCENTUAL

	1	2	3	4	Totales
1	18,23%	10,63%	6,14%	1,21%	36,21%
2	11,36%	23,57%	3,65%	2,37%	40,94%
3	6,13%	3,36%	9,15%	0,62%	19,27%
4	0,84%	1,86%	0,42%	0,47%	3,59%
Totales	36,55%	39,42%	19,36%	4,67%	100,00%

❖ Tipo de estacionamiento

Estadísticas de desplazamientos por TIPO DE ESTACIONAMIENTO

CALLE	P. PRIVADO	ZONA AZUL	P. PÚBLICO	Total
3091	3462	505	467	7525
41,08%	46,01%	6,71%	6,21%	100%



En el anejo 2 a la memoria del presente PMUS se encuentra desarrollado todo el proceso de realización de encuestas y todos los datos obtenidos antes y después de su tratamiento por procedimientos demoscópicos.

D-2.5 REPARTO MODAL

Una vez obtenido el número de desplazamientos totales generados por la población de Benidorm, necesitamos conocer en qué medios de transporte se realizan los mismos. Para lo cual, es de vital importancia, las encuestas realizadas.

Del análisis de los resultados de las encuestas se ha obtenido los resultados que nos especifican el reparto modal de los viajes. Para ello se ha realizado una búsqueda dentro de los datos obtenidos con unos parámetros previamente fijados y por orden de importancia, el primero de ellos depende de la distancia efectivamente recorrida, lo cual lo averiguamos por la zona de origen y la de destino, el segundo depende del tiempo empleado en su desplazamiento, y así mismo depende del modo utilizado.

Por lo tanto para diferenciar entre los tres tipos de recorrido anteriormente mencionados se ha trabajado del siguiente modo:

- Con los desplazamientos de las encuestas, se ha obtenido la subzona de origen y subzona de destino de cada desplazamiento.
- Se han clasificado los movimientos entre las distintas subzonas en corto, medio y largo, dependiendo de su distancia
 - **Corto < 800 metros**
 - **Medio > 800 m < 3.000 m**
 - **Largo > 3.000 m**

A partir de la clasificación anterior y distinguiendo el modo de transporte en el que se realiza cada desplazamiento, se obtiene el reparto modal según la distancia del desplazamiento.

REPARTO MODAL POR DISTANCIA							
	A PIE	COCHE	BUS	BICI	MOTO	CICLO	TOTAL
CORTO	89,40%	7,01%	0,96%	0,21%	1,88%	0,54%	100,00%
MEDIO	67,74%	21,06%	5,62%	1,09%	4,15%	0,34%	100,00%
LARGO	10,54%	73,01%	9,80%	0,73%	5,92%	0,00%	100,00%

De la tabla anterior, se puede observar como el porcentaje de **movimientos a pie** en **desplazamientos cortos (89,41%)**, es elevado, manteniéndose en un porcentaje muy elevado en los **desplazamientos medio (67,74%)**. Este dato, es muy positivo, y nos indica la importancia de la movilidad peatonal en la ciudad de Benidorm, que se mantiene en un gran porcentaje incluso en los desplazamientos medios.

De forma general, se presentan los datos del reparto modal global, sin hacer distinción en el tipo de desplazamiento.

REPARTO MODAL GLOBAL								
A PIE	COCHE	MOTO	AUTOBÚS	TAXI	TREN	BICICLETA	CICLO	TOTAL
69,09%	18,69%	3,94%	5,22%	0,91%	0,90%	0,80%	0,46%	100%

El resultado general del reparto modal, nos indica la gran cantidad de usuarios que se mueven a pie (**69,09%**), resultando este dato, por encima de la media española. Uno de los datos que también es muy llamativo, es que existe una gran cantidad de desplazamientos

en moto (**3,94%**). En cambio, los desplazamientos transporte público en general, autobús y tren, son bajos, 5,22% y 0,90%, respectivamente.

D-2.6 MATRIZ ORIGEN – DESTINO

A partir de los datos extraídos anteriormente de las encuestas, según las subzonas de origen y destino, se han realizado las matrices origen destino para cada uno de los modos de transporte. Cabe mencionar en este punto, que para recoger los movimientos exteriores al término municipal, se han creado 4 destinos, siendo estos:

- **Subzona 20 (SUR):** municipios situados al sur de Benidorm, como por ejemplo, Villajoyosa, Alicante, El Campello, Elche, etc.
- **Subzona 21 (ESTE):** poblaciones del interior de la provincia, situadas al este, La Nucia, Callosa d'en Sarria, Polop, etc.
- **Subzona 22 (NORTE):** municipios del norte de la provincia de Alicante y de la provincia de Valencia, como es el caso de Alfaz de Pi, Altea, Calpe, Denia, Gandia y Valencia.
- **Subzona 23 (FINESTRAT):** para los desplazamientos que tienen origen o destino en Finestrat, se ha creado una zona exclusiva para ver la relación entre ambos municipios, debido a la existencia de zonas comerciales en Finestrat.

A continuación se adjuntan las matrices origen destino general y la desglosadas de **vehículo privado y a pie**.

			MATRIZ ORIGEN/DESTINO GENERAL																							
			ZONA DESTINO																							TOTAL
			CASCO ANTIGUO	ENSANCHE	LEVANTE OESTE	PARQUE L'AIGÜERA	ELS TOLLS	COLONIA MADRID - BENIARDA	FOIETES - URBANIZACIONES	PONIENTE ESTE	PONIENTE OESTE	LA CALA	LEVANTE ESTE	AMETLLA DE MAR	RINCON DE L'OIX	SUBZONA C	CABANES - LA TORRETA	SIERRA HELADA - HUERTA SUR	H. NORTE - SALTO DEL AGUA	PARQUES TEMATICOS	URBANIZ. - CV70	SUR	ESTE	NORTE	FINESTRAT	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23				
ZONA ORIGEN	CASCO ANTIGUO	1	0,42%	1,30%	0,71%	0,44%	0,21%	0,53%	0,14%	0,23%	0,08%	0,38%	0,56%	0,14%	0,38%	0,04%	0,08%	0,03%	0,03%	0,00%	0,00%	0,09%	0,06%	0,08%	0,05%	5,98%
	ENSANCHE	2	1,29%	2,69%	1,16%	0,79%	0,81%	1,22%	0,56%	0,44%	0,53%	0,68%	1,22%	0,18%	0,73%	0,13%	0,38%	0,17%	0,22%	0,06%	0,00%	0,69%	0,42%	0,27%	0,64%	15,27%
	LEVANTE OESTE	3	0,70%	1,16%	0,86%	0,44%	0,44%	0,49%	0,16%	0,19%	0,16%	0,36%	0,83%	0,06%	0,60%	0,03%	0,12%	0,09%	0,13%	0,00%	0,05%	0,29%	0,21%	0,40%	0,13%	7,90%
	PARQUE L'AIGÜERA	4	0,51%	0,69%	0,52%	0,64%	0,56%	0,53%	0,08%	0,08%	0,13%	0,23%	0,44%	0,05%	0,13%	0,00%	0,08%	0,00%	0,09%	0,05%	0,01%	0,25%	0,25%	0,30%	0,16%	5,77%
	ELS TOLLS	5	0,19%	0,81%	0,39%	0,57%	1,09%	0,49%	0,08%	0,10%	0,08%	0,19%	0,32%	0,03%	0,08%	0,05%	0,10%	0,04%	0,06%	0,03%	0,00%	0,22%	0,08%	0,32%	0,19%	5,54%
	COLONIA MADRID - BENIARDA	6	0,55%	1,21%	0,55%	0,52%	0,44%	2,24%	0,26%	0,23%	0,14%	0,32%	0,30%	0,09%	0,19%	0,03%	0,03%	0,00%	0,12%	0,03%	0,03%	1,00%	0,17%	0,42%	0,23%	9,08%
	FOIETES - URBANIZACIONES	7	0,12%	0,57%	0,14%	0,08%	0,09%	0,22%	0,09%	0,17%	0,05%	0,19%	0,10%	0,00%	0,10%	0,00%	0,03%	0,00%	0,03%	0,03%	0,03%	0,12%	0,08%	0,03%	0,09%	2,35%
	PONIENTE ESTE	8	0,26%	0,45%	0,29%	0,06%	0,09%	0,22%	0,14%	0,08%	0,13%	0,16%	0,18%	0,00%	0,08%	0,00%	0,04%	0,03%	0,00%	0,01%	0,00%	0,23%	0,04%	0,09%	0,06%	2,65%
	PONIENTE OESTE	9	0,09%	0,47%	0,14%	0,17%	0,06%	0,10%	0,05%	0,14%	0,68%	0,56%	0,10%	0,01%	0,03%	0,00%	0,00%	0,03%	0,03%	0,00%	0,00%	0,34%	0,17%	0,09%	0,43%	3,69%
	LA CALA	10	0,36%	0,61%	0,35%	0,29%	0,22%	0,31%	0,17%	0,16%	0,61%	1,04%	0,23%	0,00%	0,18%	0,01%	0,08%	0,03%	0,05%	0,01%	0,03%	0,29%	0,12%	0,21%	0,42%	5,77%
	LEVANTE ESTE	11	0,58%	1,23%	0,74%	0,44%	0,27%	0,35%	0,09%	0,16%	0,13%	0,19%	1,00%	0,22%	0,48%	0,23%	0,62%	0,38%	0,09%	0,01%	0,03%	0,38%	0,19%	0,32%	0,19%	8,36%
	AMETLLA DE MAR	12	0,10%	0,14%	0,04%	0,03%	0,04%	0,09%	0,00%	0,00%	0,01%	0,01%	0,25%	0,03%	0,08%	0,09%	0,13%	0,12%	0,03%	0,00%	0,03%	0,01%	0,06%	0,29%	0,01%	1,59%
	RINCON DE L'OIX	13	0,36%	0,86%	0,55%	0,16%	0,08%	0,21%	0,12%	0,09%	0,03%	0,17%	0,53%	0,06%	0,43%	0,10%	0,42%	0,10%	0,13%	0,00%	0,01%	0,17%	0,04%	0,10%	0,05%	4,77%
	SUBZONA C	14	0,01%	0,13%	0,09%	0,00%	0,04%	0,03%	0,00%	0,00%	0,00%	0,03%	0,17%	0,08%	0,13%	0,10%	0,08%	0,06%	0,09%	0,01%	0,00%	0,08%	0,01%	0,12%	0,10%	1,36%
	CABANES - LA TORRETA	15	0,08%	0,31%	0,19%	0,06%	0,10%	0,03%	0,03%	0,03%	0,00%	0,09%	0,60%	0,12%	0,42%	0,08%	0,32%	0,22%	0,03%	0,00%	0,00%	0,09%	0,06%	0,19%	0,09%	3,14%
	SIERRA HELADA - HUERTA SUR	16	0,04%	0,18%	0,10%	0,00%	0,04%	0,00%	0,00%	0,01%	0,03%	0,00%	0,47%	0,10%	0,10%	0,08%	0,16%	0,04%	0,04%	0,01%	0,00%	0,03%	0,05%	0,09%	0,03%	1,60%
	H. NORTE - SALTO DEL AGUA	17	0,03%	0,21%	0,08%	0,09%	0,06%	0,09%	0,01%	0,01%	0,01%	0,03%	0,12%	0,00%	0,17%	0,06%	0,01%	0,03%	0,10%	0,01%	0,00%	0,06%	0,06%	0,27%	0,08%	1,61%
	PARQUES TEMATICOS	18	0,00%	0,04%	0,00%	0,03%	0,05%	0,04%	0,01%	0,01%	0,01%	0,01%	0,01%	0,00%	0,00%	0,01%	0,00%	0,01%	0,00%	0,00%	0,00%	0,01%	0,00%	0,01%	0,03%	0,30%
	URBANIZ. - CV70	19	0,00%	0,00%	0,05%	0,01%	0,00%	0,04%	0,03%	0,00%	0,00%	0,03%	0,01%	0,03%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,05%	0,03%	0,01%	0,01%	0,00%	0,30%
	SUR	20	0,09%	0,58%	0,30%	0,26%	0,21%	0,87%	0,13%	0,22%	0,23%	0,27%	0,34%	0,01%	0,16%	0,05%	0,06%	0,05%	0,04%	0,01%	0,01%	0,04%	0,04%	0,05%	0,03%	4,07%
	ESTE	21	0,05%	0,39%	0,16%	0,25%	0,10%	0,17%	0,08%	0,05%	0,17%	0,16%	0,14%	0,06%	0,10%	0,01%	0,10%	0,04%	0,08%	0,00%	0,01%	0,04%	0,03%	0,12%	0,01%	2,33%
	NORTE	22	0,08%	0,34%	0,32%	0,30%	0,27%	0,40%	0,04%	0,10%	0,09%	0,25%	0,34%	0,08%	0,12%	0,12%	0,19%	0,08%	0,13%	0,01%	0,01%	0,03%	0,08%	0,05%	0,03%	3,46%
	FINESTRAT	23	0,08%	0,66%	0,14%	0,18%	0,21%	0,21%	0,08%	0,08%	0,34%	0,42%	0,14%	0,01%	0,06%	0,13%	0,06%	0,04%	0,06%	0,01%	0,00%	0,06%	0,01%	0,04%	0,08%	3,12%
TOTAL			5,99%	15,04%	7,88%	5,81%	5,50%	8,89%	2,34%	2,60%	3,64%	5,77%	8,42%	1,38%	4,74%	1,36%	3,09%	1,57%	1,57%	0,31%	0,30%	4,54%	2,25%	3,89%	3,13%	100,00%

MATRIZ ORIGEN/DESTINO VEHÍCULO PRIVADO

			ZONA DESTINO																
			CASCO ANTIGUO	ENSANCH E	LEVANTE OESTE	PARQUE L'AIGÜE RA	ELS TOLLS	COLONIA MADRID - BENIARDA	FOIETES - URBANIZA CIONES	PONIEN TE ESTE	PONIENTE OESTE	LA CALA	LEVANTE ESTE	AMETLLA DE MAR	RINCON DE L'OIX	SUBZON A C	CABANES - LA TORRETA	SIERRA HELADA - HUERTA SUR	H. NORTE - SALTO DEL AGUA
			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
ZONA ORIGEN	CASCO ANTIGUO	1	0,04%	0,08%	0,00%	0,08%	0,08%	0,00%	0,00%	0,04%	0,04%	0,17%	0,08%	0,00%	0,12%	0,00%	0,04%	0,04%	0,00%
	ENSANCHE	2	0,04%	0,25%	0,17%	0,08%	0,37%	0,29%	0,12%	0,04%	0,66%	0,95%	0,37%	0,29%	0,46%	0,17%	0,21%	0,17%	0,37%
	LEVANTE OESTE	3	0,00%	0,08%	0,08%	0,17%	0,17%	0,08%	0,00%	0,00%	0,21%	0,46%	0,17%	0,04%	0,41%	0,08%	0,04%	0,04%	0,08%
	PARQUE L'AIGÜERA	4	0,04%	0,12%	0,12%	0,21%	0,21%	0,37%	0,04%	0,00%	0,25%	0,41%	0,41%	0,08%	0,04%	0,00%	0,08%	0,00%	0,25%
	ELS TOLLS	5	0,04%	0,54%	0,12%	0,17%	0,00%	0,21%	0,04%	0,08%	0,08%	0,54%	0,12%	0,04%	0,04%	0,17%	0,08%	0,04%	0,21%
	COLONIA MADRID - BENIARDA	6	0,00%	0,29%	0,08%	0,37%	0,08%	0,12%	0,12%	0,12%	0,21%	0,29%	0,25%	0,25%	0,17%	0,00%	0,04%	0,00%	0,12%
	FOIETES - URBANIZACIONES	7	0,00%	0,17%	0,00%	0,04%	0,04%	0,17%	0,04%	0,04%	0,04%	0,33%	0,04%	0,00%	0,04%	0,00%	0,04%	0,00%	0,04%
	PONIENTE ESTE	8	0,08%	0,04%	0,00%	0,00%	0,04%	0,17%	0,04%	0,00%	0,08%	0,12%	0,12%	0,00%	0,04%	0,00%	0,04%	0,00%	0,00%
	PONIENTE OESTE	9	0,04%	0,54%	0,29%	0,21%	0,00%	0,17%	0,04%	0,21%	0,50%	0,41%	0,12%	0,04%	0,04%	0,00%	0,00%	0,00%	0,08%
	LA CALA	10	0,17%	0,74%	0,46%	0,50%	0,58%	0,37%	0,33%	0,12%	0,54%	0,29%	0,58%	0,00%	0,21%	0,04%	0,12%	0,04%	0,12%
	LEVANTE ESTE	11	0,04%	0,37%	0,25%	0,41%	0,12%	0,25%	0,04%	0,12%	0,17%	0,46%	0,00%	0,00%	0,08%	0,29%	0,12%	0,00%	0,00%
	AMETLLA DE MAR	12	0,00%	0,17%	0,04%	0,04%	0,08%	0,25%	0,00%	0,00%	0,00%	0,04%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,12%	0,04%
	RINCON DE L'OIX	13	0,08%	0,62%	0,29%	0,08%	0,12%	0,25%	0,04%	0,00%	0,08%	0,33%	0,17%	0,00%	0,00%	0,04%	0,04%	0,17%	0,17%
	SUBZONA C	14	0,00%	0,17%	0,12%	0,00%	0,08%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,04%	0,29%	0,00%	0,00%	0,04%	0,08%	0,17%	0,21%
	CABANES - LA TORRETA	15	0,04%	0,17%	0,04%	0,04%	0,12%	0,04%	0,04%	0,04%	0,00%	0,12%	0,17%	0,04%	0,04%	0,04%	0,08%	0,25%	0,00%
	SIERRA HELADA - HUERTA SUR	16	0,08%	0,21%	0,08%	0,00%	0,04%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,04%	0,12%	0,17%	0,17%	0,21%	0,04%	0,00%
	H. NORTE - SALTO DEL AGUA	17	0,04%	0,29%	0,08%	0,25%	0,12%	0,12%	0,04%	0,00%	0,04%	0,08%	0,08%	0,00%	0,17%	0,08%	0,00%	0,00%	0,33%
	PARQUES	18	0,00%	0,12%	0,00%	0,08%	0,17%	0,04%	0,00%	0,00%	0,04%	0,04%	0,04%	0,00%	0,00%	0,04%	0,00%	0,04%	0,00%

MATRIZ ORIGEN/DESTINO A PIE

ZONA DESTINO

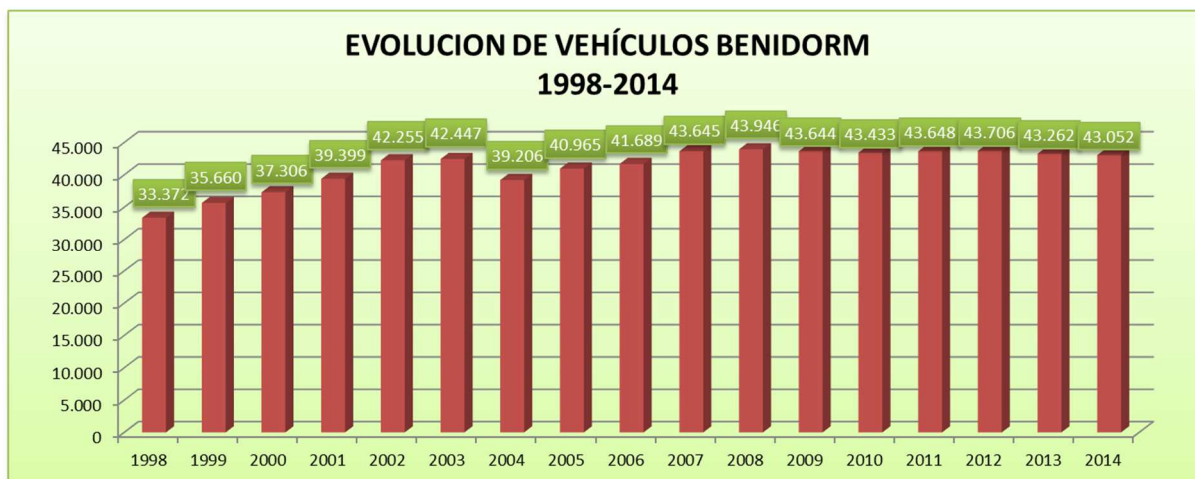
[illegible]

D-2.7 TRANSPORTE PRIVADO

En este punto se analizará el estado actual de motorización del municipio de Benidorm y su evolución en los últimos años. Se compararán estos datos con otros recopilados de la Provincia de Valencia y de la Comunidad Valenciana.

D-2.7.1 EVOLUCIÓN DE VEHÍCULOS

Según datos obtenidos del IVE en 2015, Benidorm cuenta con un total de 43.052 vehículos registrados en su municipio. Un 11,14% son furgonetas o camiones, un 17,53% son motocicletas, un 0,11% son tractores industriales, un 69,87% son turismos y un 0,99% pertenecen a cualquier otra categoría de vehículo motorizado, exceptuando los autobuses, que conforman un 0,35%. A lo largo de todos estos años cabe destacar el aumento en el número de vehículos, acorde también al aumento poblacional. Así podemos ver cómo desde el año 1984 al 2007 se ha incrementado un 30% el número de vehículos motorizados, siendo el periodo 2007-2014 un periodo en el que el parque de vehículos se ha mantenido estable.



Evolución parque móvil en Benidorm 1998-2014. Fuente: IVE 2015

	BENIDORM (IVE)												
	Autobuses		Furgonetas y camiones		Motocicletas		Otros		Tractores industriales		Turismos		Total
AÑO	CANTIDAD	%	CANTIDAD	%	CANTIDAD	%	CANTIDAD	%	CANTIDAD	%	CANTIDAD	%	
1986	74	0,44%	1926	11,35%	1616	9,52%	21	0,12%	1	0,01%	13335	78,57%	16.973
1987	76	0,42%	2084	11,50%	1821	10,05%	23	0,13%	1	0,01%	14123	77,91%	18.128
1988	77	0,39%	2291	11,51%	2067	10,38%	42	0,21%	3	0,02%	15425	77,49%	19.905
1989	84	0,39%	2556	11,76%	2379	10,94%	54	0,25%	5	0,02%	16660	76,64%	21.738
1990	106	0,47%	2706	11,95%	2605	11,50%	66	0,29%	6	0,03%	17159	75,76%	22.648
1991	81	0,34%	2835	11,97%	2857	12,06%	72	0,30%	6	0,03%	17838	75,30%	23.689
1992	82	0,33%	2971	11,98%	2985	12,03%	80	0,32%	6	0,02%	18683	75,31%	24.807
1993	85	0,34%	3036	11,97%	3116	12,29%	89	0,35%	7	0,03%	19020	75,02%	25.353
1994	85	0,33%	3095	11,85%	3147	12,05%	106	0,41%	8	0,03%	19686	75,35%	26.127
1995	89	0,32%	3199	11,50%	3193	11,48%	114	0,41%	8	0,03%	21207	76,26%	27.810
1996	107	0,37%	3283	11,41%	3197	11,11%	130	0,45%	10	0,03%	22054	76,63%	28.781
1997	108	0,35%	3501	11,37%	3290	10,69%	155	0,50%	15	0,05%	23715	77,04%	30.784
1998	113	0,34%	3753	11,25%	3470	10,40%	186	0,56%	20	0,06%	25830	77,40%	33.372
1999	121	0,34%	3971	11,14%	3733	10,47%	217	0,61%	22	0,06%	27596	77,39%	35.660
2000	121	0,32%	4204	11,27%	3939	10,56%	267	0,72%	25	0,07%	28750	77,07%	37.306
2001	121	0,31%	4411	11,20%	4160	10,56%	299	0,76%	26	0,07%	30382	77,11%	39.399
2002	96	0,23%	4610	10,91%	4334	10,26%	328	0,78%	28	0,07%	32859	77,76%	42.255
2003	66	0,16%	4780	11,26%	4434	10,45%	360	0,85%	31	0,07%	32776	77,22%	42.447
2004	86	0,22%	4890	12,47%	4752	12,12%	394	1,00%	40	0,10%	29044	74,08%	39.206
2005	85	0,21%	5047	12,32%	5383	13,14%	428	1,04%	40	0,10%	29982	73,19%	40.965
2006	83	0,20%	5074	12,17%	5821	13,96%	461	1,11%	49	0,12%	30201	72,44%	41.689
2007	106	0,24%	5315	12,18%	6446	14,77%	471	1,08%	58	0,13%	31249	71,60%	43.645
2008	116	0,26%	5294	12,05%	6721	15,29%	460	1,05%	45	0,10%	31310	71,25%	43.946
2009	128	0,29%	5216	11,95%	6828	15,64%	446	1,02%	48	0,11%	30978	70,98%	43.644
2010	132	0,30%	5111	11,77%	6931	15,96%	451	1,04%	47	0,11%	30761	70,82%	43.433
2011	144	0,33%	5033	11,53%	7104	16,28%	454	1,04%	54	0,12%	30859	70,70%	43.648
2012	139	0,32%	4991	11,42%	7249	16,59%	444	1,02%	49	0,11%	30834	70,55%	43.706
2013	140	0,32%	4860	11,23%	7330	16,94%	438	1,01%	48	0,11%	30446	70,38%	43.262
2014	152	0,35%	4797	11,14%	7549	17,53%	426	0,99%	48	0,11%	30080	69,87%	43.052

Evolución parque móvil en Benidorm 1998-2014. Fuente: IVE 2015

Comparando los datos anteriormente descritos con los de la Provincia de Valencia y de la Comunidad Valenciana, incluidos a continuación, observamos que existen variaciones apreciables en cuanto a proporción de tipos de vehículos. Mientras en Benidorm un 69,87% de los vehículos motorizados existentes pertenecen a la clase de turismos y un 11,14% a la de furgonetas y camiones, en la Provincia de Alicante obtenemos un 72,57% y un 14,48% respectivamente y en la Comunidad Valenciana un 71,83% son turismos y un 14,66% son furgonetas y camiones. En ambas comparativas se aprecia que Benidorm tiene menores porcentajes de turismos, furgonetas y camiones, mientras que en la comparativa en motocicletas y autobuses es al contrario.

COMUNIDAD VALENCIANA													
AÑO	Autobuses		Furgonetas y camiones		Motocicletas		Otros		Tractores industriales		Turismos		Total
	CANTIDAD	%	CANTIDAD	%	CANTIDAD	%	CANTIDAD	%	CANTIDAD	%	CANTIDAD	%	
1986	3.218	0,23%	198.310	14,12%	108.478	7,72%	10.854	0,77%	7.419	0,53%	1.076.370	76,63%	1.404.649
1987	3.279	0,23%	208.535	14,32%	112.214	7,71%	11.721	0,81%	7.975	0,55%	1.112.157	76,39%	1.455.881
1988	3.307	0,22%	224.605	14,66%	118.677	7,74%	16.291	1,06%	8.962	0,58%	1.160.487	75,73%	1.532.329
1989	3.427	0,21%	245.962	15,02%	129.050	7,88%	18.785	1,15%	9.760	0,60%	1.230.361	75,14%	1.637.345
1990	3.455	0,20%	264.615	15,40%	140.144	8,16%	21.158	1,23%	9.984	0,58%	1.278.925	74,43%	1.718.281
1991	3.533	0,20%	279.445	15,57%	150.612	8,39%	22.785	1,27%	10.322	0,58%	1.327.595	73,99%	1.794.292
1992	3.578	0,19%	293.852	15,73%	158.011	8,46%	24.231	1,30%	10.508	0,56%	1.377.605	73,76%	1.867.785
1993	3.593	0,19%	302.259	15,84%	159.970	8,38%	25.096	1,31%	10.390	0,54%	1.407.240	73,73%	1.908.548
1994	3.628	0,19%	313.202	16,05%	160.172	8,21%	26.332	1,35%	10.622	0,54%	1.437.324	73,66%	1.951.280
1995	3.567	0,18%	325.735	16,13%	160.753	7,96%	27.993	1,39%	11.555	0,57%	1.489.839	73,77%	2.019.442
1996	3.656	0,18%	335.537	16,15%	159.410	7,67%	29.554	1,42%	12.188	0,59%	1.537.428	73,99%	2.077.773
1997	3.775	0,17%	358.144	16,37%	163.396	7,47%	32.337	1,48%	13.580	0,62%	1.617.023	73,90%	2.188.255
1998	3.882	0,17%	380.135	16,48%	167.027	7,24%	35.946	1,56%	15.076	0,65%	1.704.324	73,90%	2.306.390
1999	4.019	0,17%	403.969	16,59%	172.040	7,07%	40.108	1,65%	16.500	0,68%	1.797.937	73,85%	2.434.573
2000	4.075	0,16%	416.594	16,50%	177.251	7,02%	44.370	1,76%	18.100	0,72%	1.864.377	73,84%	2.524.767
2001	4.230	0,16%	432.215	16,43%	181.859	6,91%	48.655	1,85%	19.823	0,75%	1.944.599	73,90%	2.631.381
2002	4.262	0,16%	445.844	16,33%	185.843	6,81%	53.312	1,95%	21.223	0,78%	2.019.921	73,98%	2.730.405
2003	4.287	0,15%	456.286	16,48%	185.320	6,69%	57.915	2,09%	22.002	0,79%	2.043.041	73,79%	2.768.851
2004	4.355	0,15%	480.215	16,44%	198.114	6,78%	64.550	2,21%	23.546	0,81%	2.150.438	73,61%	2.921.218
2005	4.398	0,14%	503.936	16,44%	221.891	7,24%	71.572	2,34%	24.629	0,80%	2.237.995	73,03%	3.064.421
2006	4.474	0,14%	517.626	16,45%	249.104	7,92%	77.496	2,46%	24.889	0,79%	2.272.712	72,23%	3.146.301
2007	4.668	0,14%	544.285	16,36%	279.824	8,41%	83.819	2,52%	27.128	0,82%	2.387.557	71,76%	3.327.281
2008	4.638	0,14%	543.384	16,14%	298.018	8,85%	85.207	2,53%	26.981	0,80%	2.409.333	71,55%	3.367.561
2009	4.582	0,14%	531.099	15,97%	305.810	9,19%	83.355	2,51%	25.459	0,77%	2.376.266	71,43%	3.326.571
2010	4.610	0,14%	521.211	15,65%	313.802	9,42%	82.289	2,47%	24.354	0,73%	2.384.022	71,59%	3.330.288
2011	4.576	0,14%	512.679	15,38%	320.502	9,61%	81.632	2,45%	23.904	0,72%	2.390.594	71,71%	3.333.887
2012	4.431	0,13%	503.271	15,17%	324.767	9,79%	80.267	2,42%	22.783	0,69%	2.382.582	71,81%	3.318.101
2013	4.340	0,13%	489.528	14,93%	327.994	10,00%	79.292	2,42%	21.884	0,67%	2.356.463	71,85%	3.279.501
2014	4.380	0,13%	480.927	14,66%	336.317	10,25%	80.631	2,46%	21.519	0,66%	2.356.007	71,83%	3.279.781

Evolución parque móvil en 1996-2014 en la Comunidad Valenciana. Fuente: INE

PROVINCIA DE ALICANTE													
AÑO	Autobuses		Furgonetas y camiones		Motocicletas		Otros		Tractores industriales		Turismos		Total
	CANTIDAD	%	CANTIDAD	%	CANTIDAD	%	CANTIDAD	%	CANTIDAD	%	CANTIDAD	%	
1986	907	0,19%	68.334	14,35%	38.433	8,07%	2.146	0,45%	1.306	0,27%	365.007	76,66%	476.133
1987	954	0,19%	71.979	14,49%	40.005	8,05%	2.338	0,47%	1.434	0,29%	379.987	76,50%	496.697
1988	968	0,18%	78.526	14,77%	42.696	8,03%	3.977	0,75%	1.649	0,31%	403.745	75,95%	531.561
1989	1.028	0,18%	86.641	15,13%	46.798	8,17%	4.702	0,82%	1.901	0,33%	431.608	75,37%	572.678
1990	1.061	0,18%	93.121	15,45%	50.682	8,41%	5.409	0,90%	1.913	0,32%	450.637	74,75%	602.823
1991	1.064	0,17%	97.649	15,58%	53.808	8,59%	5.826	0,93%	1.980	0,32%	466.367	74,42%	626.694
1992	1.104	0,17%	101.354	15,63%	55.679	8,58%	6.095	0,94%	2.009	0,31%	482.384	74,37%	648.625
1993	1.104	0,17%	103.573	15,65%	56.098	8,48%	6.363	0,96%	1.953	0,30%	492.717	74,45%	661.808
1994	1.128	0,17%	106.655	15,71%	55.976	8,25%	6.776	1,00%	2.097	0,31%	506.088	74,57%	678.720
1995	1.137	0,16%	110.236	15,65%	55.959	7,94%	7.295	1,04%	2.250	0,32%	527.609	74,89%	704.486
1996	1.164	0,16%	112.904	15,60%	55.310	7,64%	7.748	1,07%	2.361	0,33%	544.457	75,21%	723.944
1997	1.225	0,16%	121.288	15,75%	57.373	7,45%	8.681	1,13%	2.697	0,35%	578.641	75,16%	769.905
1998	1.313	0,16%	129.230	15,81%	59.111	7,23%	9.841	1,20%	3.005	0,37%	614.933	75,23%	817.433
1999	1.388	0,16%	137.382	15,83%	61.510	7,09%	11.132	1,28%	3.400	0,39%	653.053	75,25%	867.865
2000	1.434	0,16%	144.421	15,96%	63.774	7,05%	12.503	1,38%	3.712	0,41%	679.266	75,05%	905.110
2001	1.494	0,16%	151.839	15,93%	65.880	6,91%	14.021	1,47%	4.140	0,43%	715.870	75,10%	953.244
2002	1.496	0,15%	158.239	15,84%	67.662	6,77%	15.569	1,56%	4.556	0,46%	751.299	75,22%	998.821
2003	1.499	0,15%	163.486	16,06%	68.336	6,71%	17.235	1,69%	4.777	0,47%	762.795	74,92%	1.018.128
2004	1.531	0,14%	174.034	16,04%	73.599	6,78%	19.343	1,78%	5.129	0,47%	811.463	74,78%	1.085.099
2005	1.532	0,13%	183.541	16,11%	83.338	7,31%	21.487	1,89%	5.278	0,46%	844.436	74,10%	1.139.612
2006	1.560	0,13%	189.248	16,23%	93.092	7,98%	23.085	1,98%	5.447	0,47%	853.616	73,21%	1.166.048
2007	1.609	0,13%	199.434	16,12%	104.247	8,42%	24.693	2,00%	5.902	0,48%	901.546	72,86%	1.237.431
2008	1.600	0,13%	200.450	15,99%	111.248	8,87%	24.927	1,99%	5.928	0,47%	909.381	72,55%	1.253.534
2009	1.581	0,13%	195.419	15,87%	114.393	9,29%	24.510	1,99%	5.512	0,45%	889.573	72,26%	1.230.988
2010	1.613	0,13%	191.777	15,52%	117.837	9,54%	24.314	1,97%	5.153	0,42%	894.606	72,42%	1.235.300
2011	1.594	0,13%	189.285	15,21%	121.153	9,74%	24.138	1,94%	5.039	0,40%	903.187	72,58%	1.244.396
2012	1.547	0,12%	186.878	15,02%	123.732	9,94%	23.746	1,91%	4.824	0,39%	903.845	72,62%	1.244.572
2013	1.541	0,12%	181.977	14,72%	126.081	10,20%	23.623	1,91%	4.717	0,38%	898.483	72,67%	1.236.422
2014	1.551	0,13%	179.510	14,48%	130.066	10,49%	24.055	1,94%	4.751	0,38%	899.419	72,57%	1.239.352

Evolución parque móvil en 1998-2014 en la Provincia de Alicante. Fuente: IVE

De manera menos relevante hay que reseñar que en comparación con la Provincia de Valencia y la Comunidad Valenciana, el índice de aumento medio anual de vehículos desde 1998 en Benidorm (4,32%), ha sido superior (4,32% P. Alicante y 2,32% C. Valencia). Este dato debe ser comparado con el aumento poblacional para establecer cuál es el índice de motorización. Los datos se adjuntan en las siguientes tablas.

AÑO	HABITANTES	VEHÍCULOS	ÍNDICE MOTORIZACIÓN	ÍNDICE AUMENTO VEHÍCULOS
1998	50.946	33.372	655	7,76%
1999	52.845	35.660	675	6,42%
2000	54.319	37.306	687	4,41%
2001	57.227	39.399	688	5,31%
2002	61.352	42.255	689	6,76%
2003	64.267	42.447	660	0,45%
2004	64.956	39.206	604	-8,27%
2005	67.492	40.965	607	4,29%
2006	67.627	41.689	616	1,74%
2007	69.058	43.645	632	14,52%
2008	70.258	43.946	625	10,35%
2009	71.034	43.644	614	3,18%
2010	71.198	43.433	610	2,27%
2011	72.062	43.648	606	10,18%
2012	72.991	43.706	599	6,27%
2013	73.768	43.262	586	3,64%
2014	69.010	43.052	624	-1,38%
		PROMEDIO	634	4,58%

Índice de aumento de vehículos en Benidorm. Fuente: IVE

AÑO	HABITANTES	VEHÍCULOS	ÍNDICE AUMENTO VEHÍCULOS	ÍNDICE MOTORIZACIÓN
1998	4.023.441	2.306.390	5,12%	573
1999	4.066.474	2.434.573	5,27%	599
2000	4.120.729	2.524.767	3,57%	613
2001	4.202.608	2.631.381	4,05%	626
2002	4.326.708	2.730.405	3,63%	631
2003	4.470.885	2.768.851	1,39%	619
2004	4.543.304	2.921.218	5,22%	643
2005	4.692.449	3.064.421	4,67%	653
2006	4.806.908	3.146.301	2,60%	655
2007	4.885.029	3.327.281	5,44%	681
2008	5.029.601	3.367.561	1,20%	670
2009	5.094.675	3.326.571	-1,23%	653
2010	5.111.706	3.330.288	0,11%	652
2011	5.117.190	3.333.887	0,11%	652

2012	5.129.266	3.318.101	-0,48%	647
2013	5.113.815	3.279.501	-1,18%	641
2014	5.004.844	3.279.781	0,01%	655
		PROMEDIO	2,32%	639

Índice de aumento de vehículos en Comunidad Valenciana. Fuente: IVE

AÑO	HABITANTES	VEHÍCULOS	ÍNDICE AUMENTO VEHÍCULOS	ÍNDICE MOTORIZACIÓN
1998	1.388.933	817.433	5,81%	589
1999	1.410.946	867.865	5,81%	615
2000	1.445.144	905.110	4,11%	626
2001	1.490.265	953.244	5,05%	640
2002	1.557.968	998.821	4,56%	641
2003	1.632.349	1.018.128	1,90%	624
2004	1.657.040	1.085.099	6,17%	655
2005	1.732.389	1.139.612	4,78%	658
2006	1.783.555	1.166.048	2,27%	654
2007	1.825.264	1.237.431	5,77%	678
2008	1.891.477	1.253.534	1,28%	663
2009	1.917.012	1.230.988	-1,83%	642
2010	1.926.285	1.235.300	0,35%	641
2011	1.934.127	1.244.396	0,73%	643
2012	1.943.910	1.244.572	0,01%	640
2013	1.945.642	1.236.422	-0,66%	635
2014	1.868.438	1.239.352	0,24%	663
		PROMEDIO	4,32%	642

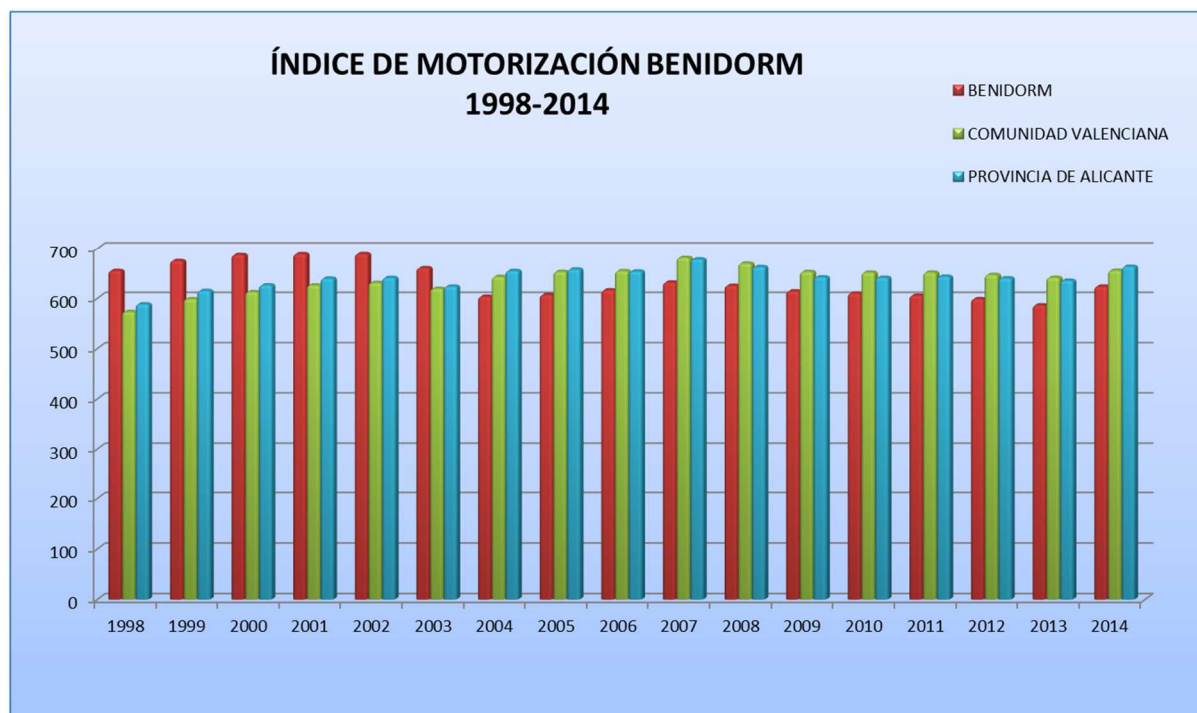
Índice de aumento de vehículos en Provincia de Alicante. Fuente: IVE

D-2.7.1.1 ÍNDICE DE MOTORIZACIÓN

El índice de motorización relativiza la cantidad de vehículos con respecto a la población existente y se expresa en nº de vehículos por cada 1000 habitantes.

En Benidorm este índice es actualmente aproximado a 624 vehículos por cada mil habitantes, siendo el índice promedio de los últimos 16 años 634. De 1998 hasta la actualidad la tendencia en el municipio es aumentar el índice.

En comparativa con la Provincia de Valencia y la Comunidad Valenciana, vemos que desde 2003 Benidorm cuenta con un índice de motorización que está por debajo del de la provincia y al de la comunidad.



Evolución del Índice de motorización de Benidorm, Provincia de Alicante y Comunidad Valenciana 1998-2014. Fuente: IVE

D-2.7.2 AFOROS

Para la elaboración del PMUS, se ha contado con una gran cantidad de aforos repartidos por las principales vías de Benidorm. En este punto, hay que indicar, que Benidorm dispone de un gran número de espiras instaladas en las principales intersecciones, todas ellas conectadas con un centro de control de tráfico.

Con el objetivo principal de conocer la situación actual de la movilidad en vehículo privado, se ha llevado a cabo una recopilación de información de aforos de distinta tipología, siendo la fuente de datos las siguientes:

- Espiras existentes
- Espiras de nueva colocación
- Aforos mecánicos
- Aforos en intersecciones

En las tablas siguientes se resumen los datos recogidos según las tipologías anteriores.

Aforos de espiras

CÓDIGO	PUNTO DE AFORO	IMD Agosto
E-01	Avda. Comunidad Europea - Entrada	13.840

E-02	Avda. Comunidad Europea - Salida	15.591
E-03	Avda. Villajoyosa - Entrada	6.250
E-04	Avda. Villajoyosa -Salida	5.952
E-05	Avda. Comunidad Valenciana - Entrada	4.479
E-06	Avda. Comunidad Valenciana - Salida	7.968
E-08	Avda. Beniardá	12.522
E-09	Avda. Comunidad Europea-Glorieta	16.838
E-10	Avda. Mediterráneo Oeste-este	14.363
E-11	Avda. Mediterráneo Este-oeste	14.994
E-12	Avda. Alfonso Puchades Oeste-este	10.958
E-13	Avda. Alfonso Puchades Este-oeste	14.573
E-14	Avda. Comunidad Valenciana - Glorieta	9.221



Aforos mecánicos

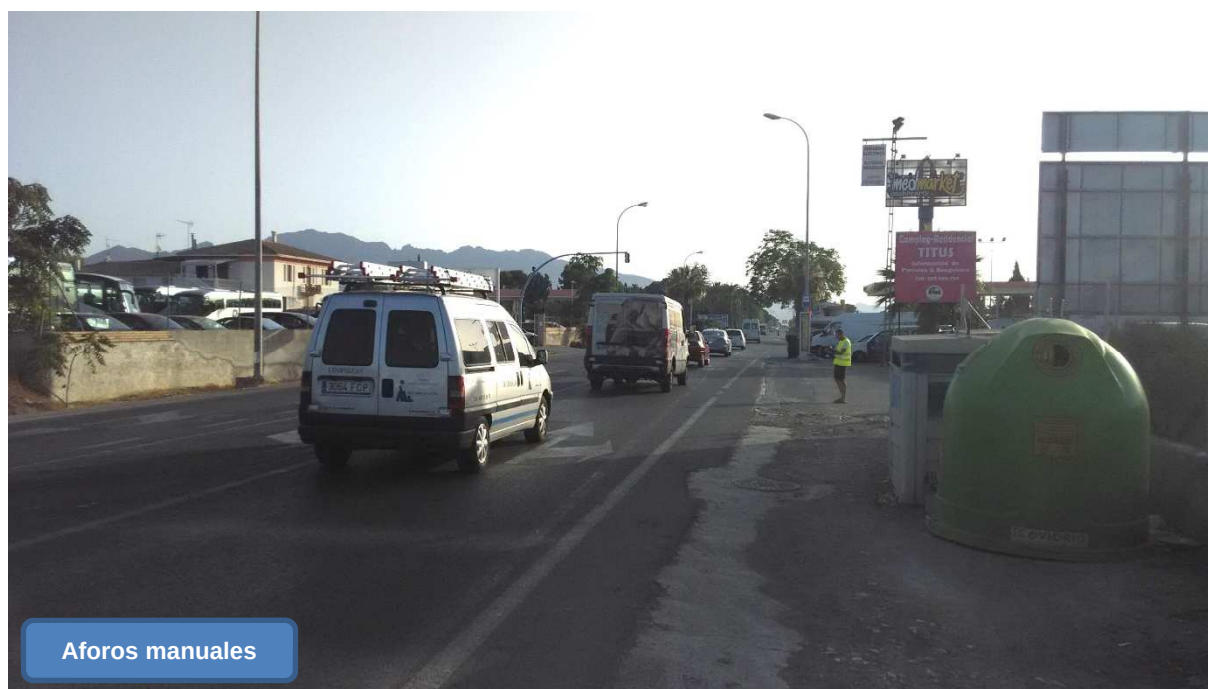
CÓDIGO	PUNTO DE AFORO	IMD Verano	IMD Navidad	IMD S.Santa
M-01	Avenida Los Almendros	8.001	-	-
M-02	Avda. Armada Española	5.860	-	-
M-03	Avda. José Ramón García Antón - Entrada	14.498	11.925	14.495
M-04	Avda. José Ramón García Antón - Salida	12.528	11.209	13.166
M-05	Avda. Comunidad Valenciana - Salida	10.859	-	-
M-06	Avda. Juan Pablo II - Entrada	7.416	4.643	7.849
M-07	Avda. Juan Pablo II - Salida	6.937	5.430	7.105
M-08	Avda. L'Aigüera	10.010	8.273	11.901
M-09	Avda. Vicente Pérez Devesa (Oeste a Este)	10.532	-	-
M-10	Avda. Vicente Pérez Devesa (Este a Oeste)	5.741	-	-

M-11	Avenida Ruzafa	8.864	-	-
M-12	Calle Tomás Ortuño	3.281	-	-
M-13	Avda. Admirall Bernat de Sarria - Entrada	3.823	-	-
M-14	Avda. Admirall Bernat de Sarria - Salida	2.785	-	-



Aforos manuales intersecciones

CÓDIGO	INTERSECCIÓN DE AFORO	FECHA AFORO
I-01	Avda. Mediterráneo – Avda. Ametlla del Mar	07/08/2015
I-01	Avda. Mediterráneo – Avda. Ametlla del Mar	21/03/2016
I-02	Avda. Severo Ochoa – Avda. Otto Habsburgo	14/08/2015
I-03	Avda. Villajoyosa – Avda. Benissa	18/08/2015
I-04	Avda. Beniardá – Avda. Jaime I (El Cruce)	26/08/2015
I-04	Avda. Beniardá – Avda. Jaime I (El Cruce)	22/03/2016
I-05	Avda. Ricardo Bayona – Avda. Foietes	01/10/2015



En el anejo número 01 del presente documento, se adjuntan todas las fichas de los principales aforos utilizados para el estudio de la movilidad en transporte privado.

D-2.7.3 SIMULACIONES

Teniendo en cuenta los aforos manuales realizados, se han obtenido los puntos de la red viaria de la ciudad de Benidorm, que más intensidad de tráfico soportan. Entre ellos, destaca la intersección conocida como el Cruce. Esta es la unión entra los siguientes viales:

- **Avenida Beniardá**
- **Avenida Rey Jaime I**
- **Avenida Tomás Ortuño**
- **Avenida Alfonso Puchades**

Para la realización de la simulación, se ha tomado como la hora punta registrada en los aforos realizados, en la cual, se han registrado intensidades de tráfico mayores.

Como la intersección se encuentra semaforizada, durante el trabajo de campo, se han anotado la duración de las distintas fases de los semáforos, con el fin de introducirlos para la recreación de las simulaciones en el programa Aimsun.

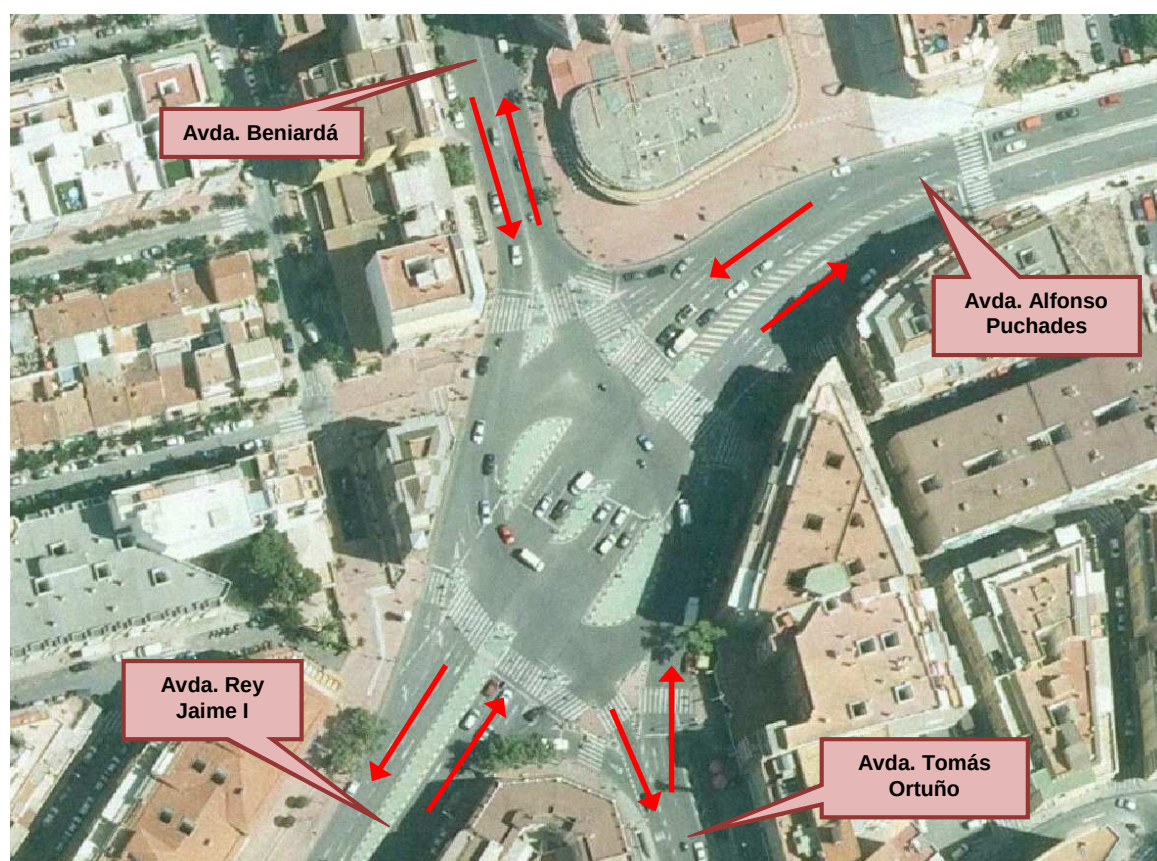
En el siguiente cuadro, se realiza un resumen de las características utilizadas para las simulaciones:

<u>Tipo de vías</u>	Calles semaforizadas
<u>Velocidad máxima</u>	40 km/h

<u>Capacidad por carril</u>	700 veh/hora
<u>Intersección</u>	<u>Semaforizada</u>

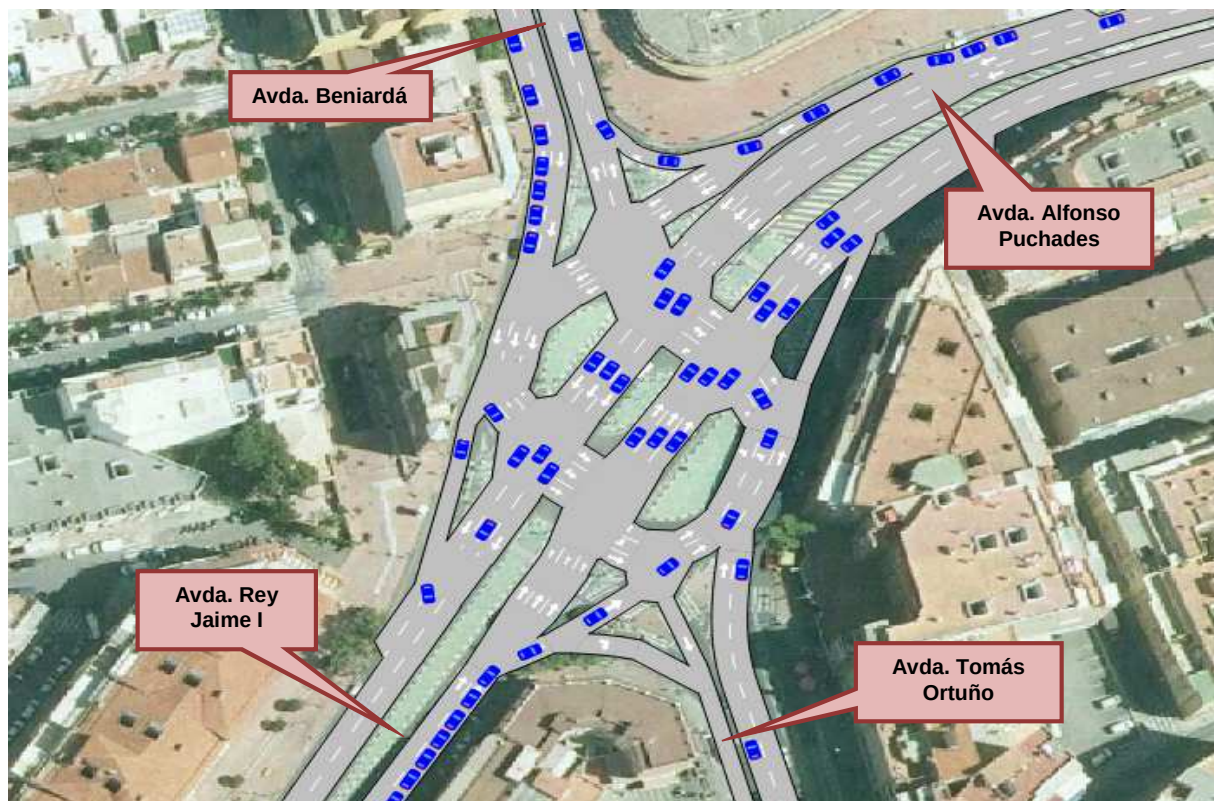
En la simulación, se ha realizado con los datos obtenidos en el horario de 19:00 a 20:30, siendo los datos más desfavorables según los aforos realizados.

En la siguiente fotografía aérea se presenta la situación actual de la intersección.



En la siguiente tabla, se muestran los datos de la matriz origen/destino utilizados.

HORARIO 19:00 - 20:30					
	JAIME I	TOMAS ORTUÑO	PUCHADES	BENIARDA	Total
JAIME I	0	238	652	306	1196
TOMAS ORTUÑO	228	0	184	249	661
PUCHADES	620	262	0	315	1197
BENIARDA	529	786	317	0	1932
Total	1377	1286	1153	870	4686



De la simulación realizada, se desprende que la intersección a pesar de soportar una gran cantidad de tráfico, presenta un funcionamiento sin colapso del mismo. Sí que es de destacar que en algunos momentos puntuales, el gran flujo de vehículos provoca que en algún semáforo la cola producida provoque que los vehículos no puedan circular adecuadamente.

D-2.8 APARCAMIENTO

El espacio público en la vía es un bien limitado que debería dar respuesta a todas las demandas, usos y necesidades que en él conviven. La gestión del aparcamiento es una **pieza clave** en un Plan de Movilidad Urbana Sostenible. El objetivo principal es regular su disponibilidad y coste, reducir el aparcamiento en calzada, y aumentar el de fuera de calzada. Con esto se consigue una doble finalidad: **obtener más espacio público para el peatón**, y que actúe como **elemento regulador de la movilidad en vehículo privado**.

El estudio del aparcamiento pretende dar a conocer las principales deficiencias y necesidades de aparcamiento en la ciudad, poniendo de manifiesto la situación tanto de los residentes como de los visitantes y turistas que se acercan a ella, permitiendo así evaluar las soluciones óptimas para eliminarlos o minimizarlos configurando un plan de aparcamiento eficaz y realista.

El punto de partida en la diagnosis del aparcamiento ha sido la realización de un inventario de las diferentes tipologías de aparcamientos, agrupadas según la zonificación especificada por el Plan, centrándonos en las subzonas urbanas, aportando información sobre la capacidad potencial de estacionamiento de la ciudad.

La oferta de aparcamiento se clasifica según:

- Aparcamientos en calzada
- Aparcamiento fuera de calzada

D-2.8.1 Aparcamiento en calzada

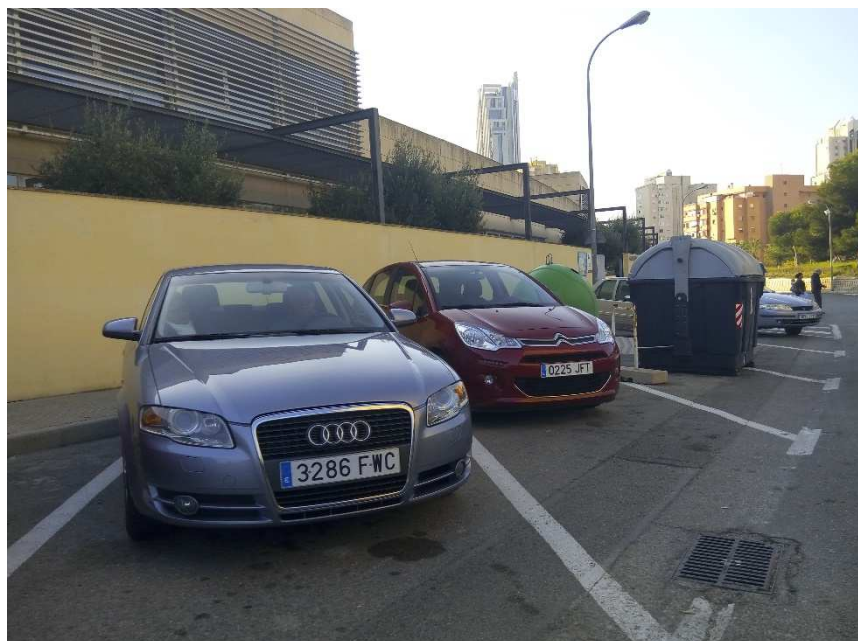
Como hemos indicado anteriormente, el viario público es un bien limitado, por este motivo es de vital importancia determinar el estacionamiento disponible en calzada, diferenciándolo por su tipología y usuarios.

Aparcamiento General

El estacionamiento en calzada presente en la ciudad de Benidorm puede ser de varias clases: en línea, en batería y en oblicuo.

Se denomina estacionamiento en línea o cordón, aquel en que los vehículos están situados unos detrás de otros y de forma paralela al bordillo de la acera.

Se denomina estacionamiento en batería, aquel en que los vehículos están situados unos al costado de otros y de forma perpendicular al bordillo de la acera. En las últimas actuaciones de reordenación de la señalización horizontal en la ciudad de Benidorm, se ha apostado por la implantación de aparcamiento en batería en espiga de manera que los vehículos estacionen haciendo la “L”, este tipo de aparcamiento garantiza la máxima seguridad en el momento de mover el vehículo.



Se denomina estacionamiento en oblicuo, aquel en que los vehículos están situados unos al costado de otros y oblicuamente al bordillo de la acera.

La contabilización de las plazas se ha realizado mediante el inventario, según los parámetros establecidos por su tipología: 4.5 metros para aparcamiento en cordón, y 3 metros en batería, teniendo en cuenta la localización de vados, intersecciones, etc.

Plazas de estacionamiento reguladas

Destinadas preferentemente a vehículos de rotación, quienes tendrán una limitación de tiempo máximo de aparcamiento de dos horas y un horario de regulación específico, abonando el importe consignado. El servicio se encuentra gestionado por la UTE ORA BENIDORM.

Las tarifas vigentes en abril de 2016 son:

Tiempo	Importe
30 Minutos (mínimo)	0,25€
1 Hora	0,5 €
1,30 Horas	0,75 €
2 Horas	1 €
Ticket exceso 30 min.	0,25 €
Fracciones de	0,05 €



Existen dos horarios de servicio a lo largo del año, el horario general, y el horario de verano:



En Benidorm encontramos calles en las que la zona azul se mantiene durante todo el año, “zona azul general”, y otras en las que la zona azul únicamente se regula en época estival, “zona azul estacional”.

Actualmente, los residentes en las calles con zona azul, tienen un tratamiento especial de tiempo de regulación dentro de las zonas identificadas como Zona A y Zona B. Consistente en una reducción del horario. Para lo que el vecino, previo obtención de una tarjeta oficial que le acredite como empadronado en estas zonas, debe sacar un ticket.

HORARIOS EXENCIÓN RESIDENTES	
LUNES A VIERNES	
De 09:00 a 10:00 y 13:00 a 14:00 h.	
de 16:00 a 17:00 y 19:00 a 20:00 h.	
SÁBADO	
De 09:00 a 10:00 y 13:00 a 14:00 h.	

El total de plazas con zona azul reguladas durante todo el año es de 1708 plazas. Ubicadas principalmente en la zona centro, el Ayuntamiento, a lo largo de la avenida Mediterráneo y en el Rincón de Loix.

Como hemos visto anteriormente, estas calles son reguladas en distintos horarios, con un total de 9 horas los días laborables en horario general y de 10 horas en el horario estival.

En la zona azul estacional, la fecha de inicio del horario de verano coincide con el inicio del servicio de zona azul, del 1 de junio al 30 de septiembre, siendo aparcamiento libre el resto del año.

La mayor parte de estas zonas se encuentran en Playa de Poniente (Avenida Vicente Llorca Alos y Avenida Xixo) y en el Rincón de Loix (Avenida Ibiza y Gerona), siendo el número total de plazas de 1154.



Plazas para personas de Movilidad Reducida

Las plazas de aparcamiento para personas de movilidad reducida, están destinados a usuarios con un grado de discapacidad igual o superior al 33% y/o movilidad reducida. Para poder estacionar en



estos puntos, los vehículos deben llevar visible la “Tarjeta de estacionamiento para personas de movilidad reducida”. Existen dos tipos de plazas:



- *Plazas genéricas reservadas*, marcadas con el pictograma internacional de minusválido pintado en el suelo y señalización vertical. En ellas pueden estacionar cualquier usuario con movilidad reducida. En caso de que se establezca una limitación de tiempo, el usuario tendrá la obligación de indicar la hora de comienzo del estacionamiento, junto a la tarjeta.



- *Plazas personalizadas*, estas plazas están marcadas del mismo modo que las plazas genéricas, pero incluyendo en la señalización vertical la matrícula del vehículo al que está asignada, siendo este el único vehículo autorizado.

Aparcamiento de motocicletas

Las zonas delimitadas para el estacionamiento de motocicletas y ciclomotores en Benidorm, son espacios situados en la calzada, señalizados bien con pintura en zigzag sin delimitar las plazas o pintada cada una de las plazas en el suelo, en oblicuo o perpendicular al sentido de la calle.

La ubicación de estos espacios es variada, encontrando grandes tramos de aparcamiento en calles con gran intensidad de tráfico y afluencia de usuarios, para permitir mejor visibilidad en puntos estratégicos como intersecciones y paso de peatones, así como en chaflanes de grandes avenidas, en los que el estacionamiento de otro tipo de vehículo no sería viable.

Según recoge la ordenanza municipal, en las calles sin salida está permitido el estacionamiento de motos, siempre y cuando se deje un carril para vehículos de emergencias y vados.

Queda prohibido estacionar vehículos de dos ruedas en las zonas de estacionamiento O.R.A.



Zonas de carga y descarga

El espacio destinado a la carga y descarga, está representado en la ciudad habitualmente mediante señalización vertical, en la que se suele indicar el horario y tiempo máximo de estacionamiento y señalización horizontal con líneas amarillas zigzagueantes en el suelo.

Según la ordenanza municipal de Benidorm, pueden hacer uso de este espacio cualquier vehículo destinado al transporte de mercancías, que se encuentre realizando operaciones de carga y descarga. También pueden hacer uso de esta zona vehículos destinados al uso particular, si se encuentran realizando tareas de carga y descarga con carácter no comercial, siempre que el/la conductor/a permanezca en el interior.

En ambos casos el tiempo máximo es de 60 minutos, aunque encontramos zonas en las que la señalización vertical limita el tiempo a 30 o 10 minutos, como por ejemplo en la Avenida de la Armada Española o la Avenida Emilio Ortuño. Los camiones con M.M.A superior a 12.5 toneladas necesitan una autorización especial para descargar.

Reservados de servicios

Existen en la vía pública varias zonas de estacionamiento reservado, las cuales pueden ser exclusivos a un determinado colectivo, tener un horario definido o limitación de tiempo, como el estacionamiento de ambulancia, para servicios oficiales, paradas de farmacia, estacionamiento de vehículo Ecoparque y servicios religiosos entre otros.



a distribución de aparcamiento en calzada en las distintas subzonas es la siguiente:

	Subzona 1	Subzona 2	Subzona 3	Subzona 4	Subzona 5	Subzona 6	Subzona 7	Subzona 8
	Casco Antiguo	Casco Urbano	Levante Oeste	Parque Aigüera	Els Tolls	Colonia Madrid - Beniardá	Foietes Urbaniza ciones	Poniente Este
PLAZAS SIN REGULAR	0	301	146	236	1.317	1.317	246	314
PLAZAS REGULADAS	0	301	615	302	12	0	0	88
PLAZAS MOTOS	3	25	5	14	6	25	9	3
PLAZAS MOV. REDUCIDA	49	739	214	333	264	606	91	27

	Subzona 9	Subzona 10	Subzona 11	Subzona 12	Subzona 13	Subzona 14	Subzona 15
	Poniente Oeste	La Cala	Levante Este	Ametlla de Mar	Rincon de Loix	Subzona C	Cabanes -La Torreta
PLAZAS SIN REGULAR	1.008	672	512	414	290	1.653	648
PLAZAS REGULADAS	0	85	1.255	49	0	0	155
PLAZAS MOTOS	15	20	13	1	1	4	9
PLAZAS MOV. REDUCIDA	238	154	271	52	49	47	213

D-2.8.1 Aparcamiento fuera de calzada

Estas zonas de estacionamiento incluyen los aparcamientos situados fuera del viario público, como los parkings públicos, los garajes privados y los solares acondicionados o no para el estacionamiento.

Aparcamientos público



Se considera aparcamiento público a la Infraestructura de estacionamiento con libre acceso a todo usuario que abone la tarifa horaria establecida.

En Benidorm existen tanto aparcamientos en suelos municipal, pero gestionados por empresas privadas, como aparcamientos totalmente privados.

A continuación podemos ver una tabla con los aparcamientos existentes de titularidad municipal, siendo el de la Estación de Autobuses, el único gratuito.

Nombre	Dirección	Nº de Plazas	Subzona
Parking Mercado	C/ Mercado, 1	292	2
Parking Tomás Ortuño	C/ Tomás Ortuño, s/n	482	2
Parking L´Aigüera	Plaza SS.MM. Los Reyes, 1	490	4
Parking Rincón	Av. Ametlla de Mar, 16	129	11
Parking Estación de Autobuses	Passeig Els Tolls, 1	395	17

Listado de aparcamientos cuya infraestructura y gestión es privada:

Nombre	Dirección	Nº de Plazas	Subzona
Parking Azar	Av. Los Almendros, 3	47	2
Parking Colci	C/ Apolo XI, 20	240	2
Parking Ruzafa	Av. Ruzafa, 10	450	4
Parking Centro	Av. Europa, 8	150	11
Parking Casino Benidorm	Av. Mediterráneo	482	11
Parking Colci Rincón	Av. Zamora, 6	108	15

En este inventario no se han tenido en cuenta los aparcamientos reservados existentes restringidos a unos determinados usuarios como trabajadores, clientes de la empresa, como los asociados a hoteles, supermercados o centros sanitarios, como el de la Clínica Benidorm, o el Hospital Levante.

Aparcamiento en solares

En esta tipología de aparcamiento, incluimos los solares de propiedad municipal o cedidos al



ayuntamiento, en los que se permite el aparcamiento, así como solares no urbanizados de titularidad privada. Encontramos de dos tipos, asfaltados con la señalización horizontal delimitando cada plaza, y solares de tierra, que carecen de señalización.

En el caso de solares asfaltados, se ha realizado un recuento de las plazas marcadas.

En el caso de zonas de aparcamiento de tierras se ha realizado una estimación de las plazas disponibles en función del área del solar. Se estima que en un aparcamiento señalizado una plaza ocupa 10m², siendo el necesario para maniobrar y acceder a ella de otros 5 m², por lo que el espacio necesario por plaza es de 15 m². En el caso de solares sin señalización horizontal, el espacio necesario por plaza se ve incrementado en un 30 o 40%.

En la siguiente tabla podemos ver los datos inventariados de los solares de aparcamiento existentes:

Parking	Nº de Plazas	Subzona	Observaciones
RECINTO FERIAL	467	5	ASFALTADO
PÁRKING CALLE VIRGEN DEL ROCÍO	112	5	TIERRA
C/ VIRGUEN DE LA MACARENA Nº 7	44	6	TIERRA
C/ ALCALA Nº 22	35	6	TIERRA
PARKING CALLE ABAD DE TORMES	35	6	TIERRA
PARQUE DE FOIETES	440	6	ASFALTO
AV VENEZUELA Nº 10	46	7	ASFALTADO
PÁRKING AVENIDA DE XIXÓ	65	8	TIERRA
PÁRKING AVENIDA DE CUBA	56	8	TIERRA
AV RACHARELL	91	9	TIERRA
AV BENISSA Nº 1	41	9	ASFALTADO

AV MARINA BAIXA Nº 4	96	9	TIERRA
IES MEDITERRANEA	99	9	ASFALTO
PÁRKING CALLE DERRAMADOR	42	11	TIERRA
CALLE ZAMORA	148	15	ASFALTADO
PÁRKING CARRETERA ALBIR	84	15	TIERRA
CAMINO DE LA ERMITA DE SANZ	369	16	TIERRA
HERMITA DE SANZ	93	16	TIERRA
TRINQUET	235	16	ASFALTO
CEMENTERIO SAN JAUME	560	17	TIERRA
AV FRANCISCO LLOPIS	233	17	TIERRA
PÁRKING AVENIDA COMUNITAT VALENCIANA	70	17	TIERRA
AVD COMUNIDAD VALENCIANA	27	17	ASFALTO
ZONA INDUSTRIAL	820	17	ASFALTO
PÁRKING CV-70	215	18	TIERRA
AVD JUAN PABLO II	1540	18	TIERRA

Garages privados

Los garajes privados representan en Benidorm un número elevado de plazas de estacionamiento. Dentro de esta clasificación se engloban los garajes destinados a vecinos del edificio en el que se encuentran, así como aparcamientos privados.

Debido a la variedad de edificaciones presentes en Benidorm, encontramos zonas en las que predominan grandes edificios, en el que la mayor parte de los vecinos disponen a aparcamiento en la vivienda, edificios más pequeños que sólo disponen en sus sótanos de aparcamientos para una pequeña parte de los residentes, y edificios sin ningún aparcamiento.

Según datos del ayuntamiento, publicados en “Benidorm en Cifras 2014”, Benidorm cuenta con 39.700 estacionamientos de garajes autorizados, siendo el reparto de los mismos por zonas muy desigual.

El número estimados de garajes existentes en cada subzona de estudio lo hemos obtenido, empleando el valor de estacionamientos de garajes totales y basándonos en el Censo de Población y Vivienda realizado por el Instituto Nacional de Estadística en 2011, en el que se indicaba por secciones si una vivienda dispone o no de garaje, sin indicar el número de plazas.

En la siguiente tabla, podemos ver los valores obtenidos en función del tipo de vivienda en las subzonas urbanas:

	VIVIENDAS PRINCIPALES		VIVIENDAS SECUNDARIAS		VIVIENDAS VACIAS		GARAGES TOTALES
Subzona 1	30	33%	60	67%	0	0%	90
Subzona 2	1198	66%	347	19%	279	15%	1823
Subzona 3	557	32%	1183	68%	0	0%	1733
Subzona 4	2041	57%	1303	37%	218	6%	3563
Subzona 5	3337	61%	1665	30%	467	9%	5469
Subzona 6	2448	77%	490	15%	241	8%	3179
Subzona 7	701	49%	490	34%	249	17%	1431
Subzona 8	874	44%	896	46%	196	10%	1966
Subzona 9	2554	41%	2721	44%	904	15%	6186
Subzona 10	746	39%	1107	59%	38	2%	1891
Subzona 11	799	16%	3759	77%	339	7%	4897
Subzona 12	0	0%	173	100%	0	0%	173
Subzona 13	1025	32%	1959	61%	218	7%	3202
Subzona 14	45	100%	0	0%	0	0%	45
Subzona 15	836	28%	1868	62%	331	11%	3036
TOTAL	17191	44%	18021	47%	3480	9%	38684

D-2.9 TRANSPORTE PÚBLICO

En Benidorm, encontramos varios modos de transporte público, como es el servicio de autobuses, el tranvía y los taxis. Todos ellos son de gran importancia tanto para el uso de los turistas como para residentes de Benidorm.

D-2.9.1 AUTOBÚS

Benidorm, dispone en la actualidad de un servicio de autobús que queda incluido dentro de la concesión del servicio público regular permanente y de uso general de transporte de viajeros por carretera entre **Benidorm-Rincón de Loix-Altea la Vella- L'Alfàs del Pi- Guadalest-Cala Finestrat (CVA-006)**. En la actualidad, dicha concesión es explotada por la empresa Llorente Bus, la cual pertenece al Grupo Avanza.



Lo indicado anteriormente, significa que Benidorm no posee un transporte urbano propio, sino un transporte interurbano, el cual realiza funciones de urbano en muchas de sus líneas que tienen el recorrido exclusivo en el término municipal de Benidorm.

D-2.9.1.1 Clasificación líneas de la red de transporte público

Se realiza a continuación, una clasificación de las líneas de transporte público por ámbito e importancia de las mismas.

1.- Líneas locales principales:

Nº LÍNEA	ÁMBITO	OBSERVACIONES
1	Local	Línea principal. (Levante-Centro-TRAM-Parques temáticos)
4	Local	Línea principal. (Centro-Levante-campings- E. Bus)
11	Local	Línea principal. (Aqualandia-Mundomar, Levante-Centro- E. Bus).

2.- Líneas locales secundarias:

Nº LÍNEA	ÁMBITO	OBSERVACIONES
5	Local	Línea secundaria, de servicio al CEMENTERI SANT JAUME (jueves, domingos y festividad de Todos Los Santos).
6	Local	Línea secundaria, de servicio al MERCADILLO PUEBLO (miércoles y domingos).
7	Local	Línea secundaria, de horario escolar. (Av. Beniardá-Alfonso Puchades-Complejo escolar Salto del Agua).
9	Local	Línea secundaria, de horario escolar. (Av. Jaime I-Alfonso Puchades-Complejo escolar Salto del Agua).

3.- Líneas transversales (alimentadoras), de barrios:

Nº LÍNEA	ÁMBITO	OBSERVACIONES
24	Local	Línea de barrio, en microbús. H. Palm Beach-Levante
26	Local	Línea de barrio, en microbús. Tolls-Nicaragua-Pte. Adolfo S.

4.- Líneas Comarcales principales:

Nº LÍNEA	ÁMBITO	OBSERVACIONES
2	Comarcal	Línea principal. (Benidorm, Finestrat, Villajoyosa)
3	Comarcal	Línea principal. (Benidorm/E. Bus, Finestrat, Villajoyosa)
8	Comarcal	Línea principal. (Benidorm, Finestrat, Villajoyosa)

10	Comarcal	Línea principal. (Benidorm, Albir, Alfaz del Pí, Altea)
----	----------	---

5.- Líneas Comarcales secundarias:

Nº LÍNEA	ÁMBITO	OBSERVACIONES
12	Comarcal	Línea secundaria Comarcal (Altea-Villajoyosa, centros comerciales).
14	Comarcal	Línea secundaria comarcal, de horario escolar. (Lope de Vega- Levante- IES Mediterrània –Cala y pueblo Finestrat)
15	Comarcal	Línea secundaria Comarcal (que apenas da servicio al término municipal de Benidorm – Hotel Bali-Finestrat-Villajoyosa)

6.- Líneas Comarcales TURÍSTICAS:

Nº LÍNEA	ÁMBITO	OBSERVACIONES
16	Comarcal	Línea secundaria comarcal (turística), que funciona de lunes a viernes laborables (Benidorm, Albir, Altea, La Nucía y Guadalest).
18	Comarcal	Línea secundaria comarcal (turística), que funciona los sábados, domingos y festivos (Benidorm, Albir, Altea, La Nucía, Polop y Fonts de l'Algar).
30	Comarcal	Línea secundaria comarcal (turística). City Tours-panorámico. (Benidorm-Cala de Finestrat y Villajoyosa)
31	Comarcal	Línea secundaria Comarcal (turística). City Tours-panorámico. (Benidorm-Albir-Altea)

TOTALIZACIÓN DE LÍNEAS (Que circulan por Benidorm):

TIPO	CANTIDAD
1.- Líneas locales principales	3
2.- Líneas locales secundarias	4
3.- Líneas transversales (de barrios)	2
4.- Líneas comarcales principales:	4
5.- Líneas comarcales secundarias	3
6.- Líneas comarcales TURÍSTICAS:	4
TOTAL	20

DESCRIPCION DE LÍNEA PERIURBANA:

Líneas urbanas o periurbanas, entendiendo como tales las que tengan una longitud no mayor de 50 km y (Art. 14.5, de la Ley 9/2009, de la Generalitat Valenciana, de accesibilidad universal al transporte, de 20 de noviembre)

D-2.9.1.2 Horarios y frecuencias

Los horarios de inicio y fin de servicio varían dependiendo de cada línea y de la temporada.

En términos generales, el horario de servicio de transporte público comienza a las 7 horas, finalizando a las 22:30 horas en temporada general y a las 00 horas en los meses de Julio y Agosto.

D-2.9.1.3 Descripción líneas de la red de transporte público

La red de transporte público en la ciudad de Benidorm cuenta con un total de 20 líneas con las siguientes características:

Línea 1: Presenta dos itinerarios diferentes dependiendo de la época del año

- Ametlla del Mar - Estación (Centros de atracciones).
- Aqualandia – Terra Mítica (Centros de atracciones).

01

PARQUES TEMÁTICOS C/ Estación - ESTACION TRAM

Av. Alfonso Puchades
Av. Mediterráneo - CENTRO

Av. Severo Ochoa - LOPE DE VEGA
AQUALANDIA - MUNDOMAR

01-OCTUBRE-2015

**Todos los días.
Every day.**

	187 Terra Mítica	189 Terra Natura	155 Estación Tren	201 Benidorm Centro
Hora:	Minutos	Minutos	Minutos	Minutos
06:			15 30	25 45
07:			00 30	15 45
08:			00 30	15 45
09:			00 30	15 45
10:	20 50		00 30	15 45
11:	20 50		00 30	15 45
12:	20 50		00 30	15 45
13:	20 50		00 30	15 45
14:	20 50		00 30	15 45
15:	20 50	25 55	00 30	15 45
16:	20 50	25 55	00 30	15 45
17:	20 50	25 55	00 30	15 45
18:	20 50		00 30	15 45
19:	20 50		00 30	15 45
20:	20		00 30	15 45
21:			00 30	15 45
22:			00 30	15 45
23:				
00:				

292 Aqualandia Mundomar

	Minutos
06:	
07:	
08:	
09:	58
10:	28' 58"
11:	28' 58"
12:	28' 58"
13:	28' 58"
14:	28' 58"
15:	28' 58"
16:	28' 58"
17:	28' 58"
18:	28' 58"
19:	28
20:	
21:	
22:	
23:	
00:	

229 Lope de Vega

	Minutos
06:	10 35
07:	00 30
08:	00 30
09:	00 30
10:	00' 30"
11:	00' 30"
12:	00' 30"
13:	00' 30"
14:	00 30
15:	00 30
16:	00 30
17:	00 30
18:	00 30
19:	00 30
20:	00 30
21:	00 30
22:	00 30
23:	
00:	

200 Benidorm Centro

	Minutos
06:	20 47
07:	15 45
08:	15 45
09:	15 45
10:	15 45
11:	15 45
12:	15 45
13:	15 45
14:	15 45
15:	15 45
16:	15 45
17:	15 45
18:	15 45
19:	15 45
20:	15 45
21:	15 45
22:	15 45
23:	
00:	

atención

Llorete Bus no se hace responsable de los cambios de horario de apertura de los parques de ocio sin la debida antelación.
Llorete Bus is not responsible for the changes in the opening hours of the leisure parks without proper notice.



Salidas en **negrita llegan hasta Aqualandia/Mundomar.**
Desde T. Natura solo con T. Mítica cerrado.
Bold departures arrives at Aqualandia/Mundomar.
From T. Natura only when T. Mítica is closed.

Salidas en **negrita hasta Terra Mítica cuando el parque esta abierto.**
Bold departures arrives at Terra Mítica when the leisure park is opened.
(1) Salidas hasta Terra Natura con T. Mítica cerrado.
(1) Departures arrives at Terra Natura only when T. Mítica is closed.



www.llorentebus.es

Tel: +34 96 585 43 22
Fax: +34 96 586 81 76
benidorm@llorentebus.es



LINEA 1: Aqualandia-Centro ciudad – Estación Tren – Terra Mítica

1

Aqualandia
Centro ciudad
Estación Tren
Terra Mítica

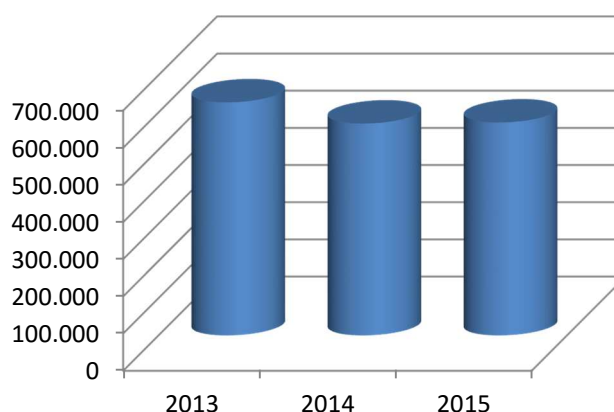
[Aqualandia/Mundomar]
- Severo Ochoa -
Ametlla de Mar - Rincón
de Loix - Benidorm
Centro - Est. Tren -
[Terra Natura-Terra
Mítica]

Observaciones:

EVOLUCIÓN ANUAL

	Nº VIAJEROS	% VARIACIÓN
2013	626.942	-
2014	569.929	-9,1%
2015	572.817	0,5%

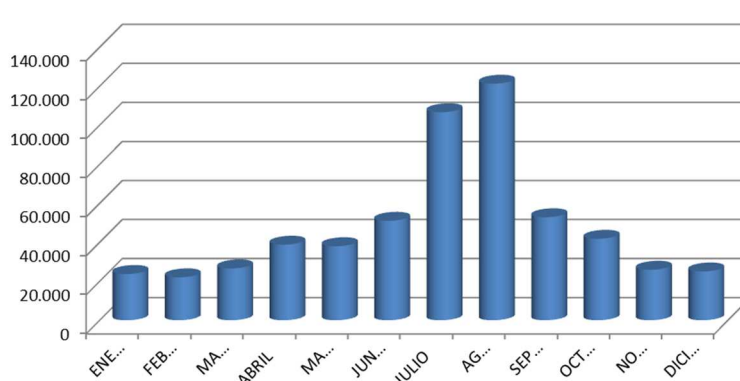
TOTAL VIAJEROS ANUAL



EVOLUCION MENSUAL 2015:

	Nº VIAJEROS
ENERO	23.681
FEBRERO	21.965
MARZO	26.544
ABRIL	38.691
MAYO	37.929
JUNIO	50.932
JULIO	106.568
AGOSTO	121.175
SEPTIEMBRE	52.755
OCTUBRE	41.723
NOVIEMBRE	25.861
DICIEMBRE	24.993

VIAJERES MENSUALES 2015



Línea 2: Presenta un único itinerario durante todo el año. En su trayecto tiene paradas fuera del término municipal de Benidorm.

- Ametlla de Mar – Finestrat (centros comerciales); Finestrat (centros comerciales) – Ametlla de Mar.

02

Av. Ametlla de Mar, 1 - RINCÓN DE LOIX

Av. Mediterráneo - CENTRO
C/ José Such - PARQUE DE ELCHE
CALAS BENIDORM, FINESTRAT
Y VILLAJYOYOSA

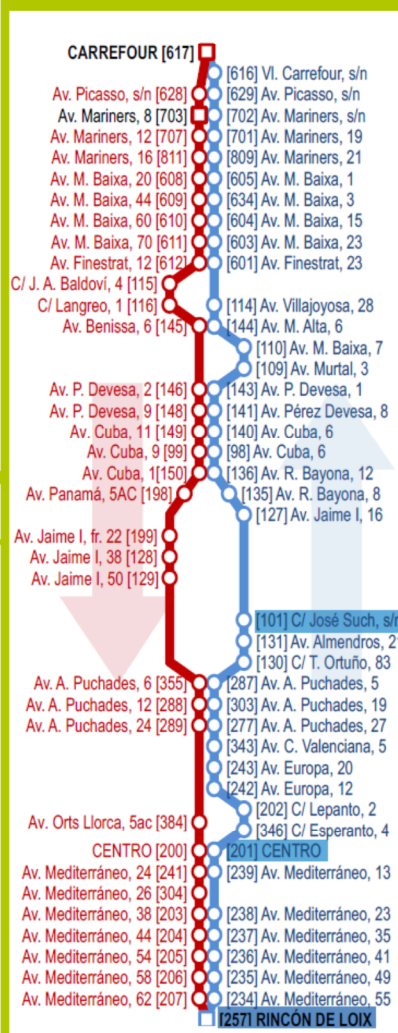
Av. Mediterráneo - CENTRO
CALAS BENIDORM, FINESTRAT Y
VILLAJYOYOSA

CENTROS COMERCIALES

01-OCTUBRE-2015

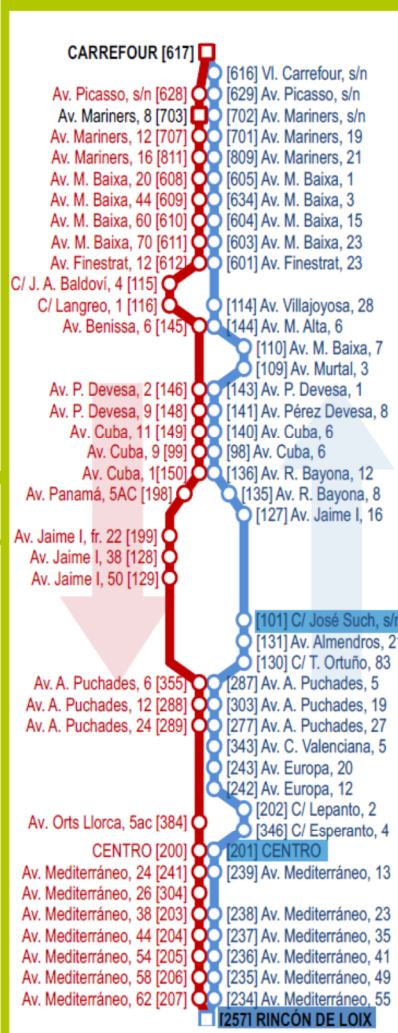
De Lunes a Sábado.
From Monday to Saturday.

	234 Rincón de Loix	201 Benidorm Centro	101 Parque de Elche
Hora:	Minutos	Minutos	Minutos
06:	15 40	25 48	15 40
07:	00 20 40	08 30 50	00 20 45
08:	00 20 35 50	10 30 45	05 25 45
09:	05 20 30 45	00 15 30 40 55	00 15 30 45 55
10:	00 15 30 45	10 25 40 55	10 25 40 55
11:	00 15 30 45	10 25 40 55	10 25 40 55
12:	00 15 30 45	10 25 40 55	10 25 40 55
13:	00 15 30 45	10 25 40 55	10 25 40 55
14:	00 15 30 45	10 25 40 55	10 25 40 55
15:	00 15 30 45	10 25 40 55	10 25 40 55
16:	00 15 30 50	10 25 40	10 25 40 55
17:	10 30 50	00 20 40	15 35 55
18:	10 30 50	00 20 40	15 35 55
19:	10 30 50	00 20 40	15 35 55
20:	10 30 45	00 20 40 55	15 35 55
21:	15 45	25 55	10 40
22:	15 40	25 45	10 40
23:	00	06	00 15
00:			



Domingo.
Sunday.

	234 Rincón de Loix	201 Benidorm Centro	101 Parque de Elche
Hora:	Minutos	Minutos	Minutos
06:	15 40	25 48	15 40
07:	00 20 40	08 30 50	00 20 45
08:	00 20 35 50	10 30 45	05 25 45
09:	05 20 30 45	00 15 30 40 55	00 15 30 45 55
10:	00 15 30 45	10 25 40 55	10 25 40 55
11:	00 15 30 45	10 25 40 55	10 25 40 55
12:	00 15 35 55	10 25 45	10 25 40
13:	15 35 55	05 25 45	00 20 40
14:	15 35 55	05 25 45	00 20 40
15:	15 35 55	05 25 45	00 20 40
16:	15 35 55	05 25 45	00 20 40
17:	15 35 55	05 25 45	00 20 40
18:	15 35 55	05 25 45	00 20 40
19:	15 35 55	05 25 45	00 20 40
20:	15 35 55	05 25 45	00 20 40
21:	10 40	05 19 49	00 20 30
22:	10 40	20 47	00 35 55
23:	00	06	15
00:			



www.llorentebus.es

Tel: +34 96 585 43 22

Fax: +34 96 586 81 76

benidorm@llorentebus.es

llorente bus

02

Av. Ametlla de Mar, 1 - RINCÓN DE LOIX

Av. Mediterráneo - CENTRO
C/ José Such - PARQUE DE ELCHE
CALAS BENIDORM, FINESTRAT
Y VILLAJYOYOSA

Av. Mediterraneo - CENTRO
CALAS BENIDORM, FINESTRAT Y
VILLAJYOYOSA

CENTROS COMERCIALES

01-OCTUBRE-2015

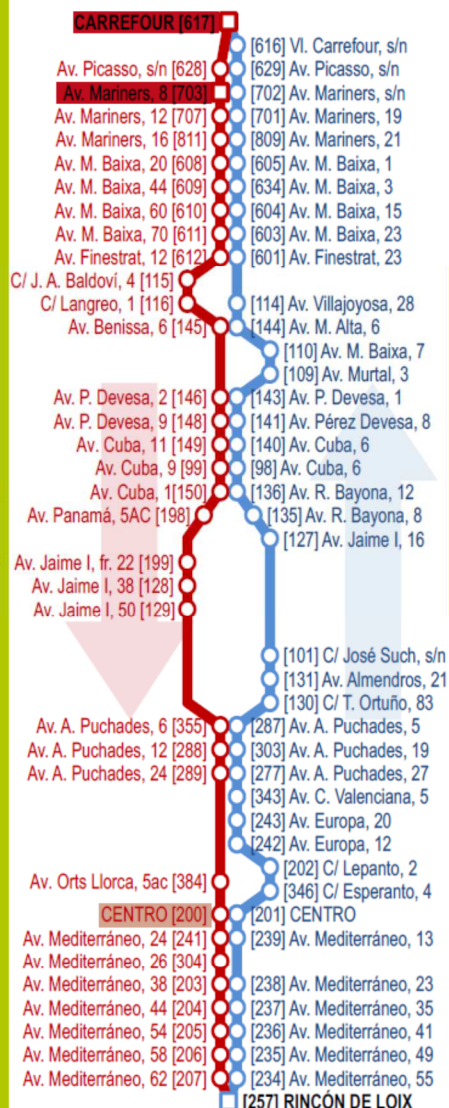
De Lunes a Sábado.
From Monday to Saturday.

	617 Carrefour	703 Cala de Villajoyosa	200 Benidorm Centro
Hora:	Minutos	Minutos	Minutos
06:		30	
07:		00 20 40	00 30 50
08:		00 15 30*40	10 30 50
09:	35 55	00 15 30*40	00*15 30 50
10:	10 25 40 55	00 15 30 45	00*15 30 45
11:	10 25 40 55	00 15 30 45	00 15 30 45
12:	10 25 40 55	00 15 30 45	00 15 30 45
13:	10 25 40 55	00 15 30 45	00 15 30 45
14:	10 25 40 55	00 15 30 45	00 15 30 45
15:	10 25 40	00 15 30 45	00 15 30 45
16:	00 20 40	05 25 45	00 15 35 55
17:	00 20 40	05 25 45	15 35 55
18:	00 20 40	05 25 45	15 35 55
19:	00 20 40	05 25 45	15 35 55
20:	00 30	05 35	15 35
21:	00 30	05 35	05 35
22:	00 30	00 30	05 30 54
23:			
00:			

Salidas con (*) no se hacen los Sábados.
Departures with (*) are not made on Saturday.

Domingo.
Sunday.

	615 Centro Comercial	703 Cala de Villajoyosa	200 Benidorm Centro
Hora:	Minutos	Minutos	Minutos
06:		30	
07:		00 20 40	00 30 50
08:		00 20 40	10 30 50
09:	35 55	00 20 40	10 30 50
10:	10 25 40 55	00 15 30 45	10 30 45
11:	10 25 40 55	00 15 30 45	00 15 30 45
12:	10 25 40 55	00 15 30 45	00 15 30 45
13:	10 25 45	00 15 30 50	00 15 30 45
14:	05 25 45	10 30 50	00 20 40
15:	05 25 45	10 30 50	00 20 40
16:	05 25 45	10 30 50	00 20 40
17:	05 25 45	10 30 50	00 20 40
18:	05 25 45	10 30 50	00 20 40
19:	05 25 45	10 30 50	00 20 40
20:	05 25 55	10 30	00 20 40
21:	25 55	00 30	00 30
22:	25	00 30	00 30 54
23:			
00:			



www.llorentebus.es

Tel: +34 96 585 43 22
Fax: +34 96 586 81 76
benidorm@llorentebus.es

avanza
GRUPO
llorente bus

LINEA 2: Rincón de Loix – Centro – Parque Elche- C. Comerciales

2

R. Loix - Centro
Parque Elche
C. Comerciales

Rincón de Loix -
Mediterráneo - Centro -
Europa - A.Puchades -
Parque Elche - Jaime I -
P.Devesa - Bali - Calas
Finestrat y Villajoyosa -
[Centros Comerciales]

Observaciones:

EVOLUCIÓN ANUAL

	Nº VIAJEROS	% VARIACIÓN
2013	682.041	-
2014	692.600	1,5%
2015	659.221	-4,8%

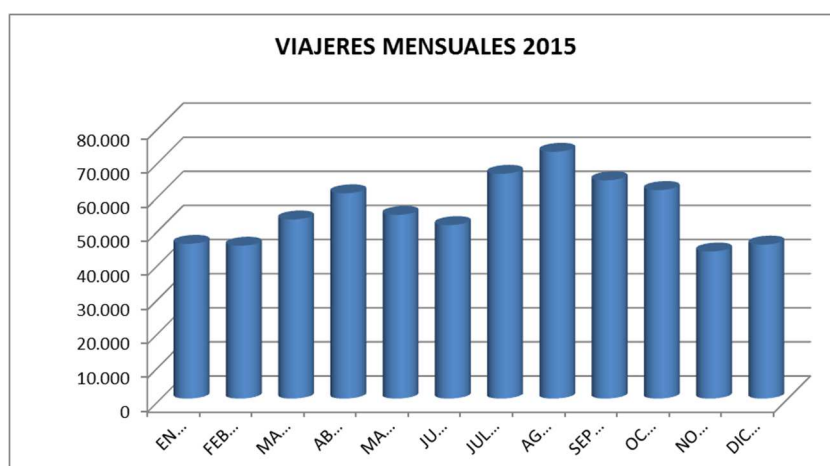
TOTAL VIAJEROS ANUAL



EVOLUCION MENSUAL 2015:

	Nº VIAJEROS
ENERO	45.365
FEBRERO	44.813
MARZO	52.508
ABRIL	60.186
MAYO	53.859
JUNIO	50.851
JULIO	65.895
AGOSTO	72.350
SEPTIEMBRE	63.992
OCTUBRE	61.135
NOVIEMBRE	43.124
DICIEMBRE	45.143

VIAJEROS MENSUALES 2015



Línea 3: Presenta dos itinerarios diferentes dependiendo de la época del año. Tiene paradas fuera del término municipal de Benidorm.

- Est autobuses – Centro comercial Finestrat; Centro comercial Finestrat – Est de autobuses.
- F. Antón Llorca – Terra Mítica; Terra Mítica – Estación autobuses.

03

Pº. Els Tolls - ESTACIÓN AUTOBUSES

BENIDORM CENTRO
PLAYA PONIENTE - HOTEL BALI
CALAS FINESTRAT Y VILLAJYOYOSA
[CENTROS COMERCIALES]
[PARQUES TEMÁTICOS]

[SALTO DEL AGUA]
BENIDORM CENTRO
HOTEL BALI - PLAYA PONIENTE
CALAS FINESTRAT Y VILLAJYOYOSA
[CENTROS COMERCIALES]
[PARQUES TEMÁTICOS]

01-OCTUBRE-2015

De Lunes a Sábado.
From Monday to Saturday.

	296 Estación Bus	201 Benidorm Centro	113 Mont Benidorm, 1
Hora:	Minutos	Minutos	Minutos
06:			
07:	20 40	25 47	43
08:	00 20 40	07 27 47	07 27 47
09:	00 15*30*45*	07 24*39*54*	07 27 44*59*
10:	00 15*30*45*	09*24*39*54*	14*29*44*59*
11:	00 15*30*45*	09*24*39*54*	14*29*44*59*
12:	00 15 30 45	09 24 39 54	14 29 44 59
13:	00 15 30 45	09 24 39 54	14 29 44 59
14:	00 15 30 45	09 24 39 54	14 29 44 59
15:	00 15 30 45	09 24 39 54	14 29 44 59
16:	00 20 40	09 27 47	14 29 47
17:	00 20 40	07 27 47	07 27 47
18:	00*20*40*	07*27*47*	07 27*47*
19:	00*20*40*	07*27*47*	07 27*47*
20:	05 35	12 42	07 32
21:	05 35	12 42	02 32
22:	05 35	10 40	02 25 58
23:	05*		

⚠ (*) - Salidas que llegan hasta Terra Mítica cuando el parque está abierto.
Departs that arrives at Terra Mítica when the park is opened.

⚠ Salidas en **negrita** llegan solo a Cala de Villajoyosa | (1) pasa por S.Aguia solo lectivos.
Bold departures only arrive at Cala de Villajoyosa | (1) pass at S.Aguia only school days.

Quando Terra Mítica esta cerrado, no llegará a Terra Natura (consulte la línea 15).
When Terra Mítica remains closed, do not arrives at Terra Natura (consult bus line 15).



Domingo.
Sunday.

	296 Estación Bus	201 Benidorm Centro	113 Mont Benidorm, 1
Hora:	Minutos	Minutos	Minutos
06:			
07:	20 40	25 47	47
08:	00 20 40	07 27 47	07 27 47
09:	00 17*32*47*	07 24*39*54*	07 27 44*59*
10:	02*17*32*47*	09*24*39*54*	14*29*44*59*
11:	02*17*32*47*	09*24*39*54*	14*29*44*59*
12:	02 17 32 47	09 24 39 54	14 29 44 59
13:	02 17 32 47	09 24 39 54	14 29 44 59
14:	05 25 45	12 32 52	14 32 52
15:	05 25 45	12 32 52	12 32 52
16:	05 25 45	12 32 52	12 32 52
17:	05 25 45	12 32 52	12 32 52
18:	05*25*45*	12*32*52*	12 32*52*
19:	05*25*45*	12*32*52*	12 32*52*
20:	05 35	12 42	12* 32
21:	05 35	12 42	02 32
22:	05 35	10 47	02 25 58
23:			

⚠ (*) - Salidas que llegan hasta Terra Mítica cuando el parque está abierto.
Departs that arrives at Terra Mítica when the park is opened.

⚠ Salidas en **negrita** llegan solo a Cala de Villajoyosa
Bold departures only arrive at Cala de Villajoyosa



www.llorentebus.es

Tel: +34 96 585 43 22

Fax: +34 96 586 81 76

benidorm@llorentebus.es



llorente bus

03 Pº. Els Tolls - ESTACIÓN AUTOBUSES

BENIDORM CENTRO
PLAYA PONIENTE - HOTEL BALI
CALAS FINESTRAT Y VILLAJYOYOSA
[CENTROS COMERCIALES]
[PARQUES TEMÁTICOS]

HOTEL BALI - PLAYA PONIENTE
CALAS FINESTRAT Y VILLAJYOYOSA
[CENTROS COMERCIALES]
[PARQUES TEMÁTICOS]

01-OCTUBRE-2015

De Lunes a Sábado.
From Monday to Saturday.

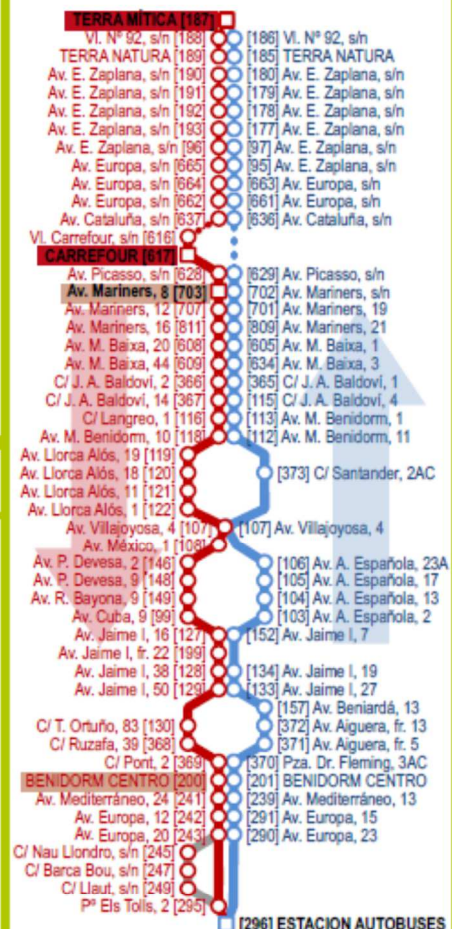
Hora:	187 Terra Mítica	617 Carrefour	703 Cala Villajoyosa	200 Centro	247 Salto del Agua
06:					
07:			10 30 50	30 50	38 58
08:			05 20 30 50	10 30 50	18 38 58
09:			05 20 35 50	05 20 35 50	15 30 45
10:	05 20 35 50	00 15 30 45	05 20 35 50	05 20 35 50	00 15 30 45
11:	05 20 35 50	00 15 30 45	05 20 35 50	05 20 35 50	00 15 30 45
12:	05 20 35	00 15 30 45	05 20 35 50	05 20 35 50	00 15 30 45
13:		00 15 30 45	05 20 35 50	05 20 35 50	00 15 30 45
14:		00 15 30 45	05 20 35 50	05 20 35 50	00 15 30 45
15:		00 15 30 50	05 20 35 55	05 20 35 50	00 15 30 45
16:		10 30 50	15 34 54	05 25 45	00 15 33 53
17:		10 30 50	14 34 55	05 25 45	
18:		10 30 50	14 34 54	05 25 45	
19:	00 20 40	10 30 50	14 34 54	05 25 45	
20:	00 20 35	15 45	19 50	05 25 50	
21:		15 45	20 50	20 50	
22:		15 35	18 38	20 50	
23:				00	
00:					08

- Salidas en **negrita** llegan hasta Salto del Agua (lectivos).
Bold departures arrive at Salto del Agua (school days).
- Salidas con (*) no se hacen los Sábados.
Departures with (*) are not made on Saturday.

Solo días lectivos.
Only school days.

Cuando Terra Mítica esta cerrado, no llegará a Terra Natura (consulte la línea 15).

When Terra Mítica remains closed, do not arrives at Terra Natura (consult bus line 15).



Domingo.
Sunday.

Hora:	187 Terra Mítica	617 Carrefour	703 Cala Villajoyosa	200 Centro
06:				
07:			10 30 50	40
08:			10 30 50	00 20 40
09:			07 22 37 52	00 20 37 52
10:	05 20 35 50	02 17 32 47	07 22 37 52	07 22 37 52
11:	05 20 35 50	02 17 32 47	07 22 37 52	07 22 37 52
12:	05 20 35	02 17 32 47	07 22 37 52	07 22 37 52
13:		02 17 35 55	07 22 40	07 22 37 52
14:		15 35 55	00 20 40	10 30 50
15:		15 35 55	00 20 40	10 30 50
16:		15 35 55	00 20 40	10 30 50
17:		15 35 55	00 20 40	10 30 50
18:		15 35 55	00 20 40	10 30 50
19:	05 25 45	15 35 55	00 20 40	10 30 50
20:	05 35	15 45	00 20 50	10 30 50
21:		15 45	20 50	20 50
22:		15 35	20 38	20 50
23:				00
00:				



www.llorentebus.es

Tel: +34 96 585 43 22

Fax: +34 96 586 81 76

benidorm@llorentebus.es

avanza
GRUPO
llorente bus

LINEA 3: Est. Bus – Aigüera/Ruzafa – C. Comerciales – Terra Mítica

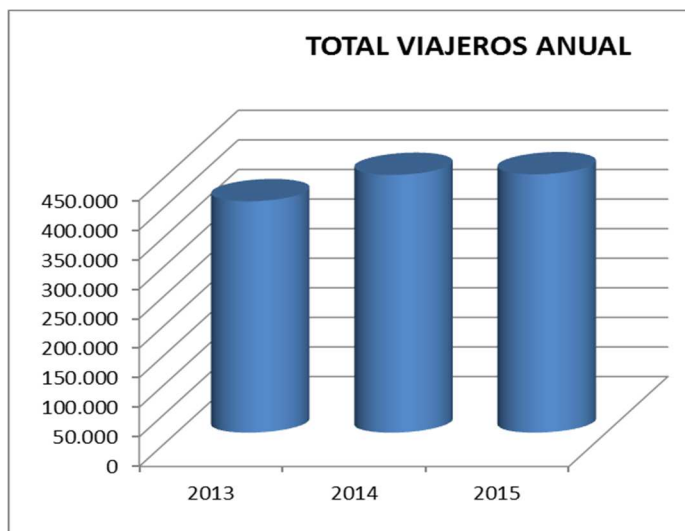


Observaciones:

EVOLUCIÓN ANUAL

	Nº VIAJEROS	% VARIACIÓN
2013	391.368	-
2014	435.938	11,4%
2015	436.973	0,2%

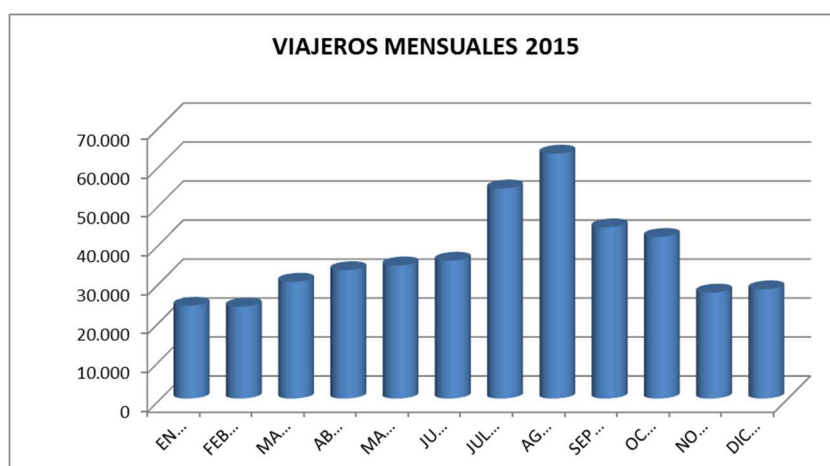
TOTAL VIAJEROS ANUAL



EVOLUCION MENSUAL 2015:

	Nº VIAJEROS
ENERO	23.789
FEBRERO	23.584
MARZO	29.954
ABRIL	32.918
MAYO	34.144
JUNIO	35.355
JULIO	53.882
AGOSTO	62.813
SEPTIEMBRE	43.902
OCTUBRE	41.444
NOVIEMBRE	27.170
DICIEMBRE	28.018

VIAJEROS MENSUALES 2015



Línea 4: Línea principal. (Centro-Levante-campings- E. Bus)

04

BENIDORM CENTRO

Av. Mediterráneo, 2-4
Av. Severo Ochoa
PALAU D'ESPORTS LILLA BENIDORM

Av. Mediterráneo
C/ Ramón y Cajal - HOSPITAL IMED LEVANTE
Av. Severo Ochoa

ESTACIÓN DE AUTOBUSES

11-SEPTIEMBRE-2015

De Lunes a Viernes laborables
From Monday to Friday working days.

200 Benidorm Centro		207 Rincón de Loix		359 PALAU ESPORTS		249 Salto del Agua only Wednesday school days		296 Estacion Autobuses		249 Salto del Agua only Wednesday school days		363 IMED Levante	
Hora:	Minutos	Minutos		Minutos		Minutos		Minutos		Minutos		Minutos	
06:	30	38	50	51	00							13	
07:	30	25 30	37 42	40 45	00							13	
08:	00 30	08 38	20 50	21 51	00							13	
09:	30*	38*	50*	51*	00							13	
10:	30	38	50	51	00							13	
11:	30	38	50	51	00							13	
12:	30	38	50		00*							13*	
13:	30	38	50		00	02						13	
14:	30	38	50		00	02 15 32						13	
15:	30	38	50	51	00	02						13	
16:	30	38	50	51	00							13	
17:	30	38	50	51	00							13	
18:	30	38	50	51	00							13	
19:	30	38	50	51	00							13	
20:	30	38	50	51	00							13	
21:	30	38	50	51	00							13	
22:	30	38	50	51	00							13	
23:					00	07						13	



Sábado, Domingo y Festivos.
Saturday, Sunday & Bank Holidays.

200 Benidorm Centro		207 Rincón de Loix		359 PALAU ESPORTS		296 Estacion Autobuses		363 IMED Levante	
Hora:	Minutos	Minutos		Minutos		Minutos		Minutos	
06:									
07:									
08:	30	38	50		00			13	
09:	30*	38*	50*		00			13	
10:	30	38	50		00			13	
11:	30	38	50		00			13	
12:	30	38	50		00*			13*	
13:	30	38	50		00			13	
14:	30	38	50		00			13	
15:	30	38	50		00			13	
16:	30	38	50		00			13	
17:	30	38	50		00			13	
18:	30	38	50		00			13	
19:	30	38	50		00			13	
20:	30	38	50		00			13	
21:	30	38	50		00			13	
22:	30	38	50		00			13	

Salidas con (*) no se hace en Domingos.
Depart. with (*) are not take place on Sunday.



www.llorentebus.es

Tel: +34 96 585 43 22
Fax: +34 96 586 81 76
benidorm@llorentebus.es



LINEA 4: Estacion Bus – Palau Esports – Campings – Hosp. Levante

4

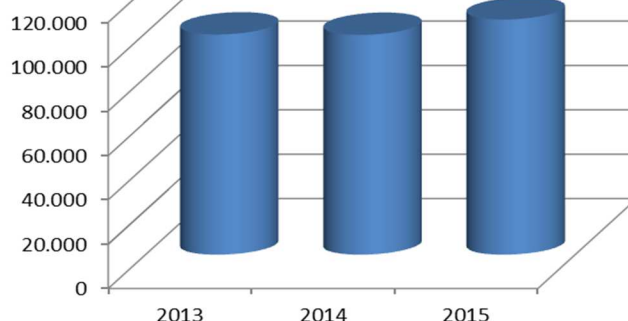
Estación Bus
Palau Esports
Campings
Hosp. Levante

Palau - Est. Autobuses -
C. Valenciana - Severo
Ochoa - [Ramón y Cajal]
- Ametlla de Mar -
Rincón de Loix -
Mediterráneo - Benidorm
Centro

EVOLUCIÓN ANUAL

	Nº VIAJEROS	% VARIACIÓN
2013	99.318	-
2014	99.149	-0,2%
2015	106.056	7,0%

TOTAL VIAJEROS ANUAL

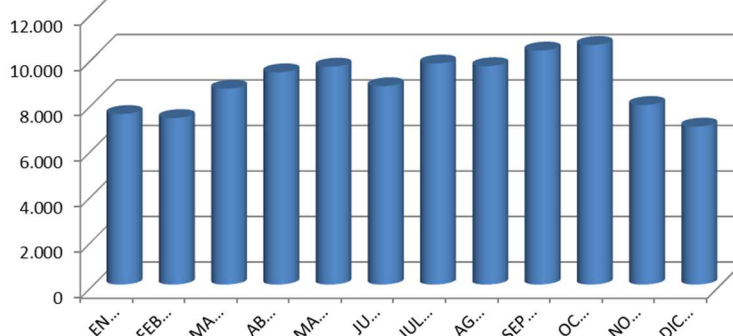


Observaciones:

EVOLUCION MENSUAL 2015:

	Nº VIAJEROS
ENERO	7.497
FEBRERO	7.320
MARZO	8.611
ABRIL	9.333
MAYO	9.582
JUNIO	8.720
JULIO	9.722
AGOSTO	9.605
SEPTIEMBRE	10.290
OCTUBRE	10.535
NOVIEMBRE	7.895
DICIEMBRE	6.946

VIAJEROS MENSUALES 2015



Línea 5: Se considera una línea especial para dar servicio público al cementerio.

Únicamente tiene servicio los Jueves y Domingos y con un solo recorrido ida/vuelta al día (Jaime I – cementerio nuevo; cementerio nuevo – Jaime I).

05

CENTRO
 Av. Mediterráneo 02-04
 RINCÓN DE LOIX
 Av. Severo Ochoa




 RINCÓN DE LOIX
 Av. Severo Ochoa

CEMENTERIO NUEVO

30-SEPTIEMBRE-2013

Jueves y Domingo.
Thursday & Sunday.

Salidas desde: | Departs from:

BENIDORM CENTRO	09:30
RINCÓN DE LOIX	09:35
AV. SEVERO OCHOA	09:40
CEMENTERIO	09:50

Salidas desde: | Departs from:

CEMENTERIO	12:00
C/ RAMÓN Y CAJAL	12:10
RINCÓN DE LOIX	12:15
BENIDORM CENTRO	12:20



Pº Marxasso, s/n [276]

Av. Severo Ochoa, 29 [224] [217] Av. Severo Ochoa, s/n

Av. Severo Ochoa, 23 [225] [216] Av. Severo Ochoa, 54

Av. Severo Ochoa, 21 [226] [215] Av. Severo Ochoa, 47

Av. Severo Ochoa, 19 [227] [214] Av. Severo Ochoa, 44

Av. Severo Ochoa, 15 [228] [213] Av. Severo Ochoa, 34

Av. Severo Ochoa, 9 [229] [212] Av. Severo Ochoa, 16

Av. Ciudad Real, 4 [362] [211] Av. Severo Ochoa, 8

C/ Ramon y Cajal, 5 [363] [210] Av. Severo Ochoa, 2

Av. Ametlla Mar, 15 [232] [209] Av. Ametlla Mar, 22

Av. Ametlla Mar, 16 [208]

Av. Mediterráneo, 55 [234] [207] Av. Mediterráneo, 62

Av. Mediterráneo, 49 [235] [206] Av. Mediterráneo, 58

Av. Mediterráneo, 41 [236] [205] Av. Mediterráneo, 54

Av. Mediterráneo, 35 [237] [204] Av. Mediterráneo, 44

Av. Mediterráneo, 23 [238] [203] Av. Mediterráneo, 38

Av. Mediterráneo, 26 [304]

Av. Mediterráneo, 13 [239] [241] Av. Mediterráneo, 24

[200] Av. Mediterráneo, 02 - 04



www.llorentebus.es

Tel: +34 96 585 43 22

Fax: +34 96 586 81 76

benidorm@llorentebus.es


avanza
 GRUPO

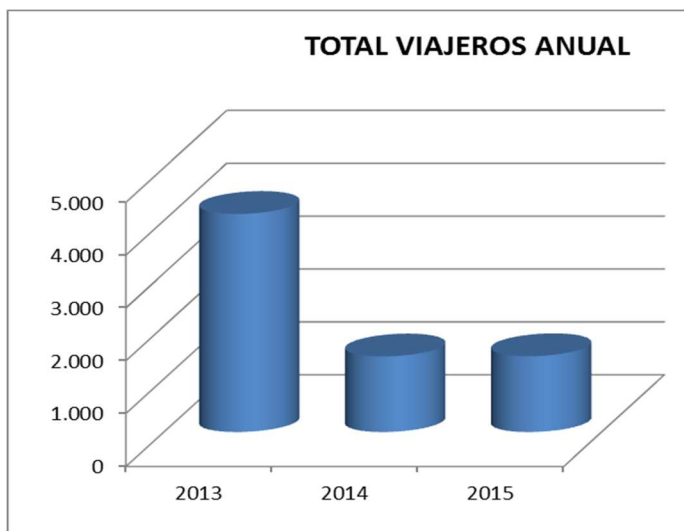

LINEA 5:Cementerio-Palau Esports-Campings-Hosp.Levante



EVOLUCIÓN ANUAL

	Nº VIAJEROS	% VARIACIÓN
2013	4.126	-
2014	1.430	-65,3%
2015	1.434	0,3%

TOTAL VIAJEROS ANUAL

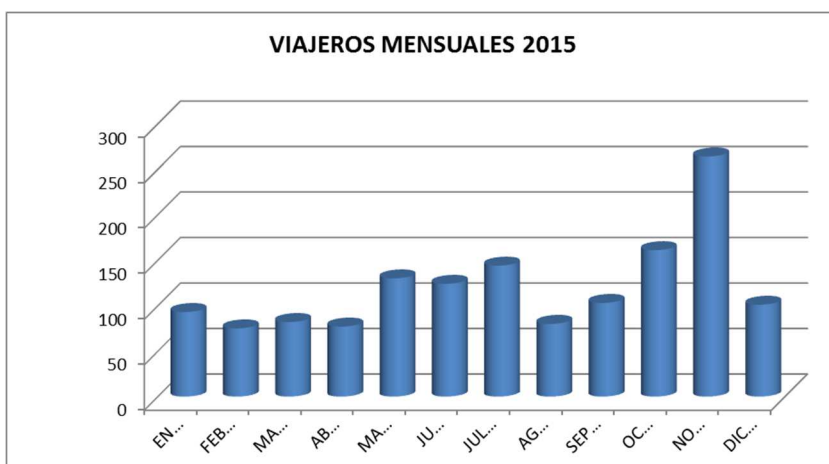


Observaciones:

EVOLUCION MENSUAL 2015:

	Nº VIAJEROS
ENERO	93
FEBRERO	75
MARZO	82
ABRIL	77
MAYO	130
JUNIO	124
JULIO	144
AGOSTO	80
SEPTIEMBRE	103
OCTUBRE	161
NOVIEMBRE	264
DICIEMBRE	101

VIAJEROS MENSUALES 2015



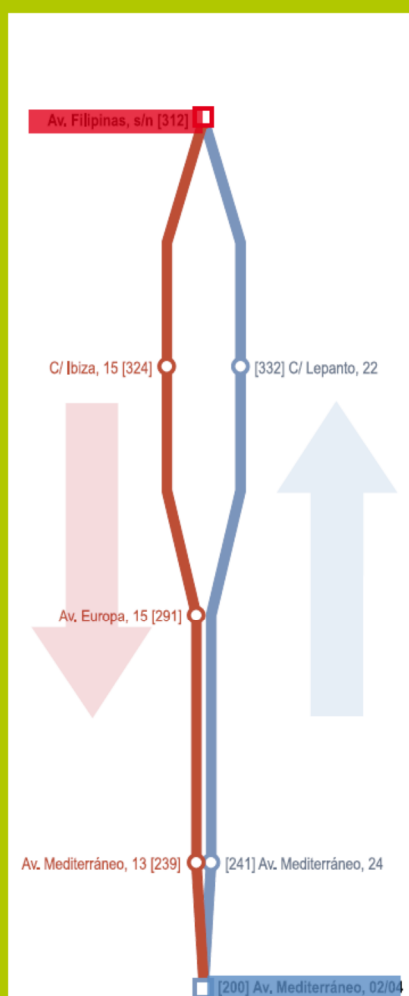
Línea 6: _ Línea 16: Se considera una línea especial para dar servicio público los días de mercadillo. El itinerario es: Mediterráneo (Benidorm centro) – Mercadillo (Hotel Pueblo);
Mercadillo (Hotel Pueblo)- Mediterráneo (Benidorm Centro).



Miercoles y Domingo.
Wednesday & Sunday.

200 Benidorm Centro									
Hora:	Minutos								
06:									
07:									
08:									
09:	30								
10:	00 30								
11:	00 30								
12:	00 30								
13:	00 30								
14:	00								
15:									
16:									
17:									
18:									
19:									
20:									
21:									
22:									
23:									
00:									

312 Mercadillo Hotel Pueblo									
Hora:	Minutos								
06:									
07:									
08:									
09:	45								
10:	15 45								
11:	15 45								
12:	15 45								
13:	15 45								
14:	15								
15:									
16:									
17:									
18:									
19:									
20:									
21:									
22:									
23:									
00:									



www.llorentebus.es

Tel: +34 96 585 43 22
Fax: +34 96 586 81 76
benidorm@llorentebus.es

avanza
GRUPO
llorente bus

LINEA 6: Mercadillo – Hotel Pueblo

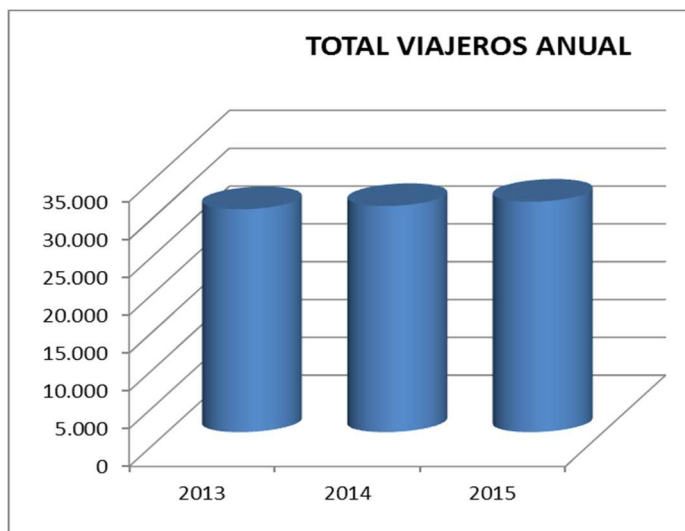


Observaciones:

EVOLUCIÓN ANUAL

	Nº VIAJEROS	% VARIACIÓN
2013	29.465	-
2014	29.898	1,5%
2015	30.469	1,9%

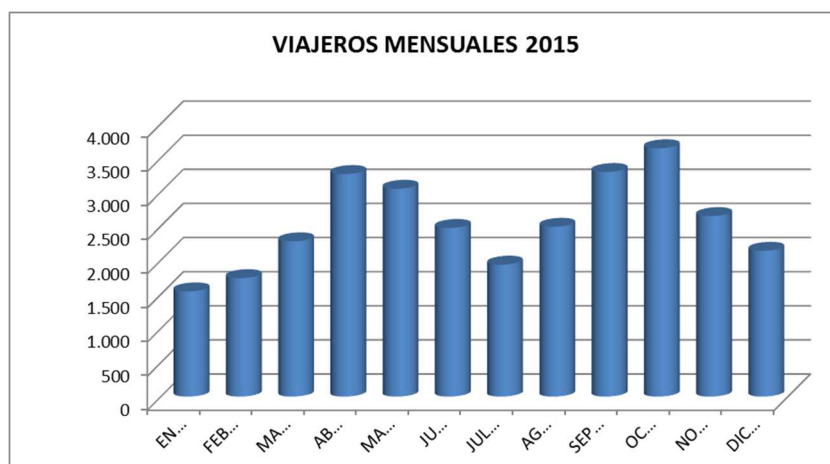
TOTAL VIAJEROS ANUAL



EVOLUCION MENSUAL 2015:

	Nº VIAJEROS
ENERO	1.542
FEBRERO	1.736
MARZO	2.275
ABRIL	3.262
MAYO	3.046
JUNIO	2.472
JULIO	1.934
AGOSTO	2.488
SEPTIEMBRE	3.292
OCTUBRE	3.640
NOVIEMBRE	2.645
DICIEMBRE	2.137

VIAJEROS MENSUALES 2015



Línea 7: Línea secundaria, de horario escolar. (Av. Beniardá-Alfonso Puchades-Complejo escolar Salto del Agua).

07

Av. Beniardà - TIVOLI (CV-70)

Av. Alfonso Puchades
Av. Comunidade Valenciana

SALT DE L'AIGUA

21-SEPTIEMBRE-2015

Todos los días lectivos.
Every school day.

BENIARDÁ
Av. Beniardá, 13

Hora:	Minutos										
06:											
07:	30	45	55								
08:											
09:											
10:											
11:											
12:											
13:											
14:											
15:											
16:											
17:											
18:											
19:											
20:											
21:											
22:											
23:											
00:											

COMPLEJO EDUCATIVO
SALT DE L'AIGUA

	Lunes	Martes	Miercoles	Jueves	Viernes
Hora:	Minutos	Minutos	Minutos	Minutos	Minutos
06:					
07:					
08:					
09:					
10:					
11:					
12:					
13:					
14:	25	25	25	25	25
15:	20	20	20	20	20
16:					
17:					
18:					
19:					
20:					
21:					
22:					
23:					
00:					

www.llorentebus.es

Tel: +34 96 585 43 22
Fax: +34 96 586 81 76
benidorm@llorentebus.es

llorente bus

LINEA 7: Salto del Agua

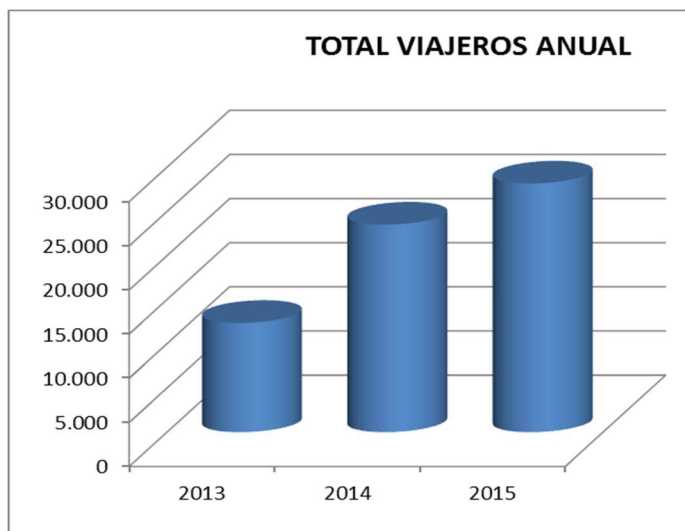


Observaciones:

EVOLUCIÓN ANUAL

	Nº VIAJEROS	% VARIACIÓN
2013	12.382	-
2014	23.521	90,0%
2015	28.179	19,8%

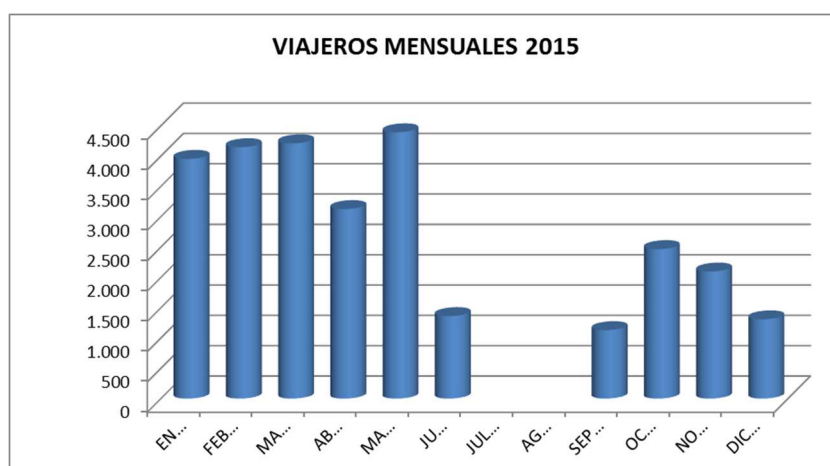
TOTAL VIAJEROS ANUAL



EVOLUCION MENSUAL 2015:

	Nº VIAJEROS
ENERO	3.953
FEBRERO	4.145
MARZO	4.209
ABRIL	3.125
MAYO	4.391
JUNIO	1.360
JULIO	
AGOSTO	
SEPTIEMBRE	1.129
OCTUBRE	2.465
NOVIEMBRE	2.095
DICIEMBRE	1.307

VIAJEROS MENSUALES 2015



Línea 8: _ Línea 8: Presenta un único itinerario durante todo el año.

- Nicaragua (las Torres) – Mediterráneo (Benidorm centro); Mediterráneo (Benidorm centro) – Nicaragua (las Torres).

08

C/ Estación - ESTACIÓN TRAM

Av. V. Pérez Devesa
Av. Villajoyosa
CALA FINESTRAT

Av. V. Pérez Devesa
C/ Langreo - HOTEL BALI
CALA FINESTRAT

Av. Mariners - CALA VILLAJOYOSA

www.llorentebus.es

11-SEPTIEMBRE-2015

Todos los días.
Every day.

Hora:	CEMENTERIO (Solo Jueves y Domingo Only Thursday & Sunday)	115 Estación Tren	133 Av. Jaime I	114 Av. Villajoyosa
Minutos	Minutos	Minutos	Minutos	
06:				
07:		30	35	
08:		45	50	
09:		00	00	25
10:				
11:	45			
12:		00	05	25
13:		00	05	25
14:				
15:				
16:				
17:				
18:				
19:		00	05	25
20:		00	05	25
21:				
22:				
23:				
00:				

⚠ Salidas en **negrita** solo lectivos y solo hasta IES Mediterrania.
Bold departs schooldays only & only arrives at IES Mediterrania.

Hora:	703 Cala Villajoyosa	116 Hotel Bali	148 Av. Pérez Devesa	129 Av. Jaime I
Minutos	Minutos	Minutos	Minutos	
06:				
07:				
08:				
09:	30*	40*	45*	55*
10:				
11:	30	40	45	55
12:				
13:			35	
14:				
15:				
16:				
17:				
18:	30	40	45	55
19:	30	40	45	55
20:				
21:				
22:				
23:				
00:				

⚠ Salidas con * llegan hasta el Cementerio solo Jueves y Domingo.
 Departs with * arrives at Cemetery only Thursday & Sunday.

⚠ Salidas en **negrita** solo lectivos.
Bold departs schooldays only.





www.llorentebus.es

Tel: +34 96 585 43 22
Fax: +34 96 586 81 76
benidorm@llorentebus.es

avanza

GRUPO

llorente bus

LINEA 8: Est. Tren – Perez Devesa- H.Bali – Calas Finestrat/Villajoyosa

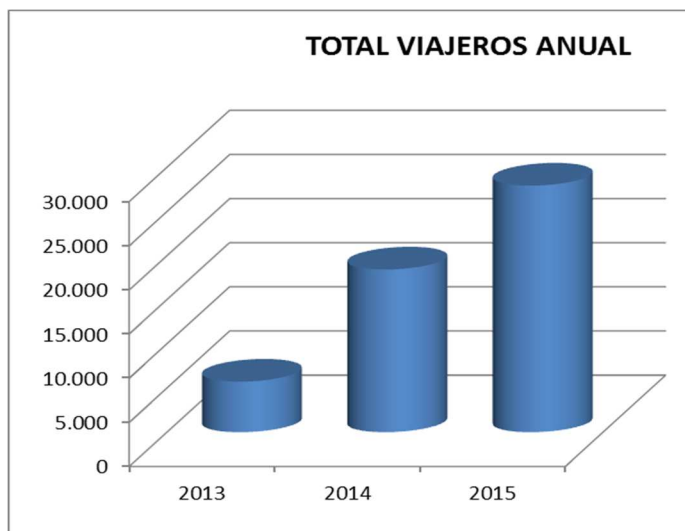


Observaciones:

EVOLUCIÓN ANUAL

	Nº VIAJEROS	% VARIACIÓN
2013	5.724	-
2014	18.435	222,1%
2015	27.939	51,6%

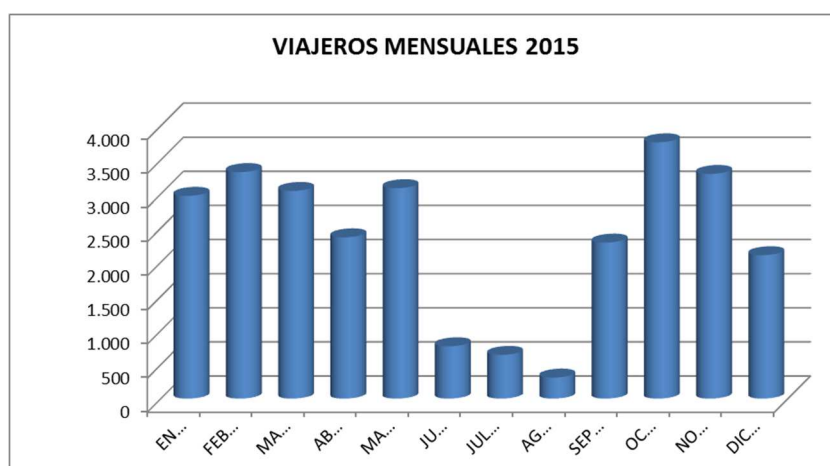
TOTAL VIAJEROS ANUAL



EVOLUCION MENSUAL 2015:

	Nº VIAJEROS
ENERO	2.972
FEBRERO	3.320
MARZO	3.044
ABRIL	2.364
MAYO	3.084
JUNIO	767
JULIO	641
AGOSTO	308
SEPTIEMBRE	2.287
OCTUBRE	3.757
NOVIEMBRE	3.293
DICIEMBRE	2.102

VIAJEROS MENSUALES 2015



Línea 9: Línea secundaria, de horario escolar. (Av. Jaime I-Alfonso Puchades-Complejo escolar Salto del Agua).

09

Av. Rei Jaume I

Av. Alfonso Puchades
Av. Comunidad Valenciana





SALT DE L'AIGUA

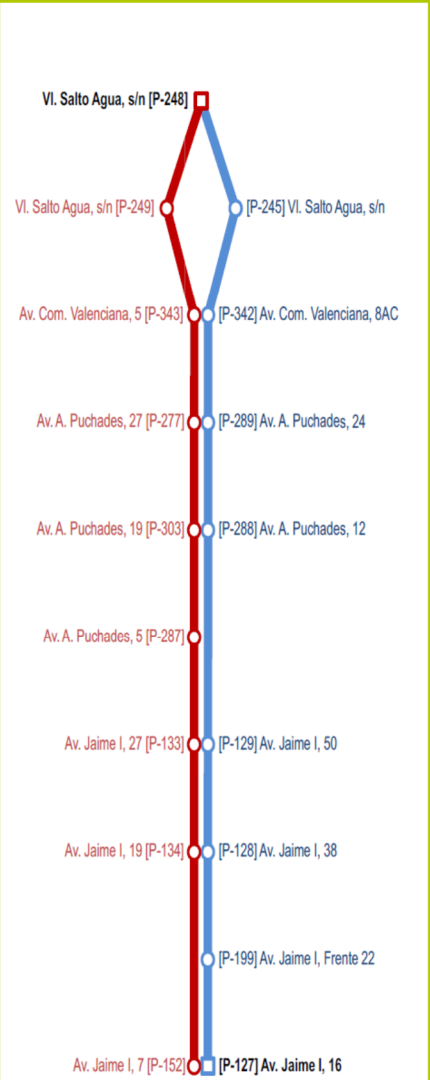
21-SEPTIEMBRE-2015

Todos los días lectivos.
Every school day.

	Av. Rei Jaume I	288 Clínica	289 Banderas
Hora:	Minutos	Minutos	Minutos
06:			
07:	30 50		
08:	00	35 55	38 58
09:		05	08
10:			
11:			
12:			
13:			
14:			
15:			
16:			
17:			
18:			
19:			
20:			
21:			
22:			
23:			
00:			

COMPLEJO EDUCATIVO
SALT DE L'AIGUA

	Lunes	Martes	Miércoles	Jueves	Viernes
Hora:	Minutos	Minutos	Minutos	Minutos	Minutos
06:					
07:					
08:					
09:					
10:					
11:					
12:					
13:					
14:	25 50	25 50	25 50	25 50	25 50
15:	20	20	20	20	
16:					
17:					
18:					
19:					
20:					
21:					
22:					
23:					
00:					





www.llorentebus.es

Tel: +34 96 585 43 22
Fax: +34 96 586 81 76
benidorm@llorentebus.es



llorente bus

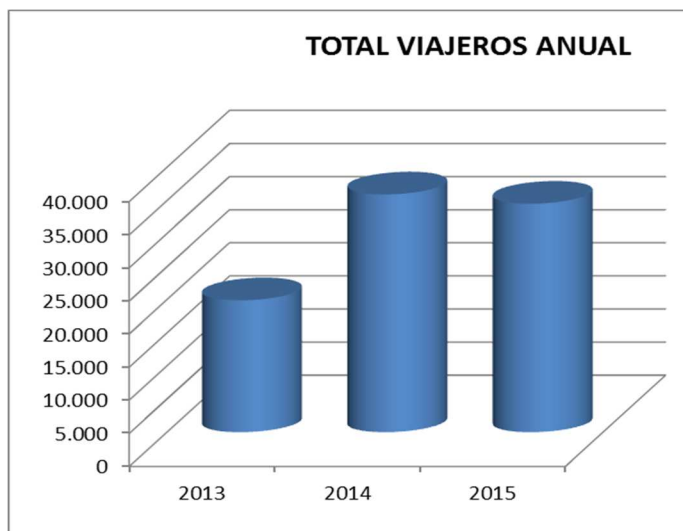
LINEA 9: JAIME I – ALF. PUCHADES- C. VALENCIANA –SALTO DEL AGUA



EVOLUCIÓN ANUAL

	Nº VIAJEROS	% VARIACIÓN
2013	19.919	-
2014	35.925	80,4%
2015	34.518	-3,9%

TOTAL VIAJEROS ANUAL

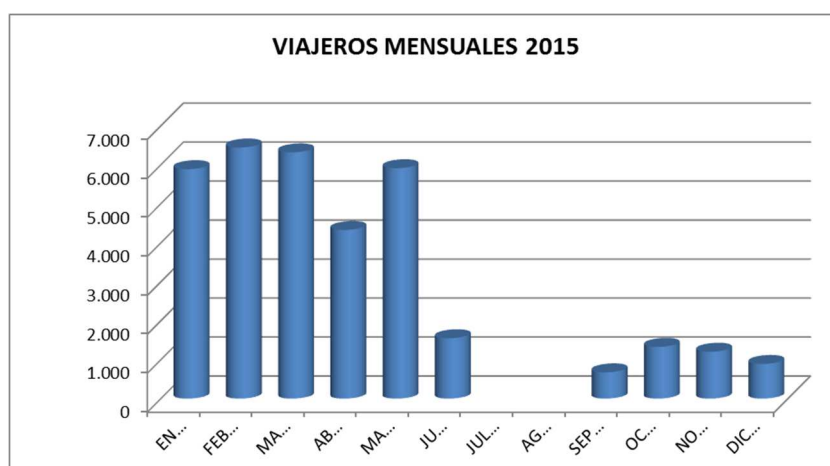


Observaciones:

EVOLUCION MENSUAL 2015:

	Nº VIAJEROS
ENERO	5.886
FEBRERO	6.441
MARZO	6.316
ABRIL	4.325
MAYO	5.910
JUNIO	1.548
JULIO	
AGOSTO	
SEPTIEMBRE	674
OCTUBRE	1.326
NOVIEMBRE	1.203
DICIEMBRE	889

VIAJEROS MENSUALES 2015



Línea 10: _ Línea 10: Presenta un único itinerario durante todo el año. En su trayecto tiene paradas fuera del término municipal de Benidorm.

- Mediterráneo (Benidorm centro) – Altea; Altea – Mediterráneo (Benidorm centro).

10

Av. Mediterráneo, 4 - BENIDORM CENTRO

Av. Mediterráneo - RINCÓN DE LOIX
L'ALFAS DEL PI
PLAYA DEL ALBIR

Av. Mediterraneo - RINCÓN DE LOIX
L'ALFAS DEL PI
PLAYA DEL ALBIR

ALTEA

01-OCTUBRE-2015

Lunes a Viernes laborables.
Monday to Friday working days.

	200 Benidorm Centro	207 Rincón de Loix	555 L'Alfàs del Pi	521 Playa del Albir
Hora:	Minutos	Minutos	Minutos	Minutos
06:				
07:	15 45	25 55	37	45
08:	15 30 45	25 45	07 37	15 45
09:	00 15 30 45	00 15 30 45	00 15 30 45	00 15 30 45
10:	00 10 20 30 45	00 15 25 35 45	00 15 30 42 50	00 15 30 45 58
11:	00 15 30 45	00 15 30 45	00 15 30 45	05 15 30 45
12:	00 15 30 45	00 15 30 45	00 15 30 45	00 15 30 45
13:	00 15 30 45	00 15 30 45	00 15 30 45	00 15 30 45
14:	00 15 30 45	00 15 30 45	00 15 30 45	00 15 30 45
15:	00 15 30 45	00 15 30 45 58	00 15 30 45	00 15 30 45
16:	00 20 40	15 35 55	00 12 30 50	00 15 26 45
17:	00 20 40	15 35 55	10 30 50	05 25 45
18:	00 20 40	15 35 55	10 30 50	05 25 45
19:	00 20 40	15 35 55	10 30 50	05 25 45
20:	00 15 30 50	15 30 40	10 30 45 55	05 25 45
21:	10 30 50	00 20 45	15 35	00 05 25 45
22:	10 30	00 20 40	00 15 35 55	15 25 45
23:				05
00:				

Sábado, Domingo y festivos.
Saturday, Sunday & Bank holidays.

	200 Benidorm Centro	207 Rincón de Loix	555 L'Alfàs del Pi	521 Playa del Albir
Hora:	Minutos	Minutos	Minutos	Minutos
06:				
07:	15 45	25 55	35	48
08:	15 40	25 55	05 35	18 48
09:	00 20 40	15 30 50	05 30 45	18 45
10:	00 15 30 45	15 30 45	15 30 45	00 20 45
11:	00 15 30 45	00 15 30 45	00 15 30 45	00 15 30 45
12:	00 15 30 45	00 15 30 45	00 15 30 45	00 15 30 45
13:	00 15 25 40	00 15 30 40 55	00 15 30 45 55	00 13 30 45
14:	00 20 40	15 35 55	10 30 50	00 10 25 45
15:	00 20 40	15 35 55	10 30 50	05 25 45
16:	00 20 40	15 35 55	10 30 50	05 25 45
17:	00 20 40	15 35 55	10 30 50	05 25 45
18:	00 15 30 50	15 28 40	10 30 40 55	05 25 45 55
19:	10 30 50	00 20 40	15 35 55	07 27 47
20:	10 30 50	00 20 40	15 35 55	07 27 47
21:	10 30 50	00 20 40	15 35 55	07 27 47
22:	10 30	00 20 40	15 35 55	07 27 47
23:				07
00:				

 Salidas con (*) no se hacen los Domingos
Departures with (*) are not made on Sunday.



www.llorentebus.es

Tel: +34 96 585 43 22

Fax: +34 96 586 81 76

benidorm@llorentebus.es



llorente bus

C/ G. Valenciana, s/n [472]

- [411] Cam, l'Horta, s/n
- [409] C/ Garganes, 2
- [408] C/ C. d'Altea, 11 [414]
- [407] C/ la Mar, fr. n°91 [415]
- [406] C/ la Mar, 135
- [404] Av. Puerto, fr. n°01
- [403] Av. Puerto, 22 [418]
- [402] C/ l'Albir, fr. n°12
- [513] Av. Oscar Esplá, 16
- [512] Av. Oscar Esplá, 4
- [510] Av. de l'Albir, 65
- [509] Av. de l'Albir, 131
- [547] C° Vell l'Albir, 36
- [521] Av. Sant Pere, 29
- [545] C° dels Algers, s/n
- [508] Av. de l'Albir, fr. 102
- [507] C° de la Mar, fr. 083
- [506] C° de la Mar, s/n
- [505] C° de la Mar, fr. 045
- [503] C/ Ferreries, 21
- [502] P° Mitja Llegua, 25
- [501] P° Mitja Llegua, 29
- [219] Ctra. N332, Km 128
- [218] Ctra. N332, Km 126'5
- [305] Ctra. N332, 126
- [217] Av. Severo Ochoa, s/n
- [216] Av. Severo Ochoa, 54
- [215] Av. Severo Ochoa, 47
- [214] Av. Severo Ochoa, 44
- [213] Av. Severo Ochoa, 34
- [212] Av. Severo Ochoa, 16
- [211] Av. Severo Ochoa, 8
- [210] Av. Severo Ochoa, 2
- [209] Av. Ametlla Mar, 22
- [208] Av. Ametlla Mar, 16
- [207] Av. Mediterráneo, 62
- [206] Av. Mediterráneo, 58
- [205] Av. Mediterráneo, 54
- [204] Av. Mediterráneo, 44
- [203] Av. Mediterráneo, 38
- [304] Av. Mediterráneo, 26
- [241] Av. Mediterráneo, 24

<<V 10

Av. Mediterráneo, 4 - BENIDORM CENTRO

Av. Mediterráneo - RINCÓN DE LOIX
L'ALFAS DEL PI
PLAYA DEL ALBIR

Av. Mediterraneo - RINCÓN DE LOIX
L'ALFAS DEL PI
PLAYA DEL ALBIR

ALTEA

01-OCTUBRE-2015

Lunes a Viernes laborables.
Monday to Friday working days.

	472 Altea	516 Playa del Albir	525 L'Alfàs del Pi	234 Rincón de Loix
Hora:	Minutos	Minutos	Minutos	Minutos
06:				
07:	00 30	10 40	20 50	30
08:	00 15 30 45	10 25 45	20 35	15 30 45 55
09:	00 15 30 45	00 15 28 45	00 15 30 40	15 30 45 55
10:	00 15 30 45	00 15 30 45	00 15 30 45	15 30 45
11:	00 15 30 45	00 15 30 45	00 15 30 45	00 15 30 45
12:	00 15 30 45	00 15 30 45	00 15 30 45	00 15 30 45
13:	00 15 30 45	00 15 30 45	00 15 30 45	00 15 30 45
14:	00 15 30 45	00 15 30 45	00 15 30 45	00 15 30 45
15:	00 15 30 45	00 15 30 45 55	00 15 30 45	00 15 30 45
16:	00 20 40	15 35 55	00 10 30 50	00 15 25 45
17:	00 20 40	15 35 55	10 30 50	05 25 45
18:	00 20 40	15 35 55	10 30 50	05 25 45
19:	00 20 40	15 30 50	10 30 45	05 25 45
20:	00 20 40	10 30 50	05 25 45	00 15 35 55
21:	00 20 40	10 30 50	05 25 45	15 35 55
22:	00 30	10 40	05 25 55	15 35
23:				05
00:				

Sábado, Domingo y festivos.
Saturday, Sunday & Bank holidays.

	472 Altea	516 Playa del Albir	525 L'Alfàs del Pi	234 Rincón de Loix
Hora:	Minutos	Minutos	Minutos	Minutos
06:				
07:	00 30	10 40	20 50	30
08:	00 20 40	15 35 55	30 50	03 45
09:	00 20 40	15 33 55	10 30 45	05 25 45
10:	00 15 30 45	15 30 45	10 30 45	00 25 45
11:	00 15 30 45	00 15 30 45	00 15 30 45	00 15 30 45
12:	00 15 30 45	00 15 30 40	00 15 30 45 55	00 15 30 45
13:	00 15 25 40	00 15 30 38 55	12 30 45 50	00 10 25 45
14:	00 20 40	15 35 55	10 30 50	00 05 25 45
15:	00 20 40	15 35 55	10 30 50	05 25 45
16:	00 20 40	15 35 55	10 30 50	05 25 45
17:	00 20 40	15 33 50	10 30 45	05 25 45
18:	00 20 40	10 30 50	05 25 45	00 15 35 55
19:	00 20 40	10 30 50	05 25 45	15 35 55
20:	00 20 40	10 30 50	05 25 45	15 35 55
21:	00 20 40*	12 30 50*	05 25 45*	15 35 55*
22:	00 20	12 30	00 25 45	15 35 55
23:				
00:				

Salidas con (*) no se hacen los Domingos
Departures with (*) are not made on Sunday.

C/ G. Valenciana, s/n [472]	[411] Cam, l'Horta, s/n
C/ Garganes, s/n [413]	[409] C/ Garganes, 2
C/ C. d'Altea, 11 [414]	[408] C/ C. d'Altea, 18-20
C/ la Mar, fr. nº91 [415]	[407] C/ la Mar, 91
C/ la Mar, fr. nº135 [416]	[406] C/ la Mar, 135
Av. Puerto, 1 [417]	[404] Av. Puerto, fr. nº01
Av. Puerto, 22 [418]	[403] Av. Puerto, fr. nº21
Ctra. l'Albir, 12 [419]	[402] C/ l'Albir, fr. nº12
Av. Oscar Esplá, 13 [514]	[513] Av. Oscar Esplá, 16
Av. Oscar Esplá, 5 [515]	[512] Av. Oscar Esplá, 4
Av. Oscar Esplá, 1 [516]	[511] Av. Oscar Esplá, 2
Av. de l'Albir, 034 / 036 [517]	[510] Av. de l'Albir, 65
Av. de l'Albir, 66 [518]	[509] Av. de l'Albir, 131
Cº Vell l'Albir, 41 [546]	[547] Cº Vell l'Albir, 36
Av. Sant Pere, s/n [519]	[521] Av. Sant Pere, 29
Av. Sant Pere, 13 [520]	[545] Cº dels Algers, s/n
Rot, Sant Pere, s/n [554]	[508] Av. de l'Albir, fr. 102
Cº la Mar, 89 [522]	[507] Cº de la Mar, fr. 083
Cº la Mar, s/n [523]	[506] Cº de la Mar, s/n
Cº la Mar, 45 [524]	[505] Cº de la Mar, fr. 045
Pza. J. Carlos I, s/n [525]	[555] Pza. J. Carlos I, s/n
C/ Ferreries, 20 [526]	[503] C/ Ferreries, 21
Pº Mitja Llegua, 25 [527]	[502] Pº Mitja Llegua, 25
Pº Mitja Llegua, 29 [528]	[501] Pº Mitja Llegua, 29
Ctra. N332, Km 128.04 [222]	[219] Ctra. N332, Km 128
Ctra. N332, s/n [223]	[218] Ctra. N332, Km 126'5
	[305] Ctra. N332, 126
Av. Severo Ochoa, 29 [224]	[217] Av. Severo Ochoa, s/n
Av. Severo Ochoa, 23 [225]	[216] Av. Severo Ochoa, 54
Av. Severo Ochoa, 21 [226]	[215] Av. Severo Ochoa, 47
Av. Severo Ochoa, 19 [227]	[214] Av. Severo Ochoa, 44
Av. Severo Ochoa, 15 [228]	[213] Av. Severo Ochoa, 34
Av. Severo Ochoa, 9 [229]	[212] Av. Severo Ochoa, 16
Av. Severo Ochoa, 5 [230]	[211] Av. Severo Ochoa, 8
Av. Severo Ochoa, 1 [231]	[210] Av. Severo Ochoa, 2
Av. Ametlla Mar, 15 [232]	[209] Av. Ametlla Mar, 22
	[208] Av. Ametlla Mar, 16
Av. Mediterráneo, 55 [234]	[207] Av. Mediterráneo, 62
Av. Mediterráneo, 49 [235]	[206] Av. Mediterráneo, 58
Av. Mediterráneo, 41 [236]	[205] Av. Mediterráneo, 54
Av. Mediterráneo, 35 [237]	[204] Av. Mediterráneo, 44
Av. Mediterráneo, 23 [238]	[203] Av. Mediterráneo, 38
	[304] Av. Mediterráneo, 26
Av. Mediterráneo, 13 [239]	[241] Av. Mediterráneo, 24
	[200] Av. Mediterráneo, 02/04



www.llorentebus.es

Tel: +34 96 585 43 22

Fax: +34 96 586 81 76

benidorm@llorentebus.es

avanza
GRUPO

llorente bus

LINEA 10: ALTEA – PLAYA DEL ALBIR

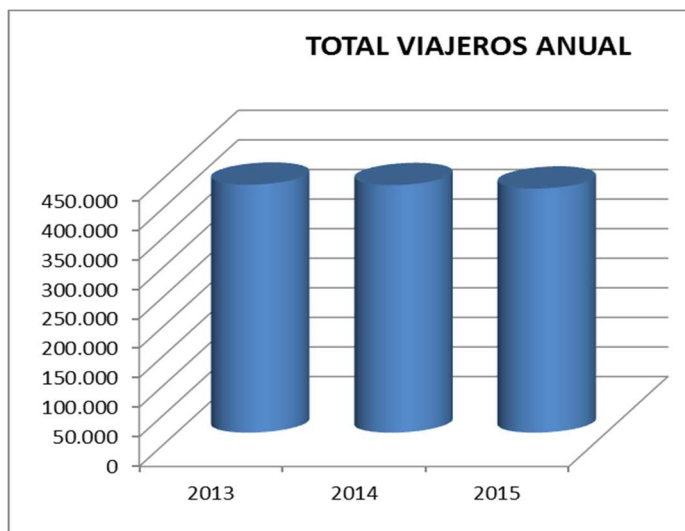


Observaciones:

EVOLUCIÓN ANUAL

	Nº VIAJEROS	% VARIACIÓN
2013	419.412	-
2014	418.678	-0,2%
2015	412.773	-1,4%

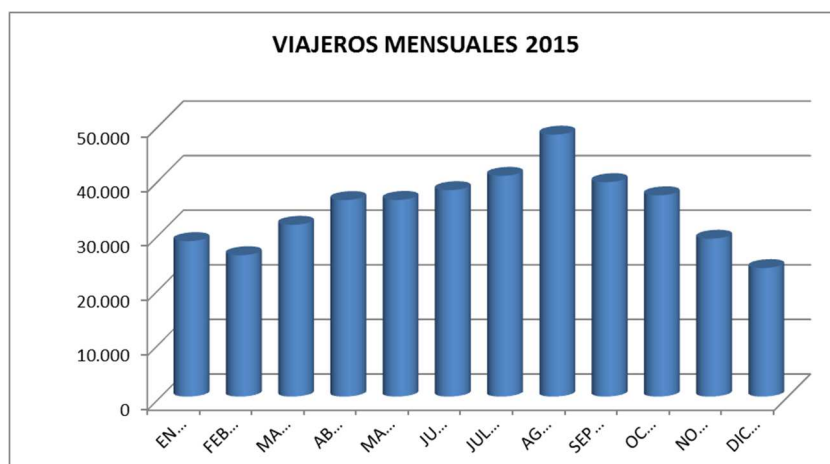
TOTAL VIAJEROS ANUAL



EVOLUCION MENSUAL 2015:

	Nº VIAJEROS
ENERO	28.484
FEBRERO	25.901
MARZO	31.472
ABRIL	36.007
MAYO	36.031
JUNIO	37.819
JULIO	40.444
AGOSTO	47.993
SEPTIEMBRE	39.287
OCTUBRE	36.874
NOVIEMBRE	28.922
DICIEMBRE	23.539

VIAJEROS MENSUALES 2015



Línea 11: _ Línea 11: Presenta un único itinerario durante todo el año a excepción de la parada correspondiente a la zona escolar del Salto del Agua, que en época vacacional no se realiza. • Mundo mar – Juzgados (Estación de Autobuses).

11

Pº Els Tolls - ESTACIÓN AUTOBUSES
 Av. Mediterráneo - CENTRO
 C/Londres
 Avda. Montecarlo
 CIUDAD PATRICIA

Av. Mediterraneo - CENTRO
Avda. Montecarlo

↑

AQUALANDIA/MUNDOMAR

31-AGOSTO-2015

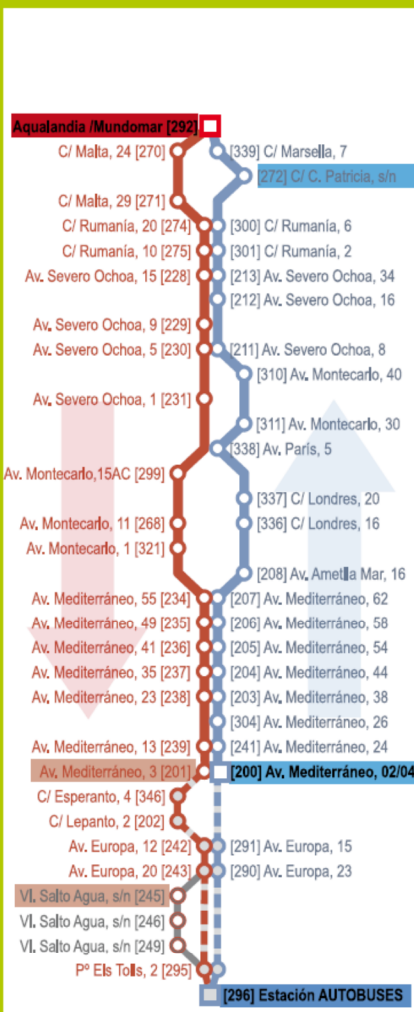
Lunes a Viernes laborables
Monday to Friday working days

	296 Estación Bus	246 Salto del Agua	200 Benidorm Centro	272 Ciudad Patricia	292 Aqualandia Mundomar	Benidorm Centro	243 Av. Europa
Hora:	Minutos	Minutos	Minutos	Minutos	Minutos	Minutos	Minutos
06:					30	35*45	40*47
07:					00	15	17
08:	00 30		05 35	20 50	00	15	
09:			35	50	00	15	
10:			05 35	20 50	00 30	15 45	
11:			05 35	20 50	00 30	15 45	
12:			05 35	20 50	00 30	15 45	47
13:	00 30	01 31	05 35	20 50	00 30	15 45	17 47
14:	00 30	01 31	05 35	20 50	00 30	15 45	17 47
15:	00 30	01 31	05 35	20 50	00 30	15 45	17 47
16:			35	50	00	15	
17:			35	50	00	15	
18:			35	50	00	15	
19:			35	50	00	15	
20:	30	31	35	50	00	15	17
21:	30	31	35	50	00	15	17
22:	30	31	35	50	00	15	17

Salidas en **negrita** hasta Salto Agua en lectivos. Salidas con * y desde S. Agua solo lectivos.
Bold depart. arrives at Salto Agua (school days). Depart. with * & from S. Agua only in school days.

Sábado, Domingo y Festivos.
Saturday, Sunday and Bank holidays.

	296 Estación Bus	200 Benidorm Centro	272 Ciudad Patricia	292 Aqualandia Mundomar	201 Benidorm Centro	243 Av. Europa
Hora:	Minutos	Minutos	Minutos	Minutos	Minutos	Minutos
06:						
07:						
08:	30	35	50	00	15	17
09:		35	50	00	15	
10:		35	50	00	15	
11:		35	50	00	15	
12:		35	50	00	15	
13:	30	35	50	00	15	17
14:	30	35	50	00	15	17
15:	30	35	50	00	15	17
16:		35	50	00	15	
17:		35	50	00	15	
18:		35	50	00	15	
19:		35	50	00	15	
20:	30	35	50	00	15	17
21:	30	35	50	00	15	17
22:	30	35	50	00	15	17





www.llorentebus.es
 Tel: +34 96 585 43 22
 Fax: +34 96 586 81 76
 benidorm@llorentebus.es



llorente bus

LINEA 11: ALTEA – CENTROS COMERCIALES

11

**Aqualandia
Mundomar**

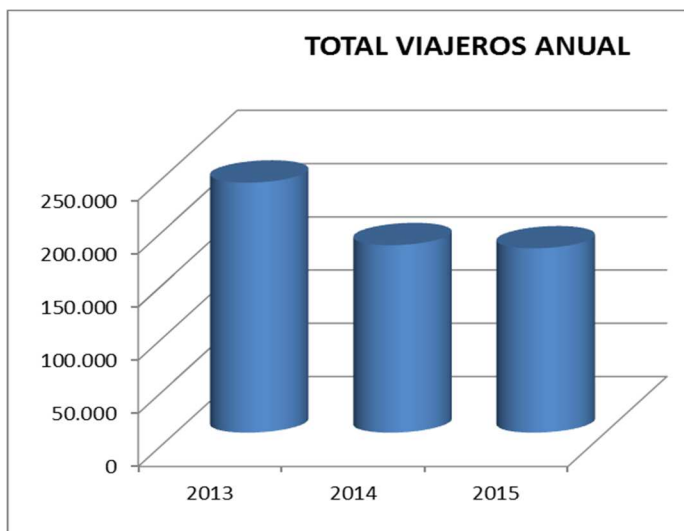
Estación Autobuses -
Benidorm Centro -
Mediterráneo - Rincón
de Loix - Paris - Severo
Ochoa - Ciudad Patricia
- Aqualandia/Mundomar

Observaciones:

EVOLUCIÓN ANUAL

	Nº VIAJEROS	% VARIACIÓN
2013	234.971	-
2014	176.171	-25,0%
2015	173.182	-1,7%

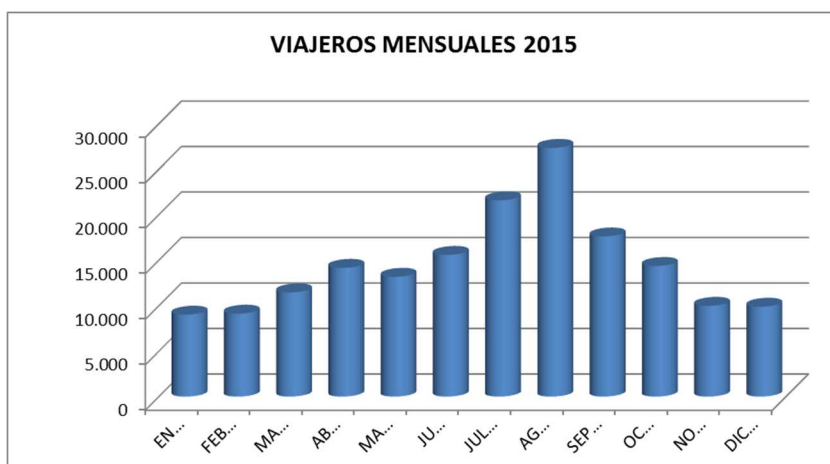
TOTAL VIAJEROS ANUAL



EVOLUCION MENSUAL 2015:

	Nº VIAJEROS
ENERO	9.004
FEBRERO	9.119
MARZO	11.454
ABRIL	14.151
MAYO	13.162
JUNIO	15.577
JULIO	21.573
AGOSTO	27.334
SEPTIEMBRE	17.603
OCTUBRE	14.354
NOVIEMBRE	9.975
DICIEMBRE	9.876

VIAJEROS MENSUALES 2015



Línea 12: Línea secundaria Comarcal (Altea-Villajoyosa, centros comerciales).

12

ALTEA

PLAYA DEL ALBIR
Av. Alfonso Puchades - Av. Jaime I
CALA BENIDORM

PLAYA DEL ALBIR
Av. Jaime I - Av. Alfonso Puchades
CALA BENIDORM

CENTROS COMERCIALES

14-SEPTIEMBRE-2015

Sábados y Domingos con C.Comerciales abiertos.
Saturday & Sunday with Shopping Centers Opened.

	Altea	Albir 21	Albir Garden	Jaime I	Av. Villajoyosa	C. Comerciales
Hora:	Minutos	Minutos	Minutos	Minutos	Minutos	Minutos
07:						
08:						
09:	30	40	45			
10:	30	40	45	05	15	25
11:				05	15	25
12:						
13:						
14:						
15:						
16:	30	40	45			
17:	30	40	45	05	15	25
18:				05	15	25
19:						
20:						
21:						

	C.Comerciales	Hotel Bali	Jaime I	Albir Garden	Fund. Frax	Altea
Hora:	Minutos	Minutos	Minutos	Minutos	Minutos	Minutos
07:						
08:						
09:						
10:						
11:						
12:	30	35	45			
13:	30	35	45	05	10	25
14:				05	10	25
15:						
16:						
17:						
18:						
19:	30	35	45			
20:	30	35	45	05	10	25
21:				05	10	25



CC. COMERCIALES [615]

- VI. Carrefour, s/n [616]
- VI. Carrefour, s/n [617]
- Av. Picasso, s/n [628]
- Av. Finestrat, 12 [612]
- C/ J. A. Baldoví, 4 [115]
- C/ Langreo, 1 [116]
- Av. Benissa, 6 [145]
- Av. P. Devesa, 2 [146]
- Av. P. Devesa, 9 [148]
- Av. R. Bayona, 9 [149]
- Av. Cuba, 9 [99]
- Av. Cuba, 1 [150]
- Av. Panamá, 5AC [198]
- Av. Jaime I, fr. 22 [199]
- Av. Jaime I, 50 [129]
- Av. Jaime I, 50 [129]
- Av. A. Puchades, 6 [355]
- Av. A. Puchades, 12 [288]
- Av. A. Puchades, 24 [289]
- Av. C. Valenciana, 8AC [342]
- Av. C. Valenciana, s/n [357]
- Av. C. Valenciana, Km 123 [361]
- Av. Severo Ochoa, 29 [224]
- Av. Severo Ochoa, 23 [225]
- Av. Sant Pere, 29 [521]
- Cº Vell l'Albir, 36 [547]
- Av. de l'Albir, 131 [509]
- Av. de l'Albir, 65 [510]
- Av. Oscar Esplá, 4 [512]
- Av. Oscar Esplá, 16 [513]
- C/ l'Albir, fr. 12 [402]
- Av. Puerto, fr. 21 [403]
- Av. Puerto, fr. 01 [404]
- C/ la Mar, 135 [406]
- C/ la Mar, 91 [407]
- C/ C. d'Altea, 18-20 [408]
- [613] Av. Elx, s/n
- [629] Av. Picasso, s/n
- [601] Av. Finestrat, 23
- [114] Av. Villajoyosa, 28
- [144] Av. M. Alta, 6
- [109] Av. Murtal, 3
- [143] Av. P. Devesa, 1
- [141] Av. Pérez Devesa, 8
- [140] Av. Cuba, 6
- [98] Av. Cuba, 6
- [136] Av. R. Bayona, 12
- [135] Av. R. Bayona, 8
- [134] Av. Jaime I, 19
- [133] Av. Jaime I, 27
- [287] Av. A. Puchades, 5
- [303] Av. A. Puchades, 19
- [277] Av. A. Puchades, 27
- [343] Av. C. Valenciana, 5
- [358] Av. C. Valenciana, s/n
- [360] Av. C. Valenciana, Km 123
- [216] Av. Severo Ochoa, 54
- [521] Av. Sant Pere, 29
- [546] Cº Vell l'Albir, 41
- [518] Av. de l'Albir, 66
- [517] Av. de l'Albir, 034-036
- [515] Av. Oscar Esplá, 5
- [514] Av. Oscar Esplá, 13
- [419] Ctra. l'Albir, 12
- [418] Av. Puerto, 22
- [417] Av. Puerto, 1
- [416] C/ la Mar, fr. 135
- [415] C/ la Mar, fr. 91
- [414] C/ C. d'Altea, 11
- [413] C/ Garganes, s/n
- [472] C/ G. Valenciana,



www.llorentebus.es

Tel: +34 96 585 43 22
Fax: +34 96 586 81 76
benidorm@llorentebus.es



llorente bus

LINEA 12: ALTEA – CENTROS COMERCIALES

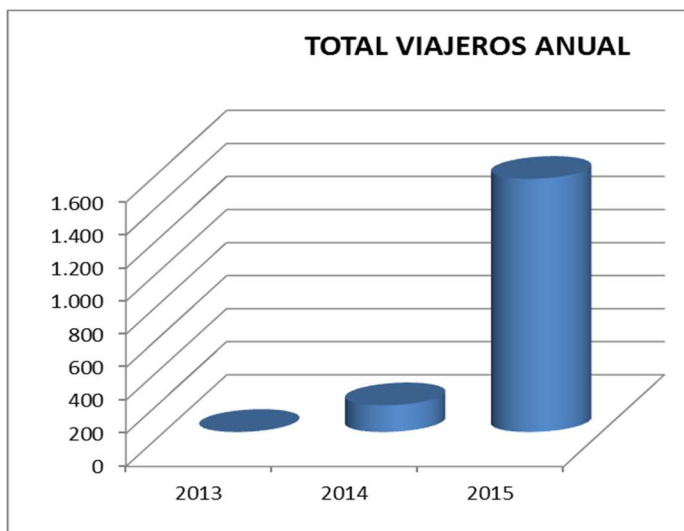


Observaciones:

EVOLUCIÓN ANUAL

	Nº VIAJEROS	% VARIACIÓN
2013	0	-
2014	161	-
2015	1.532	-

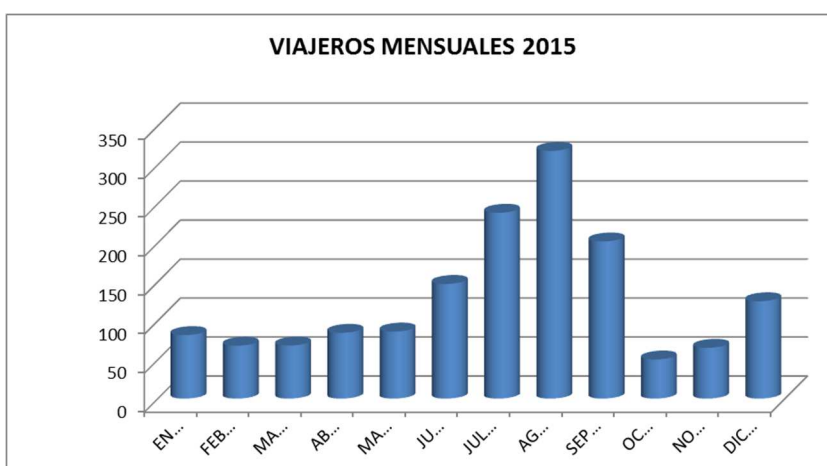
TOTAL VIAJEROS ANUAL



EVOLUCION MENSUAL 2015:

	Nº VIAJEROS
ENERO	81
FEBRERO	68
MARZO	68
ABRIL	84
MAYO	86
JUNIO	147
JULIO	238
AGOSTO	318
SEPTIEMBRE	201
OCTUBRE	50
NOVIEMBRE	65
DICIEMBRE	125

VIAJEROS MENSUALES 2015



Línea 14: Presenta dos

14

FINESTRAT

BALCON DE FINESTRAT
CALA FINESTRAT
[Centro - BENIDORM]

BALCON DE FINESTRAT
CALA FINESTRAT
[Centro - BENIDORM]

RINCÓN DE LOIX

16-FEBRERO-2015

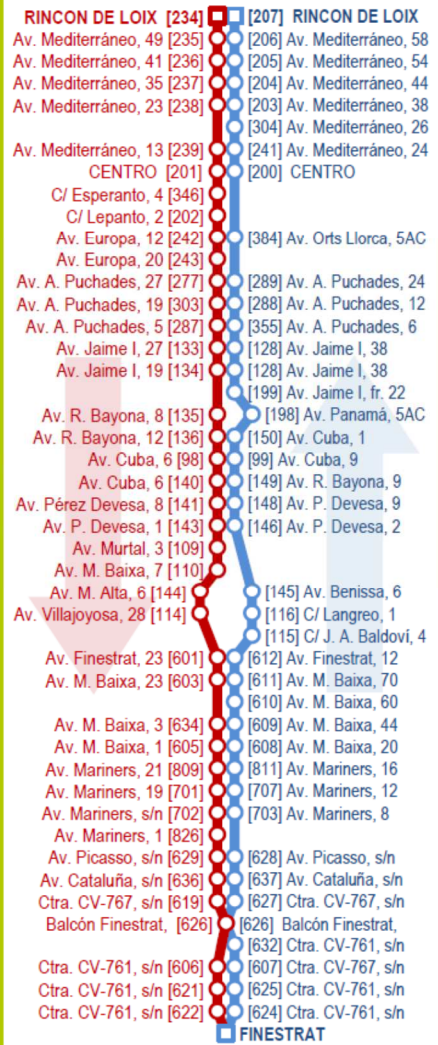
Lunes a Viernes laborables.
Monday to Friday working days.

Hora:	Rincón Loix	Av. Villajoyosa	Balcón Finestrat	Finestrat	Balcón Finestrat	Hotel Bali
Minutos	Minutos	Minutos	Minutos	Minutos	Minutos	
07:				00 *	10 *	25 *
08:						
09:	15					
10:		45	05			
11:						
12:						
13:						
14:						
15:	00 *	30 *	47 *			
16:						
17:				00	10	25
18:						
19:						

Salidas con (*) solo lectivos Benidorm. Por Salto del Agua y Av. Severo Ochoa.
 Departs with (*) only school days. Pass at Salto del Agua & Av. Severo Ochoa.

Sábados, Domingos y festivos.
Saturday, Sunday & Bank holidays.

Hora:	Rincón Loix	Av. Villajoyosa	Balcón Finestrat	Finestrat	Balcón Finestrat	Hotel Bali
Minutos	Minutos	Minutos	Minutos	Minutos	Minutos	
07:						
08:						
09:	30					
10:		00	12			
11:						
12:						
13:				30	40	55
14:						
15:						
16:						
17:						
18:						
19:						



RINCON DE LOIX [234]
 Av. Mediterráneo, 49 [235]
 Av. Mediterráneo, 41 [236]
 Av. Mediterráneo, 35 [237]
 Av. Mediterráneo, 23 [238]
 Av. Mediterráneo, 13 [239]
CENTRO [201]
 C/ Esperanto, 4 [346]
 C/ Lepanto, 2 [202]
 Av. Europa, 12 [242]
 Av. Europa, 20 [243]
 Av. A. Puchades, 27 [277]
 Av. A. Puchades, 19 [303]
 Av. A. Puchades, 5 [287]
 Av. Jaime I, 27 [133]
 Av. Jaime I, 19 [134]
 Av. R. Bayona, 8 [135]
 Av. R. Bayona, 12 [136]
 Av. Cuba, 6 [98]
 Av. Cuba, 6 [140]
 Av. Pérez Devesa, 8 [141]
 Av. P. Devesa, 1 [143]
 Av. Murtal, 3 [109]
 Av. M. Baixa, 7 [110]
 Av. M. Alta, 6 [144]
 Av. Villajoyosa, 28 [114]
 Av. Finestrat, 23 [601]
 Av. M. Baixa, 23 [603]
 Av. M. Baixa, 3 [634]
 Av. M. Baixa, 1 [605]
 Av. Mariners, 21 [809]
 Av. Mariners, 19 [701]
 Av. Mariners, s/n [702]
 Av. Mariners, 1 [826]
 Av. Picasso, s/n [629]
 Av. Cataluña, s/n [636]
 Ctra. CV-767, s/n [619]
 Balcón Finestrat, [626]
 Ctra. CV-761, s/n [606]
 Ctra. CV-761, s/n [621]
 Ctra. CV-761, s/n [622]

RINCON DE LOIX
 [206] Av. Mediterráneo, 58
 [205] Av. Mediterráneo, 54
 [204] Av. Mediterráneo, 44
 [203] Av. Mediterráneo, 38
 [304] Av. Mediterráneo, 26
 [241] Av. Mediterráneo, 24
 [200] CENTRO
 [384] Av. Orts Llorca, 5AC
 [289] Av. A. Puchades, 24
 [288] Av. A. Puchades, 12
 [355] Av. A. Puchades, 6
 [128] Av. Jaime I, 38
 [128] Av. Jaime I, 38
 [199] Av. Jaime I, fr. 22
 [198] Av. Panamà, 5AC
 [150] Av. Cuba, 1
 [99] Av. Cuba, 9
 [149] Av. R. Bayona, 9
 [148] Av. P. Devesa, 9
 [146] Av. P. Devesa, 2
 [145] Av. Benissa, 6
 [116] C/ Langreo, 1
 [115] C/ J. A. Baldoví, 4
 [612] Av. Finestrat, 12
 [611] Av. M. Baixa, 70
 [610] Av. M. Baixa, 60
 [609] Av. M. Baixa, 44
 [608] Av. M. Baixa, 20
 [811] Av. Mariners, 16
 [707] Av. Mariners, 12
 [703] Av. Mariners, 8
 [628] Av. Picasso, s/n
 [637] Av. Cataluña, s/n
 [627] Ctra. CV-767, s/n
 [626] Balcón Finestrat,
 [632] Ctra. CV-761, s/n
 [607] Ctra. CV-767, s/n
 [625] Ctra. CV-761, s/n
 [624] Ctra. CV-761, s/n

FINESTRAT



www.llorentebus.es

Tel: +34 96 585 43 22
 Fax: +34 96 586 81 76
 benidorm@llorentebus.es



llorente bus

LINEA 14: SALTO DEL AGUA

14

Salto del Agua

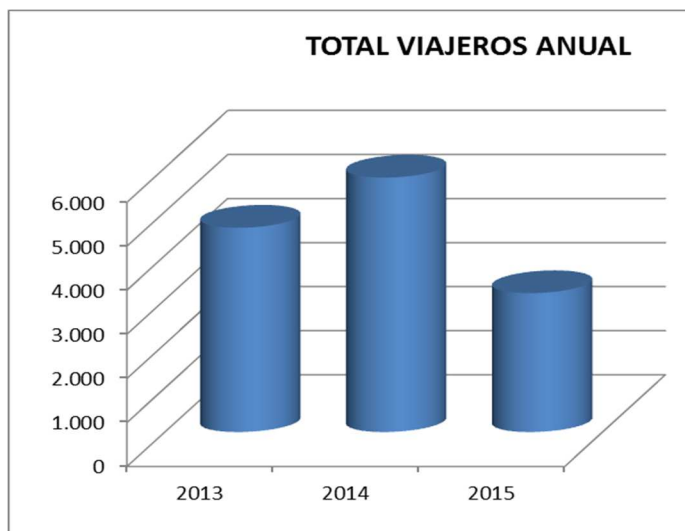
Finestrat Pueblo - Cala de Finestrat - Pérez Devesa - Salto del Agua - Severo Ochoa - Ametlla de Mar - Rincón de Loix

Observaciones:

EVOLUCIÓN ANUAL

	Nº VIAJEROS	% VARIACIÓN
2013	4.637	-
2014	5.775	24,5%
2015	3.151	-45,4%

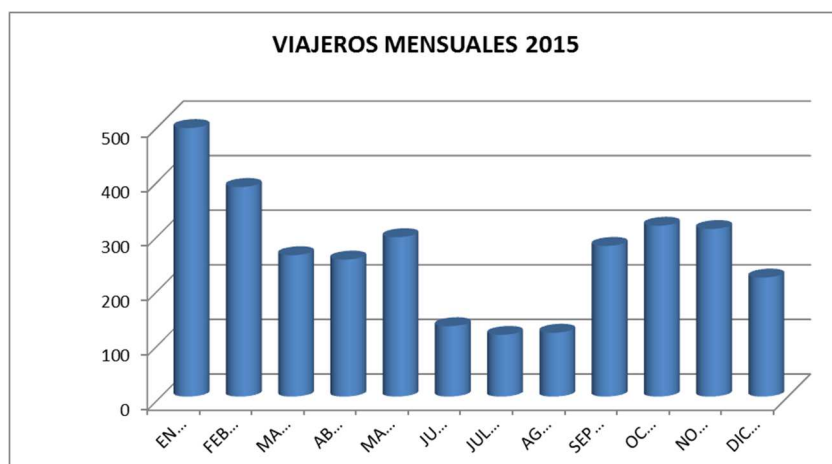
TOTAL VIAJEROS ANUAL



EVOLUCION MENSUAL 2015:

	Nº VIAJEROS
ENERO	492
FEBRERO	384
MARZO	259
ABRIL	251
MAYO	292
JUNIO	129
JULIO	113
AGOSTO	117
SEPTIEMBRE	276
OCTUBRE	313
NOVIEMBRE	307
DICIEMBRE	218

VIAJEROS MENSUALES 2015



Línea 15: Presenta dos

15

FINESTRAT

Avda. Benidorm

Urb. Terra Jardín (A)

Urb. Balcón de Finestrat (B)

Centros Comerciales

PoL Industrial Finestrat

CALA DE FINESTRAT

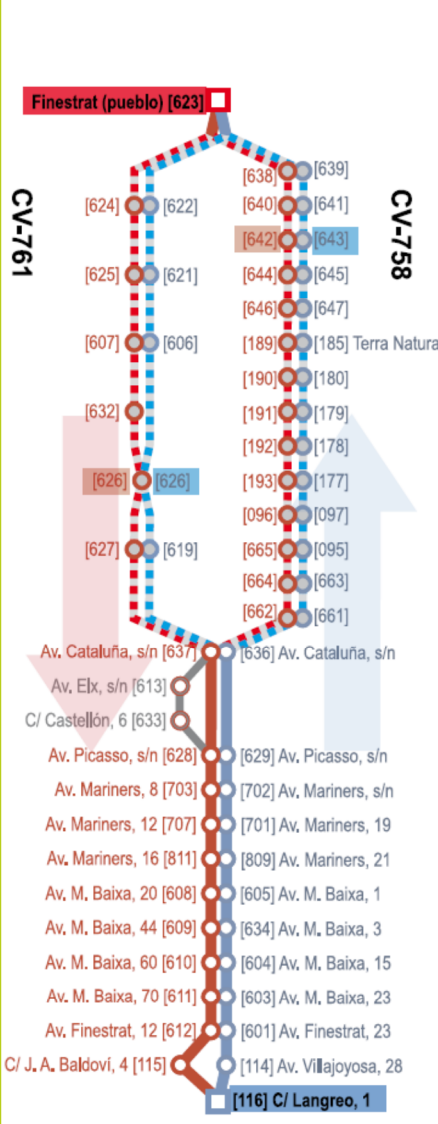
HOTEL BALI

16-FEBRERO-2015

Lunes a Viernes laborables.
Monday to Friday working days.

Hora:	Hotel Bali	Balcón Finestrat	Tapiada Umbria	Finestrat	Balcón Finestrat	Tapiada Umbria
	Minutos	Minutos	Minutos	Minutos	Minutos	Minutos
07:						
08:				15	20	-
09:						
10:	45	-		15	-	20
11:	45	55	05	15	20	-
12:	45	-		15	-	20
13:			05	15*	25*	-
14:						
15:						
16:						
17:						
18:	15	25		45	-	50
19:	15		35	45	50	-

⚠ Salidas con (*) solo llega hasta la Cala de Villajoyosa (Línea 20).
Departs with (*) only arrives at Cala de Villajoyosa (Línea 20).



Sábados, Domingos y festivos.
Saturday, Sunday & Bank holidays.

Hora:	Hotel Bali	Balcón Finestrat	Tapiada Umbria	Finestrat	Balcón Finestrat	Tapiada Umbria
	Minutos	Minutos	Minutos	Minutos	Minutos	Minutos
07:						
08:						
09:						
10:				15	-	25
11:						
12:	45	-				
13:			05			
14:						
15:						
16:						
17:						
18:						
19:						



www.llorentebus.es

Tel: +34 96 585 43 22

Fax: +34 96 586 81 76

benidorm@llorentebus.es



llorente bus

Línea 16: _ Línea 20: Se considera una línea especial para comunicar Benidorm con Altea, La Nucia, Polop y Guadalest. Tiene servicio de Lunes a Viernes con un solo recorrido diario. El itinerario es: Finestrat –Polop – Playa poniente.

16

CALA DE FINESTRAT

Benidorm





GUADALEST

Benidorm

01-SEPTIEMBRE-2015

De Lunes a Viernes laborables.
From Monday to Friday working days.

CALA DE FINESTRAT	09:45
HOTEL BALI	09:50
BENIDORM CENTRO	10:05
RINCÓN DE LOIX	10:10
ESTACIÓN TREN	10:25

GUADALEST	13:30
ESTACIÓN TREN	14:00
RINCÓN DE LOIX	14:15
BENIDORM CENTRO	14:20
AV. VILLOJOYOSA	14:30



Guadalest



Guadalest [030]

Polop: C/ G, Miró, 8 [021] [022] Polop: Ctra. Chirfes, s/n

La Nucia: Av.Carretera,18 [011] [010] La Nucia: Av.Carretera,15

Av. Severo Ochoa, 21 [226] [215] Av. Severo Ochoa, 47

Av. Severo Ochoa, 19 [227] [214] Av. Severo Ochoa, 44

Av. Severo Ochoa, 15 [228] [213] Av. Severo Ochoa, 34

Av. Severo Ochoa, 9 [229] [212] Av. Severo Ochoa, 16

Av. Severo Ochoa, 5 [230] [211] Av. Severo Ochoa, 8

Av. Severo Ochoa, 1 [231] [210] Av. Severo Ochoa, 2

Av. Ametlla Mar, 15 [232] [209] Av. Ametlla Mar, 22

[208] Av. Ametlla Mar, 16

Av. Mediterráneo, 55 [234] [207] Av. Mediterráneo, 62

Av. Mediterráneo, 49 [235] [206] Av. Mediterráneo, 58

Av. Mediterráneo, 41 [236] [205] Av. Mediterráneo, 54

Av. Mediterráneo, 35 [237] [204] Av. Mediterráneo, 44

Av. Mediterráneo, 23 [238] [203] Av. Mediterráneo, 38

[202] Av. Mediterráneo, 26

Av. Mediterráneo, 13 [239] [241] Av. Mediterráneo, 24

Av. Mediterráneo, 3 [201] [200] Av. Mediterráneo, 02/04

C/ Esperanto, 4 [346]

C/ Lepanto, 2 [202]

Av. Europa, 12 [242] [291] Av. Europa, 15

Av. Europa, 20 [243] [290] Av. Europa, 23

Av. C. Valenciana, 5 [343] [342] Av. C. Valenciana, 8AC

Av. A. Puchades, 27 [277] [289] Av. A. Puchades, 24

Av. A. Puchades, 19 [303] [288] Av. A. Puchades, 12

Av. A. Puchades, 5 [287] [355] Av. A. Puchades, 6

Av. Jaime I, 27 [133] [129] Av. Jaime I, 50

Av. Jaime I, 19 [134] [128] Av. Jaime I, 38

[199] Av. Jaime I, fr. 22

Av. R. Bayona, 8 [135] [198] Av. Panamá, 5AC

Av. R. Bayona, 12 [136] [150] Av. R. Bayona, 3

Av. Cuba, 6 [098] [099] Av. Cuba, 9

Av. Cuba, s/n [140] [149] Av. R. Bayona, 9

Av. P. Devesa, 8 [141] [148] Av. P. Devesa, 9

Av. P. Devesa, 1 [143] [146] Av. P. Devesa, 2

Av. Murtal, 3 [109]

Av. Villajoyosa, 22C [161] [116] C/ Langreo, 1

Av. Villajoyosa, 28 [114] [115] C/ J. A. Baldoví, 4

Av. Finestrat, 23 [601] [612] Av. Finestrat, 12

Av. M. Baixa, 23 [603] [611] Av. M. Baixa, 70

Av. M. Baixa, 15 [604] [610] Av. M. Baixa, 60

Av. M. Baixa, 3 [634] [609] Av. M. Baixa, 44

Av. M. Baixa, 1 [605] [608] Av. M. Baixa, 20



www.llorentebus.es

Tel: +34 96 585 43 22
Fax: +34 96 586 81 76
benidorm@llorentebus.es

avanza

GRUPO

llorente bus

LINEA 16: GUADALEST

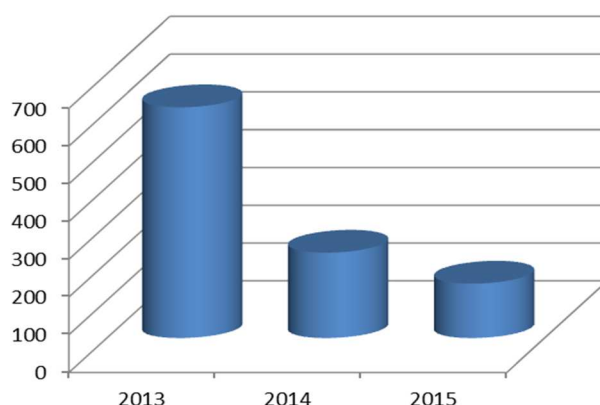


Observaciones:

EVOLUCIÓN ANUAL

	Nº VIAJEROS	% VARIACIÓN
2013	611	-
2014	226	-63,0%
2015	144	-36,3%

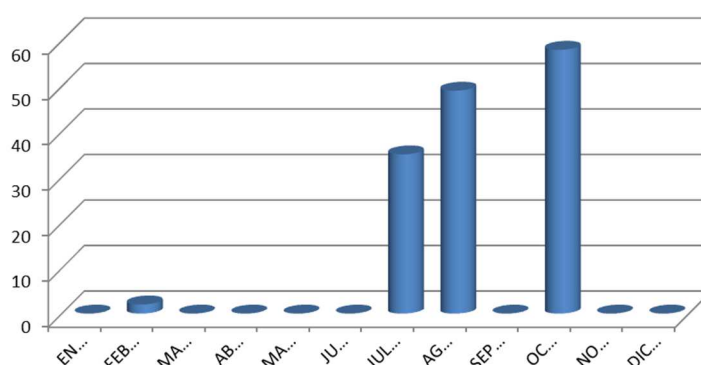
TOTAL VIAJEROS ANUAL



EVOLUCION MENSUAL 2015:

	Nº VIAJEROS
ENERO	0
FEBRERO	2
MARZO	0
ABRIL	0
MAYO	0
JUNIO	0
JULIO	35
AGOSTO	49
SEPTIEMBRE	0
OCTUBRE	58
NOVIEMBRE	0
DICIEMBRE	0

VIAJEROS MENSUALES 2015



Línea 18: Presenta dos

18

Benidorm

CALA DE FINESTRAT

↓

DINO PARK

FONTS DE L'ALGAR

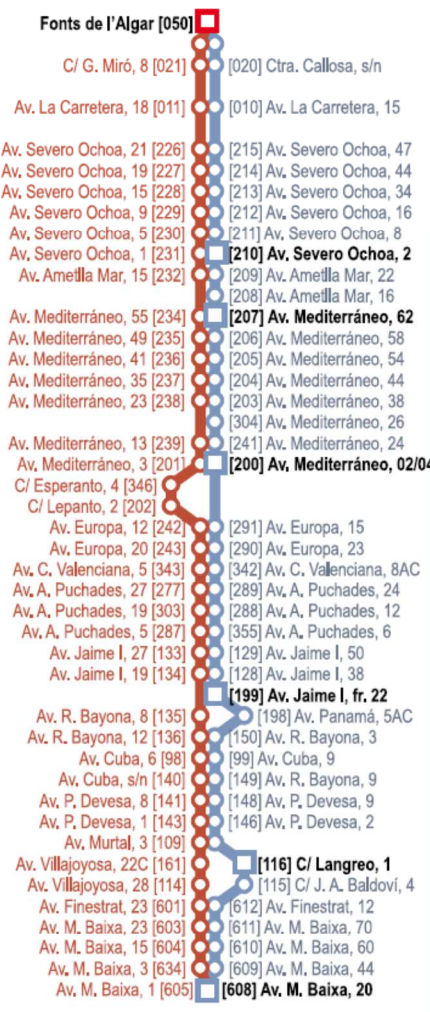
↑

Benidorm

01-SEPTIEMBRE-2015

Sábado, Domingo y Festivos.
Saturday, Sunday & Bank Holidays.

CALA DE FINESTRAT	09:55
HOTEL BALI	10:00
BENIDORM CENTRO	10:15
RINCÓN DE LOIX	10:20
ESTACION F.G.V.	10:35
DINOPARK	17:00
FONTS DE L'ALGAR	17:10
ESTACION F.G.V.	17:40
RINCÓN DE LOIX	17:55
BENIDORM CENTRO	18:00



Fonts de l'Algar [050]

C/ G. Miró, 8 [021] [020] Ctra. Callosa, s/n

Av. La Carretera, 18 [011] [010] Av. La Carretera, 15

Av. Severo Ochoa, 21 [226] [215] Av. Severo Ochoa, 47

Av. Severo Ochoa, 19 [227] [214] Av. Severo Ochoa, 44

Av. Severo Ochoa, 15 [228] [213] Av. Severo Ochoa, 34

Av. Severo Ochoa, 9 [229] [212] Av. Severo Ochoa, 16

Av. Severo Ochoa, 5 [230] [211] Av. Severo Ochoa, 8

Av. Severo Ochoa, 1 [231] [210] Av. Severo Ochoa, 2

Av. Ametlla Mar, 15 [232] [209] Av. Ametlla Mar, 22

Av. Mediterráneo, 55 [234] [208] Av. Ametlla Mar, 16

Av. Mediterráneo, 49 [235] [207] Av. Mediterráneo, 62

Av. Mediterráneo, 41 [236] [206] Av. Mediterráneo, 58

Av. Mediterráneo, 35 [237] [205] Av. Mediterráneo, 54

Av. Mediterráneo, 23 [238] [204] Av. Mediterráneo, 44

Av. Mediterráneo, 13 [239] [203] Av. Mediterráneo, 38

Av. Mediterráneo, 3 [201] [202] Av. Mediterráneo, 26

C/ Esperanto, 4 [346] [200] Av. Mediterráneo, 02/04

C/ Lepanto, 2 [202] [291] Av. Europa, 15

Av. Europa, 12 [242] [290] Av. Europa, 23

Av. Europa, 20 [243] [342] Av. C. Valenciana, 8AC

Av. C. Valenciana, 5 [343] [289] Av. A. Puchades, 24

Av. A. Puchades, 27 [277] [288] Av. A. Puchades, 12

Av. A. Puchades, 19 [303] [355] Av. A. Puchades, 6

Av. A. Puchades, 5 [287] [129] Av. Jaime I, 50

Av. Jaime I, 27 [133] [128] Av. Jaime I, 38

Av. Jaime I, 19 [134] [199] Av. Jaime I, fr. 22

Av. R. Bayona, 8 [135] [198] Av. Panamá, 5AC

Av. R. Bayona, 12 [136] [150] Av. R. Bayona, 3

Av. Cuba, 6 [98] [99] Av. Cuba, 9

Av. Cuba, s/n [140] [149] Av. R. Bayona, 9

Av. P. Devesa, 8 [141] [148] Av. P. Devesa, 9

Av. P. Devesa, 1 [143] [146] Av. P. Devesa, 2

Av. Murtal, 3 [109] [116] C/ Langreo, 1

Av. Villajoyosa, 22C [161] [115] C/ J. A. Baldovi, 4

Av. Villajoyosa, 28 [114] [612] Av. Finestrat, 12

Av. Finestrat, 23 [601] [611] Av. M. Baixa, 70

Av. M. Baixa, 23 [603] [610] Av. M. Baixa, 60

Av. M. Baixa, 15 [604] [609] Av. M. Baixa, 44

Av. M. Baixa, 3 [634] [608] Av. M. Baixa, 20

Av. M. Baixa, 1 [605]



Fonts de l'Algar





www.llorentebus.es

Tel: +34 96 585 43 22

Fax: +34 96 586 81 76

benidorm@llorentebus.es



avanza
GRUPO

llorente bus

LINEA 18: FUENTES DEL ALGAR

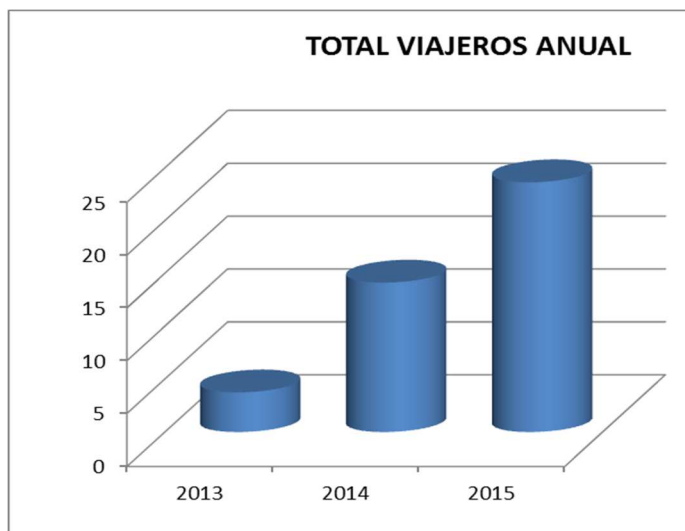


Observaciones:

EVOLUCIÓN ANUAL

	Nº VIAJEROS	% VARIACIÓN
2013	4	-
2014	14	277,1%
2015	24	67,2%

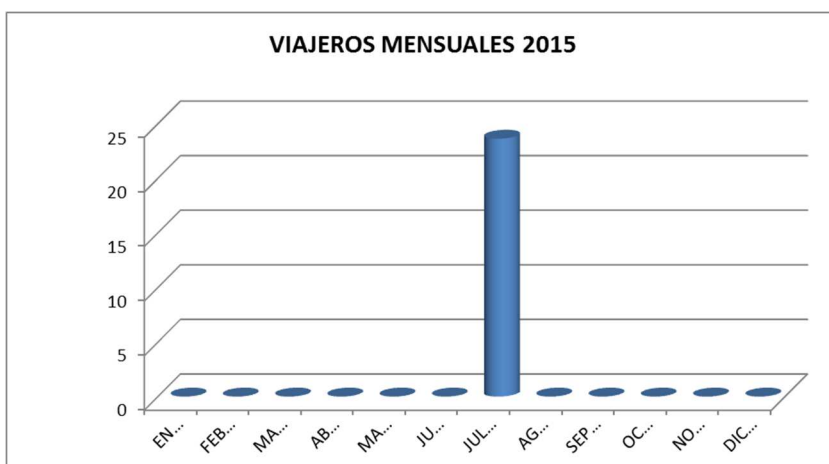
TOTAL VIAJEROS ANUAL



EVOLUCION MENSUAL 2015:

	Nº VIAJEROS
ENERO	0
FEBRERO	0
MARZO	0
ABRIL	0
MAYO	0
JUNIO	0
JULIO	24
AGOSTO	0
SEPTIEMBRE	0
OCTUBRE	0
NOVIEMBRE	0
DICIEMBRE	0

VIAJEROS MENSUALES 2015



Línea 24: _ Línea 32: Presenta un único itinerario durante todo el año. Tiene un horario de servicio reducido. • Ametlla del Mar – Oslo; Oslo - Ametlla del Mar.

24

Ametlla de Mar - BURGER KING

M. Catalán Chana
Sierra Dorada (Cala Tio Ximo)
Av. Pekin

↑

Av. Montecarlo

C/Oslo - H. PALM BEACH

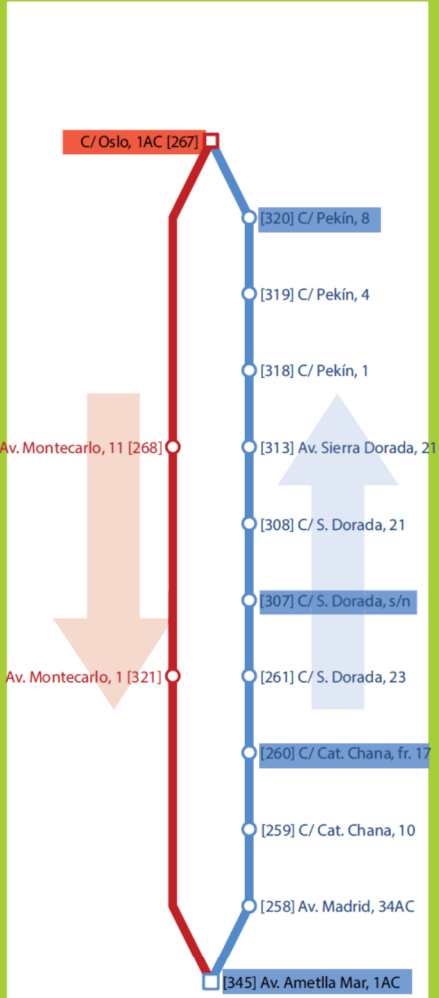
1-JULIO-2014

Todos los días.
Every day.

	345 Ametlla de Mar, 1	260 Hotel Lido	307 Cala Tio Ximo	320 Torre Lugano
Hora:	Minutos	Minutos	Minutos	Minutos
06:				
07:				
08:				
09:				
10:	00 15 30	02 17 32	05 20 35	10 25 40
11:				
12:				
13:	00 15 30	02 17 32	05 20 35	10 25 40
14:				
15:				
16:				
17:	30	32	35	40
18:				
19:				
20:	45	47	50	55
21:	00 15	02 17	05 20	10 25
22:				
23:				
00:				

267 C/ Oslo

Hora:	Minutos
06:	
07:	
08:	
09:	55
10:	10 25 40
11:	
12:	
13:	10 25 40
14:	
15:	
16:	
17:	40
18:	
19:	
20:	55
21:	10
22:	
23:	
00:	





www.llorentebus.es

Tel: +34 96 585 43 22
Fax: +34 96 586 81 76
benidorm@llorentebus.es



llorente bus

LINEA 24: AMETLLA DE MAR – C/ OSLO

24

Cala Tio Ximo
Vista C/Pekin
H. Palm Beach

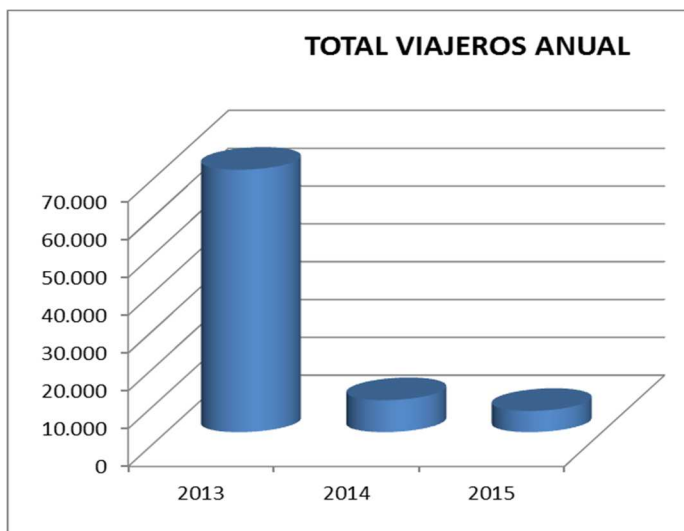
Ametlla de Mar - Playa
Levante - Catalán Chana
- Cala Tio Ximo - Sierra
Dorada - Pekín - Oslo -
Montecarlo - Berlín -
Ametlla de Mar

Observaciones:

EVOLUCIÓN ANUAL

	Nº VIAJEROS	% VARIACIÓN
2013	69.384	-
2014	8.448	-87,8%
2015	5.601	-33,7%

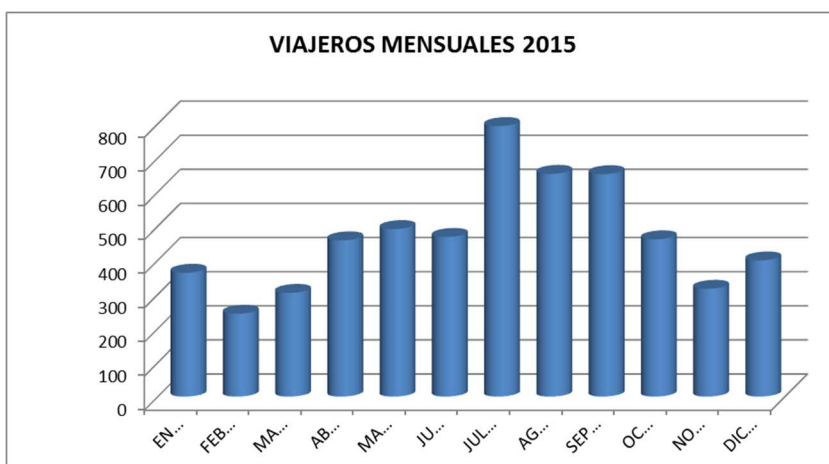
TOTAL VIAJEROS ANUAL



EVOLUCION MENSUAL 2015:

	Nº VIAJEROS
ENERO	363
FEBRERO	243
MARZO	304
ABRIL	458
MAYO	491
JUNIO	468
JULIO	793
AGOSTO	653
SEPTIEMBRE	652
OCTUBRE	461
NOVIEMBRE	316
DICIEMBRE	399

VIAJEROS MENSUALES 2015



Línea 26: Presenta dos

26

Av. Mediterraneo, 1 - BENIDORM CENTRO
 Av. Comunidad Valenciana
 Tolls
 Av. Jaime I
 Av. Foietes
 Centro de Salud Foietes

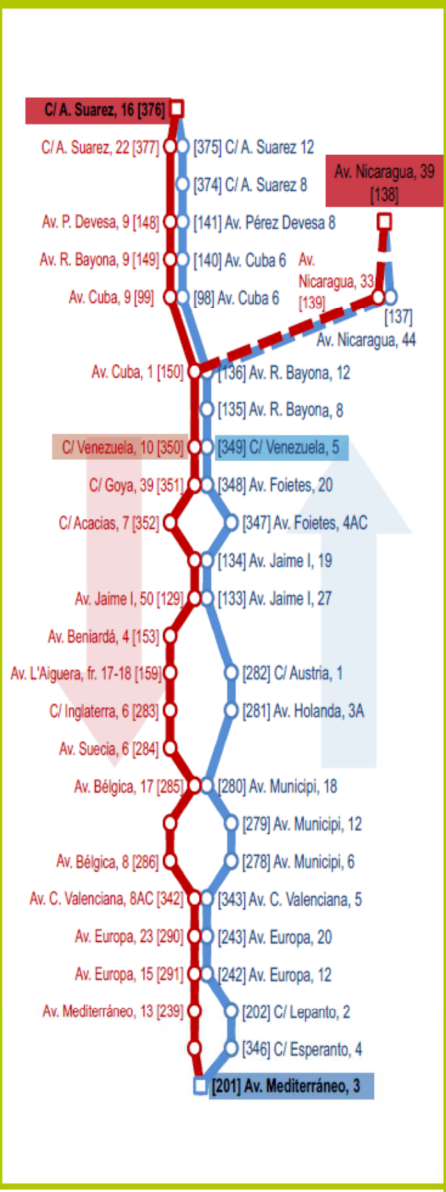
Av. Nicaragua, 39 - LAS TORRES
C/ ADOLFO SUAREZ

Tolls
Acacias
Centro de Salud Foietes

20-ENERO-2014

Lunes a Sábado laborables.
Monday to Saturday working days.

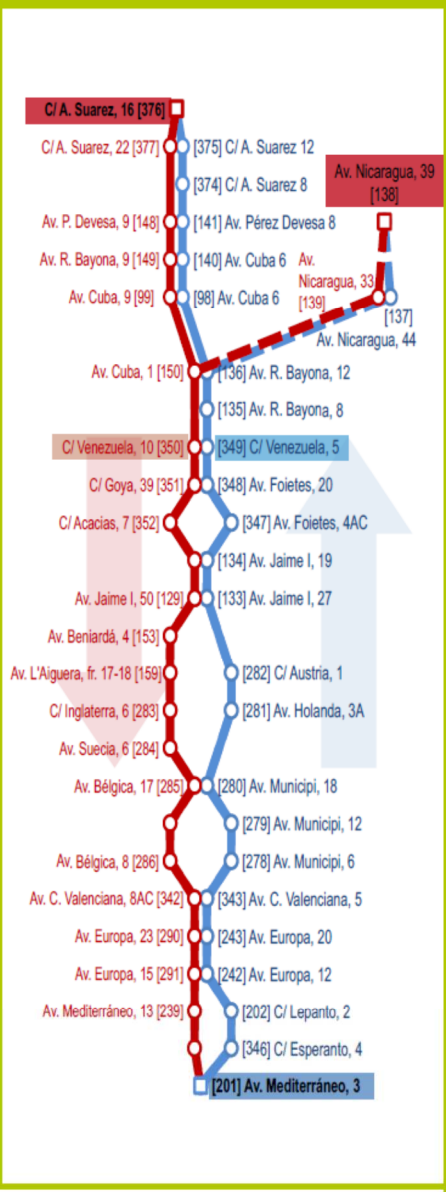
	201 Benidorm Centro	349 Centros de Salud Foietes	376 Adolfo Suarez	138 Las Torres	350 Centros de Salud Foietes
Hora:	Minutos	Minutos	Minutos	Minutos	Minutos
06:					
07:					
08:	30 ^(*)	50 ^(*)		05	10
09:	30	50		05	10
10:	30 ^(*)	50 ^(*)	00	05	10
11:	30	50		05	10
12:	30 ^(*)	50 ^(*)	00	05	10
13:	30	50		05	10
14:	30 ^(*)	50 ^(*)	00	05	10
15:	30	50		05	10
16:	30 ^(*)	50 ^(*)	00	05	10
17:	30	50		05	10
18:	30 ^(*)	50 ^(*)	00	05	10
19:	30 ^(*)	50 ^(*)	00	05	10
20:	30 ^(*)	50 ^(*)	00	05	10
21:	30	50		05	10
22:		50			10



(*) Salidas que llegan hasta Las Torres. (1) Pasa por Las Torres.
 (*) Departs that arrives at Las Torres. (1) Pass by Las Torres.

Domingos y festivos.
Sunday & Bank holidays.

	201 Benidorm Centro	349 Centros de Salud Foietes	376 Adolfo Suarez	138 Las Torres	350 Centros de Salud Foietes
Hora:	Minutos	Minutos	Minutos	Minutos	Minutos
06:					
07:					
08:					
09:					
10:	30 ^(*)	50 ^(*)		05	10
11:	30	50		05	10
12:	30 ^(*)	50 ^(*)	00	05	10
13:	30	50		05	10
14:					
15:					
16:					
17:	30	50		05	10
18:	30 ^(*)	50 ^(*)	00	05	10
19:	30 ^(*)	50		05	10
20:	30 ^(*)	50 ^(*)	00	05	10
21:	30	50		05	10
22:		50			10



(*) Salidas que llegan hasta Las Torres. (1) Pasa por Las Torres.
 (*) Departs that arrives at Las Torres. (1) Pass by Las Torres.



www.llorentebus.es

Tel: +34 96 585 43 22
 Fax: +34 96 586 81 76
 benidorm@llorentebus.es



avanza
GRUPO

llorente bus

LÍNEA 26: CENTRO-COLONIA MADRID- CENTRO SALUD Y ESPECIALIDADES

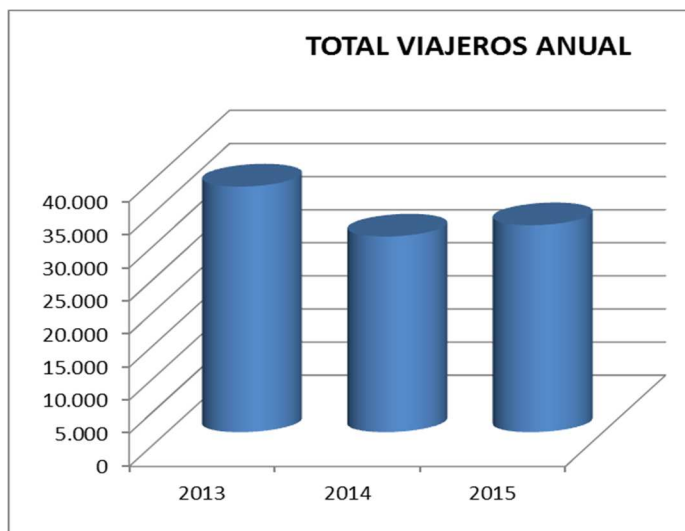


Observaciones:

EVOLUCIÓN ANUAL

	Nº VIAJEROS	% VARIACIÓN
2013	37.116	-
2014	29.562	-20,4%
2015	31.272	5,8%

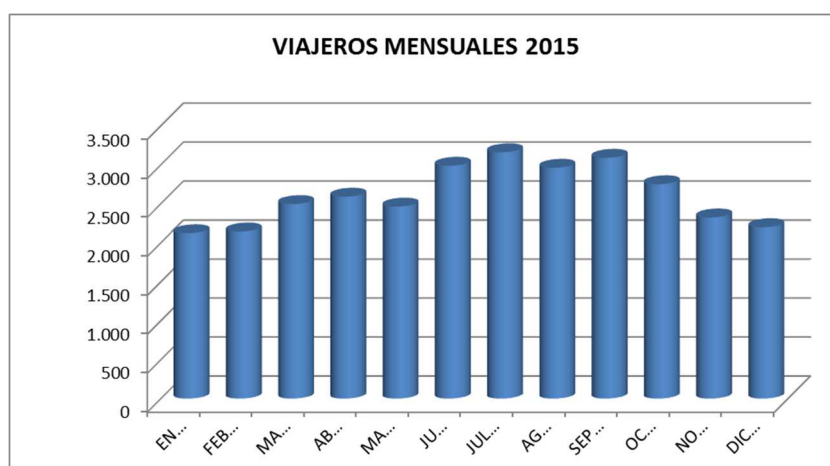
TOTAL VIAJEROS ANUAL



EVOLUCION MENSUAL 2015:

	Nº VIAJEROS
ENERO	2.121
FEBRERO	2.143
MARZO	2.494
ABRIL	2.589
MAYO	2.462
JUNIO	2.986
JULIO	3.159
AGOSTO	2.960
SEPTIEMBRE	3.088
OCTUBRE	2.749
NOVIEMBRE	2.323
DICIEMBRE	2.198

VIAJEROS MENSUALES 2015



Línea 30: Presenta dos

30

RECORRIDO PANORÁMICO CITY SIGHTSEEING TOUR

paradas de paso/pass bus stops

HOTEL BALI - VICENTE PEREZ DEVEZA - JAIME I - ALFONSO PUCHADES - EUROPA -
MEDITERRANEO - RINCON DE LOIX - TOMAS ORTUÑO - ALMENDROS - PARQUE ELCHE -
ARMADA ESPAÑOLA - VILLAJOYOSA - MARINA BAIXA - CALA FINESTRAT.

www.llorentebus.es



horario - timetable

	Marzo, Abril, Mayo, Junio, Septiembre, Octubre y Noviembre. March, April, May, June, September, October, & November. Mars, Avril, Mai, Juin, Septembre, Octobre et Novembre. Март, апрель, май, июнь, сентябрь, октябрь и ноябрь.				
	RINCON DE LOIX	PARQUE ELCHE	CALA FINESTRAT	HOTEL BALI	CENTRO
			09:20	09:30	09:50
10:00		10:15	10:25	10:30	10:50
11:00		11:15	11:25	11:30	11:50
12:00		12:15	12:25	12:30	12:50
13:00		13:15	13:25	13:30	13:50
14:00		14:15	14:25	14:30	14:50
15:00		15:15	15:25	15:30	15:50
16:00		16:15	16:20	16:30	16:50
17:00		17:15	17:25	17:30	17:50
18:00		18:15	18:25	18:30	18:50
19:00		19:15	19:25	19:30	19:50
20:00		20:15			

Julio y Agosto. July & August. Juillet et Août. Июль и август				
RINCON DE LOIX	PARQUE ELCHE	CALA FINESTRAT	HOTEL BALI	CENTRO
10:00	10:15	10:25	10:30	10:50
11:00	11:15	11:25	11:30	11:50
12:00	12:15	12:25	12:30	12:50
13:00	13:15	13:25	13:30	13:50
14:00	14:15			
		16:20	16:30	16:50
17:00	17:15	17:25	17:30	17:50
18:00	18:15	18:25	18:30	18:50
19:00	19:15	19:25	19:30	19:50
20:00	20:15	20:25	20:30	20:50
21:00	21:15	21:25	21:30	21:50
22:00	22:15	22:25	22:30	22:50
23:00	23:15	23:25	23:30	23:50
00:00	00:15			

Días lluviosos o ventosos: **SIN SERVICIO**
Rainy or windy days: **NO SERVICE**

Jours de pluie ou de vent: **PAS DE SERVICE**
Дожливые или ветреные дни: **НЕ РАБОТАЕТ**



Av. M. Baixa, 20 [608]	[605] Av. M. Baixa, 1
Av. M. Baixa, 44 [609]	[634] Av. M. Baixa, 3
Av. M. Baixa, 60 [610]	[604] Av. M. Baixa, 15
Av. M. Baixa, 70 [611]	[603] Av. M. Baixa, 23
Av. Finestrat, 12 [612]	[601] Av. Finestrat, 23
C/ J. A. Baldoví, 4 [115]	[114] Av. Villajoyosa, 28
C/ Langreo, 1 [116]	[161] Av. Villajoyosa, 22C
	[107] Av. Villajoyosa, 5
Av. P. Devesa, 2 [146]	[106] Av. A. Española, 23A
Av. P. Devesa, 9 [148]	[105] Av. A. Española, 17
Av. R. Bayona, 9 [149]	[104] Av. A. Española, 13
Av. Cuba, 9 [99]	[103] Av. A. Española, 3
Av. R. Bayona, 3 [150]	[102] C/ Sant Pere, 26
	[101] C/ José Such, 1
Av. Jaime I, 38 [128]	[131] Av. Almendros, 21
Av. Jaime I, 50 [129]	[130] C/ T. Ortuño, 83
Av. A. Puchades, 6 [355]	[287] Av. A. Puchades, 5
Av. A. Puchades, 12 [288]	[303] Av. A. Puchades, 19
Av. A. Puchades, 24 [289]	[277] Av. A. Puchades, 27
Av. Mediterráneo, 3 [201]	
Av. Mediterráneo, 02/04 [200]	[343] Av. C. Valenciana, 5
Av. Mediterráneo, 24 [241]	[243] Av. Europa, 20
Av. Mediterráneo, 26 [304]	[242] Av. Europa, 12
Av. Mediterráneo, 38 [203]	[238] Av. Mediterráneo, 23
Av. Mediterráneo, 44 [204]	[237] Av. Mediterráneo, 35
Av. Mediterráneo, 54 [205]	[236] Av. Mediterráneo, 41
Av. Mediterráneo, 58 [206]	[235] Av. Mediterráneo, 49
Av. Mediterráneo, 62 [207]	[234] Av. Mediterráneo, 55
	[345] Av. Ametlla Mar, 1AC



www.llorentebus.es

Tel: +34 96 585 43 22
Fax: +34 96 586 81 76
benidorm@llorentebus.es

avanza
GRUPO
llorente bus

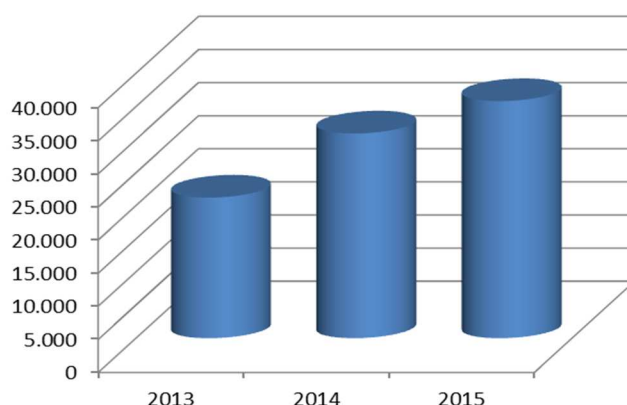
LINEA 30: CITY TOUR



EVOLUCIÓN ANUAL

	Nº VIAJEROS	% VARIACIÓN
2013	21.242	-
2014	30.929	45,6%
2015	35.819	15,8%

TOTAL VIAJEROS ANUAL

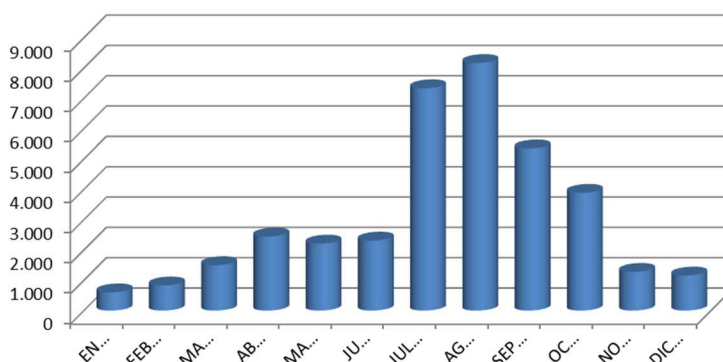


Observaciones:

EVOLUCION MENSUAL 2015:

	Nº VIAJEROS
ENERO	600
FEBRERO	827
MARZO	1.497
ABRIL	2.442
MAYO	2.207
JUNIO	2.308
JULIO	7.331
AGOSTO	8.163
SEPTIEMBRE	5.348
OCTUBRE	3.882
NOVIEMBRE	1.275
DICIEMBRE	1.155

VIAJEROS MENSUALES 2015



Línea 31: Presenta dos

31

RECORRIDO PANORÁMICO CITY SIGHTSEEING TOUR

RINCON DE LOIX - SEVERO OCHOA - CAMI VELL DE L'ALBIR - PLAYA DEL ALBIR -
PLAYA DE ALTEA - ALTEA

www.llorentebus.es



horario - timetable

Diciembre, Enero y Febrero.
 December, January & February.
 Décembre, Janvier et Février.
 Декабрь, январь и февраль.

Marzo, Abril, Mayo, Junio, Septiembre, Octubre y Noviembre.
 March, April, May, June, September, October, & November.
 Mars, Avril, Mai, Juin, Septembre, Octobre et Novembre.
 Март, апрель, май, июнь, сентябрь, октябрь и ноябрь.

RINCON LOIX	HOTEL DE LOIX	ALTEA	PLAYA ALBIR	HOTEL MELIA
10:00	10:05	10:30	10:40	10:50
11:00	11:05	11:30	11:40	11:50
12:00	12:05	12:30	12:40	12:50
13:00	13:05	13:30	13:40	13:50
14:00	14:05	14:30	14:40	14:50
15:00	15:05	15:30	15:40	15:50
16:00	16:05	16:30	16:40	16:50
17:00	17:05	17:30	17:40	17:50
18:00	18:05	18:30	18:40	18:50
19:00	19:05	19:30	19:40	19:50

Julio y Agosto.
 July & August.
 Juillet et Août.
 Июль и август

RINCON LOIX	HOTEL DE LOIX	ALTEA	PLAYA ALBIR	HOTEL MELIA
10:00	10:05	10:30	10:40	10:50
11:00	11:05	11:30	11:40	11:50
12:00	12:05	12:30	12:40	12:50
13:00	13:05	13:30	13:40	13:50
16:00	16:05	16:30	16:40	16:50
17:00	17:05	17:30	17:40	17:50
18:00	18:05	18:30	18:40	18:50
19:00	19:05	19:30	19:40	19:50
20:00	20:05	20:30	20:40	20:50
21:00	21:05	21:30	21:40	21:50
22:00	22:05	22:30	22:40	22:50
23:00	23:05	23:30	23:40	23:50

Días lluviosos o ventosos: **SIN SERVICIO**
 Rainy or windy days: **NO SERVICE**

Jours de pluie ou de vent: **PAS DE SERVICE**
 Дождливые или ветреные дни: **НЕ РАБОТАЕТ**



Pda. Clot Mingot, s/n [437]

C/ C. d'Altea, 11 [414]	[408] C/ C. d'Altea, 18-20
C/ la Mar, fr. nº91 [415]	[407] C/ la Mar, 91
C/ la Mar, fr. nº135 [416]	[406] C/ la Mar, 135
Av. Puerto, 1 [417]	[404] Av. Puerto, fr. nº01
Av. Puerto, 22 [418]	[403] Av. Puerto, fr. nº21
Ctra. l'Albir, 12 [419]	[402] C/ l'Albir, fr. nº12
Av. Oscar Esplà, 13 [514]	[513] Av. Oscar Esplà, 16
Av. Oscar Esplà, 5 [515]	[512] Av. Oscar Esplà, 4
Av. Oscar Esplà, 1 [516]	[511] Av. Oscar Esplà, 2
Av. de l'Albir, 034 /036 [517]	[510] Av. de l'Albir, 65
Av. de l'Albir, 66 [518]	[509] Av. de l'Albir, 131
Cº Vell l'Albir, 41 [546]	[547] Cº Vell l'Albir, 36
Av. Severo Ochoa, 21 [226]	[215] Av. Severo Ochoa, 47
Av. Severo Ochoa, 19 [227]	[214] Av. Severo Ochoa, 44
Av. Severo Ochoa, 15 [228]	[213] Av. Severo Ochoa, 34
Av. Severo Ochoa, 9 [229]	[212] Av. Severo Ochoa, 16
Av. Severo Ochoa, 5 [230]	[211] Av. Severo Ochoa, 8
Av. Severo Ochoa, 1 [231]	[210] Av. Severo Ochoa, 2
Av. Ametlla Mar, 15 [232]	[209] Av. Ametlla Mar, 22



www.llorentebus.es

Tel: +34 96 585 43 22
 Fax: +34 96 586 81 76
benidorm@llorentebus.es

avanza
 GRUPO
llorente bus

LINEA 31: CITY TOUR

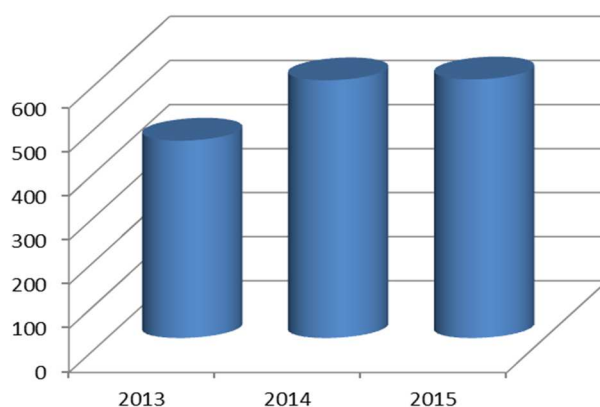


Observaciones:

EVOLUCIÓN ANUAL

	Nº VIAJEROS	% VARIACIÓN
2013	448	-
2014	585	30,6%
2015	587	0,3%

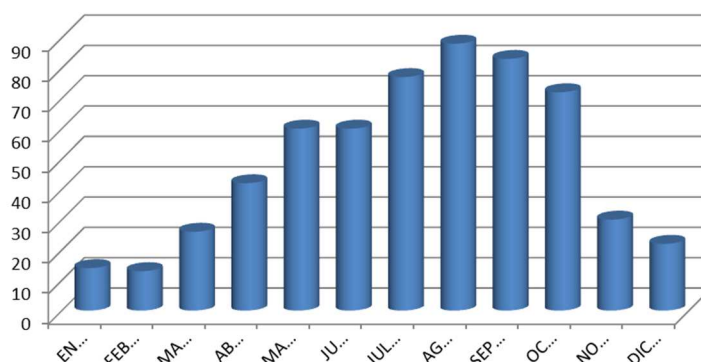
TOTAL VIAJEROS ANUAL



EVOLUCION MENSUAL 2015:

	Nº VIAJEROS
ENERO	14
FEBRERO	13
MARZO	26
ABRIL	42
MAYO	60
JUNIO	60
JULIO	77
AGOSTO	88
SEPTIEMBRE	83
OCTUBRE	72
NOVIEMBRE	30
DICIEMBRE	22

VIAJEROS MENSUALES 2015



D-2.9.1.4 Características de la red

Según el trazado y ubicación de las líneas, las paradas se encuentran situadas aproximadamente a una distancia media entre paradas de unos 250 metros.

En el plano 09, se muestran las líneas de autobús existentes así como la ubicación de paradas. En este plano no se reflejan aquellos itinerarios y paradas fuera del término municipal de Benidorm.

D-2.9.1.5 Información al usuario

Dentro de la información que se da al usuario sobre el servicio de transporte público, éste se puede dividir entre la señalización vial que indica la ubicación de las paradas de autobuses y la información que se da de las características del servicio en cada una de las paradas.

Hay que destacar, que en una ciudad como Benidorm cuya población estacional supera con creces a la población residente, es **fundamental que la información sobre el servicio de transporte público esté claramente definida**, no pudiendo recurrir al conocimiento del servicio por la costumbre de su utilización.

Con respecto a la señalización vial no hay una estandarización en el tipo de elemento vertical que define claramente que se trata de una parada de bus e incluso en muchos casos, la señalización existente hace dudar si realmente se trata de una parada para transporte público urbano.



En la información que del servicio se da en las paradas, se puede generalizar en tres casos:

- 1- Información completa de la red de transporte público, con un plano general de las líneas. Este tipo de información está ubicada en las paradas que tienen marquesinas.



2- Información individual de las líneas que tienen servicio en la parada. Esta información está situada en paradas con marquesina y en paradas con soportes de señalización vertical adaptados para este tipo de información



3- Sin información. Existen paradas en la que únicamente se señala verticalmente, sin ningún tipo de información de las líneas que paran ni de sus destinos.



Cuando existe información individual de las líneas que realizan la parada, ésta se compone de la siguiente documentación:

- Itinerario de la línea indicando las calles y paradas.
- Horario inicio y fin del servicio (laborables, sábados y festivos).
- Horario de salida de las cabeceras de línea (laborables, sábados y festivos).
- Horario de pasos aproximados en paradas del centro (laborables, sábados y festivos).

Además de la información existente en las paradas, los usuarios pueden acceder a las características del servicio mediante folletos, planos de mano y página web.

D-2.9.1.6 Tipo de billetes y sistema tarifario

Existen los siguientes tipos de billetes, bonos y pases:

TÍTULOS DE USO GENERAL:

- **Billete individual:** título para uso NO habitual del transporte público:
 - Diurno. Vendido entre las 6:00 y las 23:59 horas.
 - Nocturno. Vendido entre las 0:00 horas y las 5:59 horas.

- Especial. Para los servicios especiales (Líneas 30 y 31) y para aquellos usuarios que viajen sin título de transporte válido y quieran continuar su trayecto.
- **Tarjeta Bus:** tarjeta para usuarios habituales con uso frecuente, no es de uso personal y por tanto puede ser usada por grupos. Es una tarjeta tipo monedero, se adquiere y recarga en el autobús, en cada viaje realizado se descuenta la tarifa de aplicación en cada momento del importe precargado. Permite, en un plazo máximo de 45 minutos desde la validación inicial, el transbordo a otra línea con un precio inferior.
- **Tarjetas turísticas temporales de 24 horas y 72 horas:** tarjetas de uso personal con finalidad turística. Válida durante 24 horas, ó 72 horas, a contar desde el primer uso y sin límite; ni de viajes, ni de líneas o destinos, incluyendo autobuses panorámicos de doble piso (líneas 30 ó 31), el viaje a "Guadalest" (línea 16) o a las "Fuentes del Algar" (línea 18). Se compra en las líneas 16, 18, 30 ó 31.
- **Tarjeta Eco (tarjeta temporal de 30 días):** tarjeta de uso personal para usuarios habituales con uso intensivo. Válida por periodos de 30 días a contar desde el primer uso, SIN límite; ni de viajes, ni de líneas o destinos (excepto las líneas 16 –Guadalest- y 18 -Fuentes del Algar-), recargable por periodos sucesivos de 30 días.

TÍTULOS PERSONALIZADOS

- **Tarjeta Oro:** tarjeta destinada a diversos colectivos; personas con 65 años o más que tengan DNI en vigor, a miembros de Familias Numerosas con título oficial en vigor, así como a personas con discapacidad reconocida y otros colectivos dependiendo del municipio. Es una tarjeta monedero de uso personal e intransferible, de funcionamiento similar a la TarjetaBus pero con precios más reducidos (se carga/ recarga previamente a su uso en los propios autobuses). Los usuarios empadronados en Altea, Benidorm, Finestrat, L'Alfas o Villajoyosa (en este último caso con ser "residente" es suficiente) pueden solicitarla en su ayuntamiento. Si tiene 65 años o más, y DNI en vigor, y no puede o quiere tramitarla a través de los ayuntamientos indicados, o está empadronado en otra población, puede solicitarla directamente y se la remitiremos por correo certificado. Descargue aquí las instrucciones y modelo para hacerlo.
- **Tarjeta Azul:** tarjeta destinada a los escolares y/o jóvenes dependiendo del municipio. Condiciones de acceso y uso establecidas por el ayuntamiento titular, consulte en la concejalía correspondiente.

Billete normal:

- Líneas urbanas (excepto línea 21, 22 y 23): **1,50 €**
- Líneas 21, 22 y 23: **1,20 €**

- Nocturno: **1,65 €**
- Especial (líneas 30 y 31): **6,00 €**
- Líneas a Guadalest y Fonts de L'Algar: **3,75 €**

TarjetaBus:

- Precio inicial tarjeta: **2,00 €**
- Carga inicial/recargas: **10,00 € ó 20,00€**
- Viaje líneas urbanas (excepto línea 21, 22 y 23):**1,35 €** -- Transbordo: **0,75 €**
- Líneas 21, 22 y 23: **0,70 €**
- Nocturno:1,50 € -- Transbordo: **0,75 €**
- Especial (líneas 30 y 31): **5,40 €**
- Líneas a Guadalest y Fonts de L'Algar: **3,40 €**

Tarjetas Turísticas:

- Tarjeta 24 h: 11,00 € -- viaje 0,00 €
- Tarjeta 72 h: 20,00 € -- viaje 0,00 €
- Tarjeta 7D: 38,00 € -- viaje 0,00 €

Tarjeta Eco:

- Precio inicial de la tarjeta: **4,00 €**
- Carga inicial / recargas: **10,00 € ó 20,00 €**
- Viaje líneas urbanas (excepto línea 21, 22 y 23):**1,05 €** -- Transbordo: **0,75 €**
- Líneas 21, 22 y 23: **0,40 €**
- Nocturno:1,15 € -- Transbordo: **0,85 €**
- Especial (líneas 30 y 31): **4,20 €**
- Líneas a Guadalest y Fonts de L'Algar: **2,65 €**

D-2.9.2 TRANVÍA

Por el término municipal de Benidorm, transita el tranvía perteneciente a FGV (Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana), siguiendo el trazado del antiguo Trenet. En el término municipal existen puntos de parada, siendo los siguientes:

- Apeadero Terra Mítica
- Estación Benidorm
- Apeadero Disco Benidorm
- Apeadero Camí Coves



Es de mencionar, en la Estación de Benidorm, se produce un cambio de línea, producido principalmente por un cambio en la infraestructura de la línea.

- **Alicante – Estación Benidorm:** tramo electrificado.
- **Estación Benidorm – Denia:** el tranvía circula por una vía sin electrificar, mediante vehículos diésel.

La situación anterior obliga a un transbordo a todos los usuarios que quieran utilizar el servicio de un tramo al otro, provocando un retraso importante en los tiempos de viaje.

Se incluye a continuación el plano de información al usuario, obtenido de la página oficial del Tram.



D-2.9.2.1 USUARIOS

Se indica en el siguiente apartado el análisis de los usuarios del Tram, teniendo en cuenta la limitación de datos debido al sistema tarifario.

Hasta el año 2006, inclusive, el sistema tarifario que se empleaba era un sistema kilométrico, es decir, el usuario pagaba por lo kilómetros que realizaba y venta era origen a un destino, por lo que en todo momento se podía saber el número de viajeros que subían y/o bajaban en cada una de las paradas.

A partir del año 2007 el sistema tarifario que se emplea es el zonal, con solape de una o varias paradas entre las zonas.

Este sistema tiene una ventaja importante respecto al anterior, que es la simplificación del baremo de precios y el traslado del mismo a los equipos de venta automática que se instalan en las estaciones y trenes, en detrimento de algunos datos que se dejan de tener como la mencionada matriz origen/destino.

Los datos que reflejan los informes por combinaciones zonales, son la totalidad de las ventas y validaciones en los equipos informáticos. Hasta mayo del año 2005, estaba en servicio el tren turístico denominado Limón Express. Este tren se explotaba como concesión y reportaba unos 50.000 viajeros anuales con origen Benidorm y destino Gata (el regreso se realizaba entre Gata y L'Alfàs del Pi)



En la siguiente tabla, se refleja los usuarios por zonas de los últimos 4 años:

Combinación Zonal	AÑO 2012	AÑO 2013	AÑO 2014	AÑO 2015
A				
B				
C	549.013	552.470	578.102	586.184
D	188.394	191.676	182.776	217.726
E				
F				
AB				
BC	131.493	125.902	125.333	118.624
CD	68.271	59.434	63.327	67.105
DE	52.823	54.438	54.504	55.171
EF				
ABC	361.794	424.036	487.068	481.857
BCD	11.153	10.402	9.282	9.162
CDE	11.532	10.507	8.296	8.000
DEF	89.922	94.338	89.079	88.636
ABCD	42.474	43.112	38.509	41.399
BCDE				
CDEF	6.675	6.599	6.098	5.813
ABCDE				
BCDEF				
ABCDEF				

D-2.9.3 TAXIS

Benidorm, cuenta con una importante dotación de licencias de taxis, concretamente 232, debido a la gran cantidad de usuarios. Las paradas de los mismos, se encuentran repartidas por toda la ciudad, en los principales puntos de atracción del servicio.

Existe una gran cantidad de movimientos hacia el Aeropuerto de El Altet debido a la gran cantidad de residentes y visitantes centroeuropeos, que optan por este medio de transporte.



Del total de las 232 licencias, simultáneamente prestan servicio 116, ya que la mitad lo hace doce horas al día y la otra mitad el resto del día.

En lo que respecta a los vehículos, existen 12 taxis adaptados a personas con movilidad reducida.

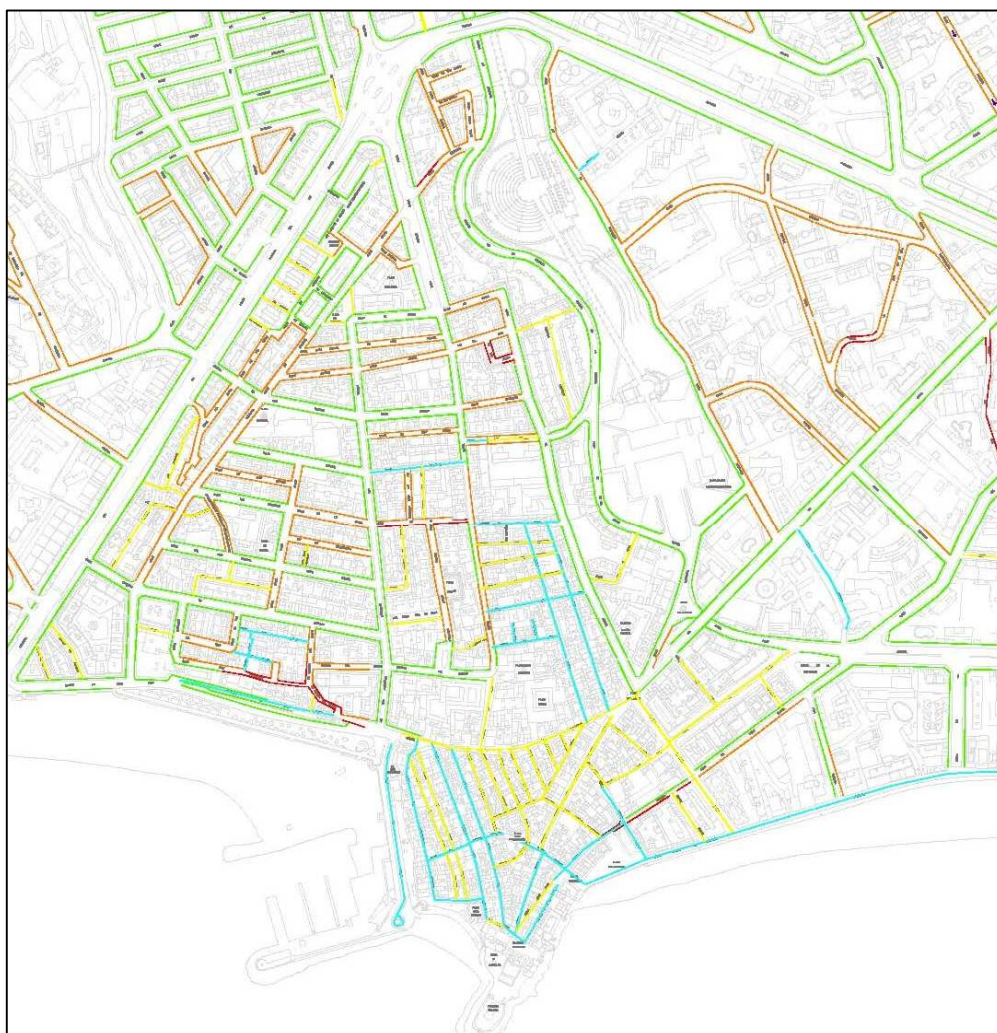
El servicio de taxi, se puede solicitar actualmente telefónicamente o bien directamente calle mediante la demanda o en las zonas reservadas de parada de taxis.

D-2.10 MOVILIDAD PEATONAL

Actualmente la ciudad de Benidorm cuenta con aproximadamente 10 Kilómetros de calles peatonales, situadas en un alto porcentaje en la casco antiguo de la ciudad y su ensanche.

En la siguiente imagen de todo el término municipal se analizan las dimensiones y tipo de viario peatonal, diferenciándose tres tipologías:

- Zonas peatonales, que zonas las grafiadas de color amarillo y se encuentra en la zona antigua.
- Zonas restringidas a vehículos, que son las grafiadas en azul claro y que se encuentra en la zona antigua y en los entornos al paseo marítimo y el puerto.



- Y por último, las aceras, que se agrupan en tres franjas, según sus dimensiones:
 - o Menos de 1 metro de ancho. Color rojo.
 - o Entre 1 metro y 1,8 metros. Color naranja.
 - o Más de 1, 8 metros. Color verde

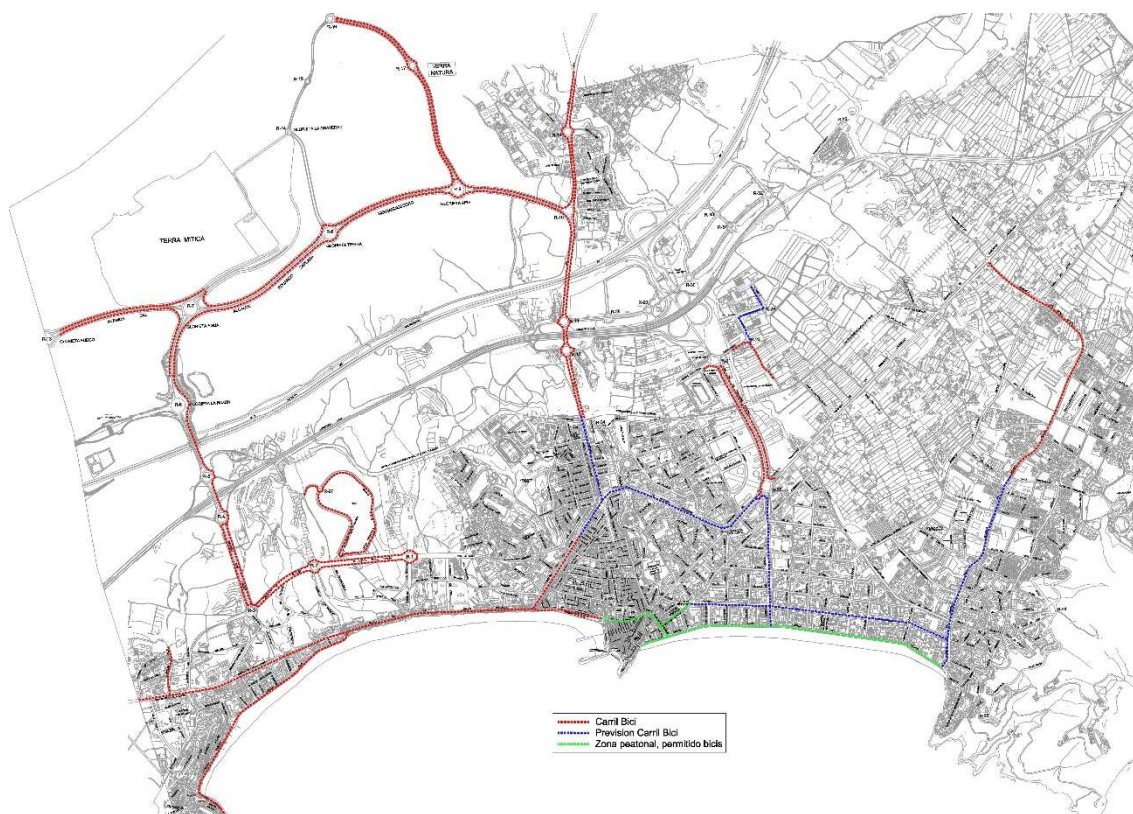


D-2.11 MOVILIDAD CICLISTA

El municipio de Benidorm posee una red con bastantes kilómetros de carriles bici en funcionamiento, en la imagen incorporada a continuación se puede apreciar que el diseño consiste en ejes estructurantes que dan continuidad para poder desplazarte desde un extremo al otro de Benidorm.

Se diferencian dos tipologías de carriles bici, las que incorporan en la sección del vial una franja destinada a la bicicleta y las calles peatonales que permiten la circulación de bicicletas. Como gran punto a mejorar de esta red, se puede apreciar que faltan carriles bici de segundo orden, los que permitan circular de forma segura, por los barrios y calles menos importantes, obligando a los ciclistas a circular por las aceras.

Para su correcta descripción y ubicación se ha confeccionado un plano de movilidad ciclista insertado en el documento de Planos del presente PMUS.



A continuación se aportan diferentes fotografías, identificando algunos de los tramos de carriles bici que se reflejan en la imagen anterior:

		
Av. Adolfo Suarez	Av. Armada Española	Av. Juan Pablo II
		
Av. de Calpe	Av. de Villajoyosa	Av. Comunidad Europea
		
CV-70	Av. Jaime I	C/ Severo Ochoa

Como gran apuesta por este medio de transporte, el Ayuntamiento de Benidorm ha puesto en marcha un Plan Experimental para lograr la reducción del uso del vehículo privado y potenciar otros medios de transporte no motorizados, como el transporte público, el desplazamiento a pie o la propia bicicleta, llamado **BICIDORM**, que es básicamente un sistema de alquiler de bicicletas con diferentes sitios donde poder coger y dejar las bicicletas.

El servicios está operativo 24 horas al día los 365 días al año. Este sistema dispone de diferentes tarifas, según necesidades de uso:



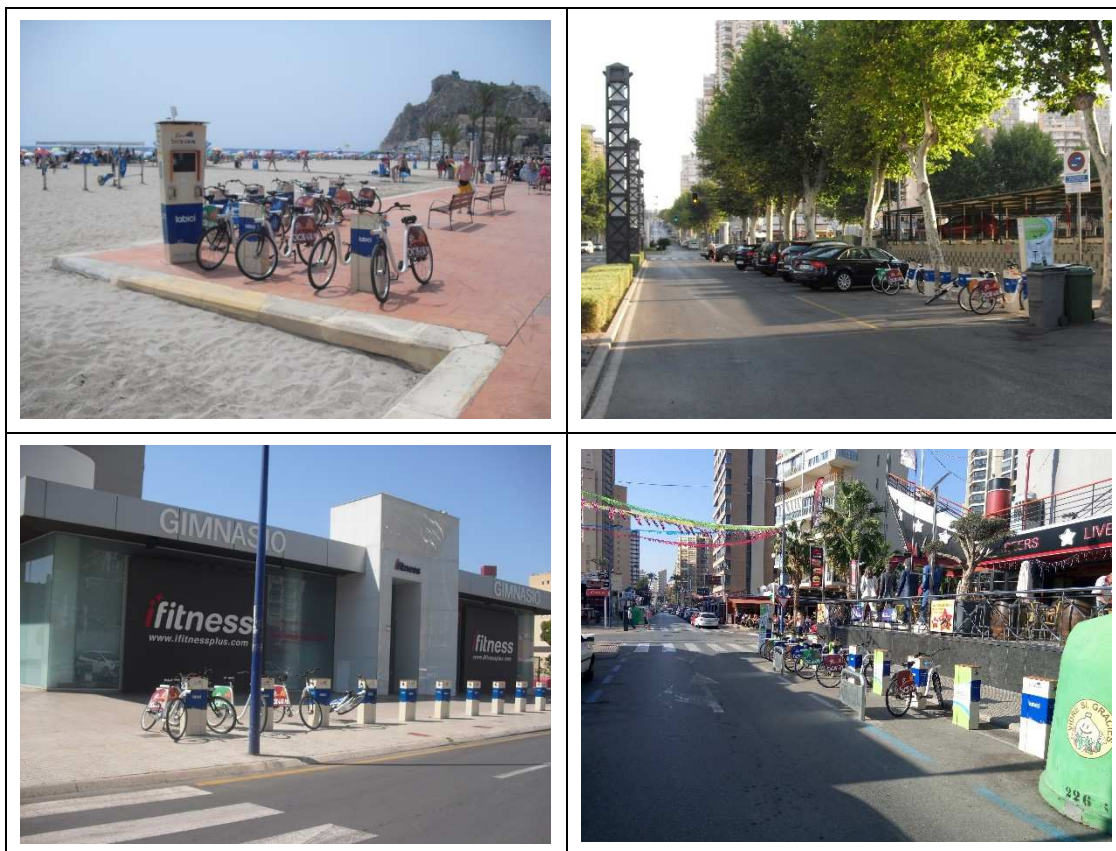
Uso puntual (un día)	4,55€/día
Uso semanal	10,00 €/s
Uso Mensual	20,00 €/m
Uso anual	30,00 €/a

Dispone de 22 estaciones de recogida:



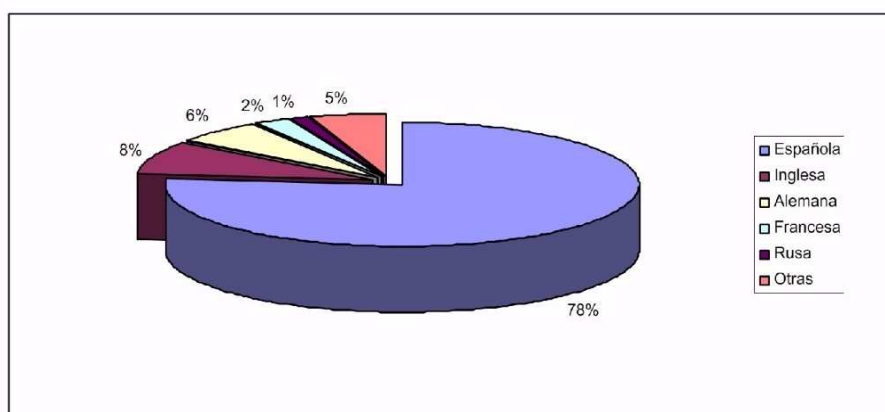
- 101-AYUNTAMIENTO
- 102- H.LA MARINA - C/GERONA
- 103-TOMÁS ORTUÑO / URANO
- 104-PLAZA ESPAÑA
- 105-PARQUE DE ELCHE
- 106-FOIETES
- 107-ESTACIÓN DE TRAM
- 108-ESTACIÓN AUTOBUSES
- 201-PLAÇA TORREJÓ
- 301-AVDA. EUROPA
- 302-AVDA. ALMERÍA
- 303-AVDA. L'AMETLLA DE MAR
- 304-AVDA. DERRAMADOR
- 305-IFITNESS - AVD. HOLANDA
- 401-AVDA. XIXO
- 402-POLICÍA LOCAL
- 403-C/ MURTAL
- 404-AVDA. MONTBENIDORM
- 405-AVDA VILLAJOSYOSA
- 406-AVDA. PÉREZ DEVESA
- 407-JAIME I
- 306-SALTO DEL AGUA

A continuació se aportan diferents fotografies de algunes de les estacions:

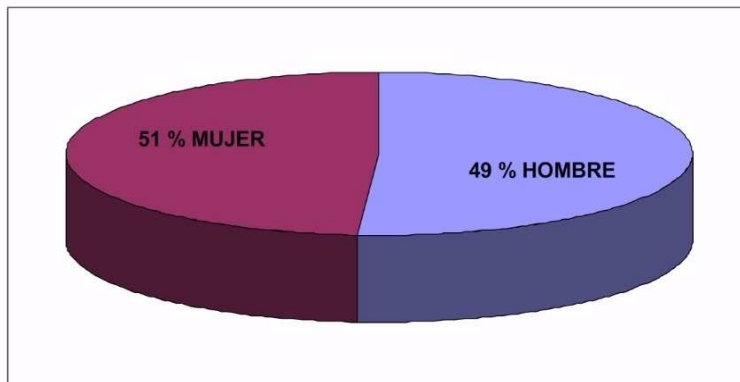


Y para terminar unas graficas que caracterizan y cuantifican los usuarios del sistema de alquiler de bicicletas:

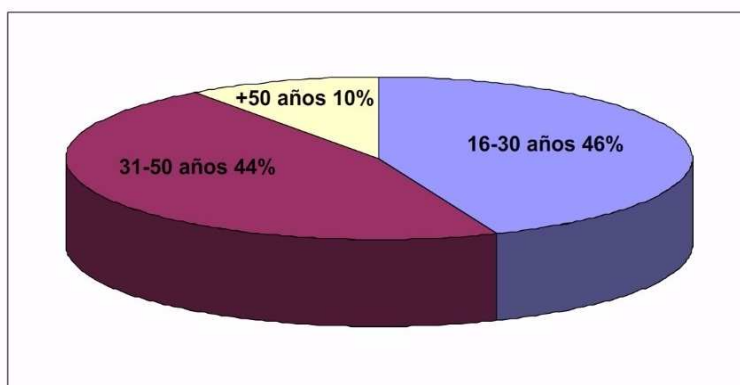
ALTAS POR NACIONALIDAD:



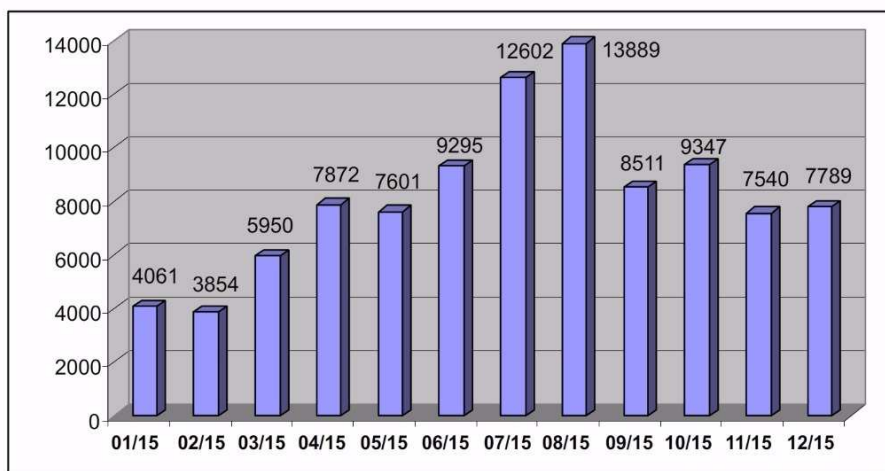
ALTAS POR SEXO:



ALTAS POR EDAD:

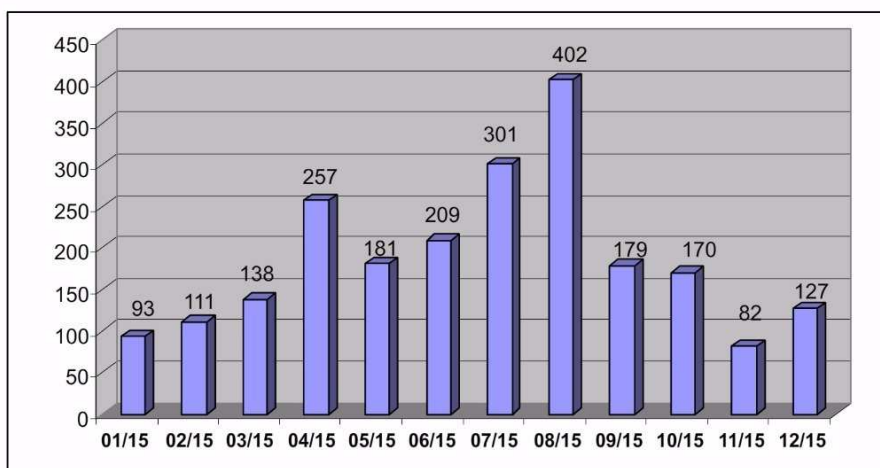


PRESTAMOS MENSUALES BICIDORM



Total Prestamos: 99310

USUARIOS QUE HAN PASADO POR EL SISTEMA



Total Altas nuevas: 2250

D-2.12 SEGURIDAD VIAL

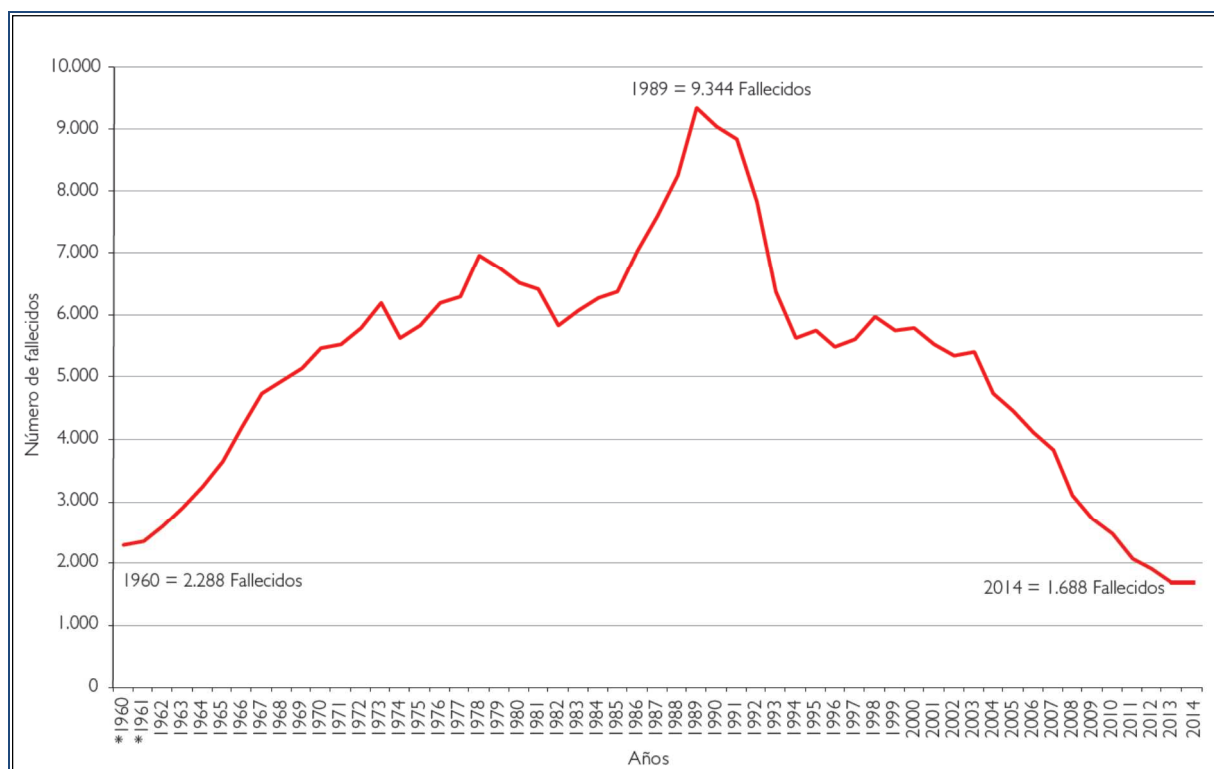
Partimos en este apartado de la definición del concepto de seguridad vial el cual se define como “la disciplina que estudia y aplica las acciones y mecanismos tendientes a garantizar el buen funcionamiento de la circulación en la vía pública, previniendo los accidentes de tránsito” (Ministerio de Obras Públicas y Transportes).

Es así como el concepto de seguridad vial hace referencia a todos aquellos comportamientos que las personas deben tener en la vía pública, tanto como peatones, conductores o pasajeros, las cuales se encuentran orientadas a propiciar su seguridad integral y la de los otros.

Durante el año 2014, las diferentes policías notificaron 91.570 accidentes con víctimas. Estos accidentes ocasionaron 1.688 fallecidos en el momento del accidente o hasta 30 días después del mismo, 9.578 personas fueron ingresadas en un centro hospitalario y 117.058 resultaron heridos no hospitalizados, según fuentes policiales. Estas cifras, aun siendo elevadas, han supuesto una estabilización con respecto al año anterior en el número de fallecidos (0%) y una reducción del número de heridos hospitalizados (-5%) y un aumento en los accidentes con víctimas y en el número de heridos no hospitalizados (2%).

Respecto del análisis de los **factores que inciden en la seguridad**, cabe destacar que la **velocidad** inadecuada estuvo presente en el 10% de los accidentes con víctimas y que este porcentaje se eleva al 17% cuando el accidente con víctimas sucede en vía interurbana. En el caso especial de los accidentes con víctimas mortales se observa que este factor estuvo presente en el 21% de los accidentes.

La evolución de las cifras de fallecidos por accidente de tráfico con víctimas, desde que se mantienen estadísticas, muestra a partir del año 1960 una tendencia general ascendente hasta alcanzar un máximo en el año 1989, en el que se notificaron 9.344 fallecidos. Desde entonces el número de fallecidos ha ido disminuyendo de manera más o menos acusada hasta alcanzar el mínimo de la serie histórica en el año 2013 con 1.680 fallecidos. En el último año documentado en este informe, 2014, el número de fallecidos ha sido 1.688, es decir, 8 fallecidos más que en 2013.



Durante 2014 la mayoría de los accidentes con víctimas tuvo lugar en vías urbanas, localizándose seis de cada diez accidentes en este tipo de vías. No obstante en vías interurbanas el número de fallecidos es casi tres veces superior al de vías urbanas. Por lo que respecta al número de heridos hospitalizados, se distribuyen en igual proporción en vías interurbanas y vías urbanas.

En los últimos años, la seguridad vial ha sido objeto preferente de las Administraciones, elaborando políticas de acción para fomentar la seguridad vial y prevenir la siniestralidad. Esta política ha tenido resultados positivos, ya que a nivel nacional, el número de accidentes con víctimas en zona urbana se ha mantenido en líneas generales, disminuyendo los accidentes con fallecidos y hospitalizados.

Vías urbanas	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	Variación 2014/2013	Variación Interanual 2005-2014
Accidentes con víctimas	48.563	50.576	50.688	49.330	47.462	46.329	47.149	47.690	52.222	56.423	8%	2%
Fallecidos	790	737	741	634	584	550	457	461	450	441	-2%	-6%
Heridos hospitalizados	6.939	6.619	6.094	5.411	5.175	4.353	4.522	4.400	4.904	4.740	-3%	-4%
Heridos no hospitalizados	57.081	59.762	59.639	58.237	56.863	56.103	56.588	57.510	63.314	68.365	8%	2%
Índice de letalidad	1,2	1,1	1,1	1,0	0,9	0,9	0,7	0,7	0,7	0,6		

En cuanto a la seguridad vial de los **usuarios de bicicletas** se vieron implicados en 6.890 accidentes en los que fallecieron 75 ciclistas (6 fallecidos más que el año anterior) y resultaron heridos hospitalizados 670 (4% más que el año anterior) y 5.887 no hospitalizados (23% más que el año anterior). El 72% de los accidentes tuvieron lugar en vías urbanas. En estas vías se produjeron el 71% del total de los heridos no hospitalizados y el 53% de los heridos hospitalizados. Sin embargo fue en las vías interurbanas donde se produjo el mayor número de fallecidos con 54. En el año 2014, el grupo de edad de 65 a 74 años es el que presenta las cifras más elevadas de víctimas mortales en bicicleta, seguido del grupo de 35 a 44 años. En este último grupo de edad es en el que se han producido más heridos hospitalizados (20%) y no hospitalizados (21%).

La reducción en el número de accidentes que se producen en zonas urbanas, es uno de las principales preocupaciones de los responsables municipales. En el caso de Benidorm, en los últimos años, el número de accidentes con víctimas, ha disminuido de forma considerable, pero a pesar de ello sí han de tomarse medidas preventivas adicionales a las actuales.

La disminución en el número de accidentes que se producen, parte siempre de un estudio de los motivos y circunstancias que rodean cada uno de los accidentes que tienen lugar en la ciudad.

A nivel general, los partes de accidentes se cumplimentan de forma no excesivamente minuciosa, dependiendo de los criterios propios del agente que realiza la diligencia. Estos partes formarán parte del proceso estadístico para obtener datos anuales de accidentalidad.

Esta forma de actuación necesita una reconsideración, partiendo de la base que cualquier accidente que se produzca necesita un estudio posterior de las circunstancias del accidente, de forma que se puedan adoptar medidas particulares o generales, que eviten más accidentes cuando confluyan las mismas circunstancias.

Estos estudios posteriores no se pueden realizar si no existen unos criterios muy claros a la hora de rellenar los partes de accidentes. Es totalmente necesario que estos criterios surjan a partir de reuniones conjuntas entre los técnicos que realizarán los estudios de los accidentes y los agentes que cumplimentan la diligencia.

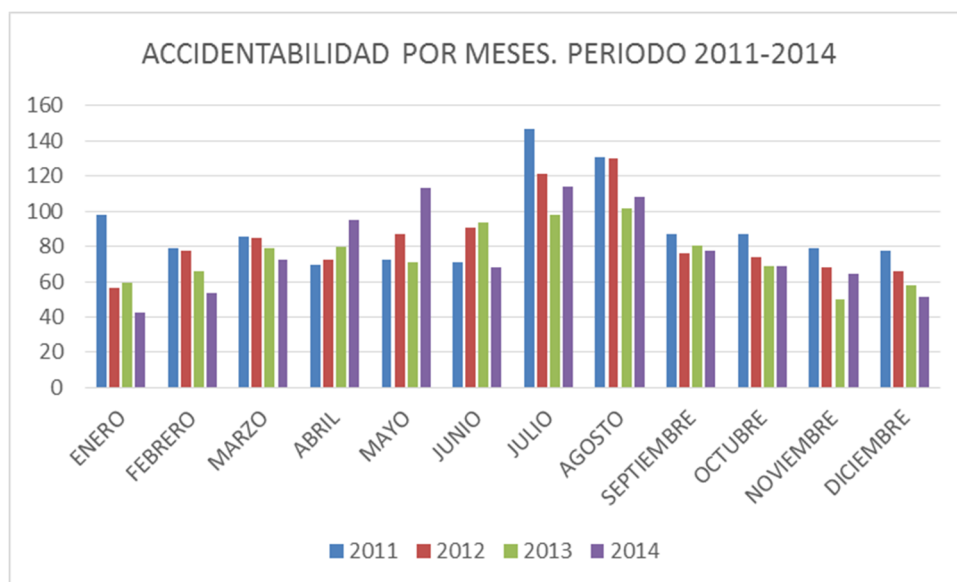
Parte de los accidentes que se producen en zonas urbanas corresponden a exceso de velocidad. En este aspecto, se están ejecutando desde hace unos años, resaltes en la calzada para disminuir la velocidad. La legislación actual con respecto a los resaltes, define cómo debe ser su geometría.

Otra de las situaciones que pueden ser conflictivas en cuanto a accidentalidad, son los pasos de peatones. En este aspecto se han observado las siguientes circunstancias:

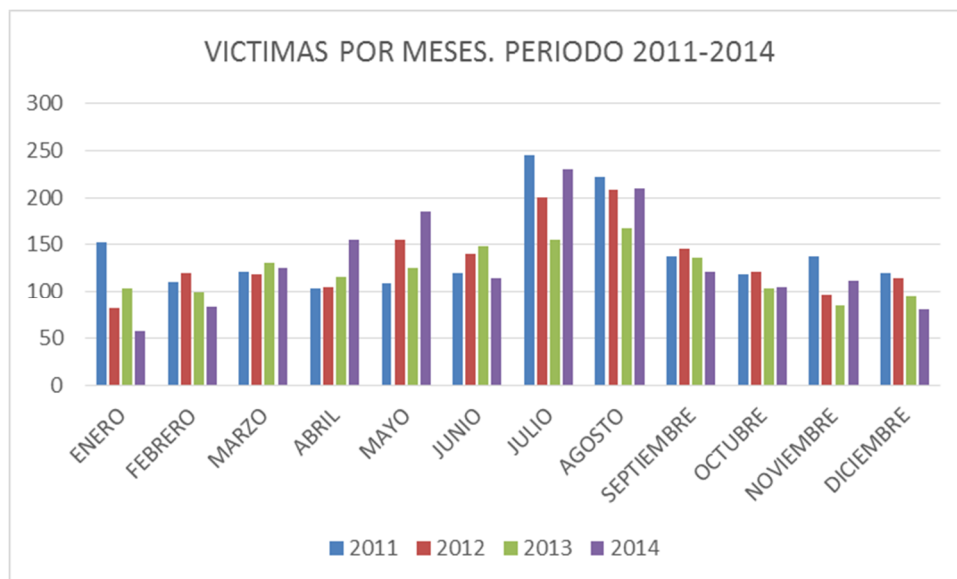
- En Avenidas de gran longitud que incitan a una circulación a velocidades altas dentro del rango urbano, se intercalan pasos de peatones semaforizados y no semaforizados. Esta situación provoca que conductores que está viendo un semáforo en verde a cierta distancia de su posición, aumente en primer lugar la velocidad de circulación y en segundo lugar presten menos atención a los pasos de peatones sin semaforizar que están intercalados. Los ejemplos más significativos de esta situación están en Avenida del Mediterráneo y Avenida Europa.
- En los pasos de peatones sin semaforizar, es fundamental que el conductor distinga sin ningún tipo de dudas esta zona de preferencia al peatón. En horarios nocturnos existen muchos pasos de peatones que no son fácilmente distinguibles, ya sea por la escasa iluminación existente, pintura del cebreado peatonal en malas condiciones, señalización vertical deficiente o no visible o conjunto de estas circunstancias.
- Existencia de obstáculos en acera o calzada que dificulten la visibilidad del peatón y le obliguen a invadir la calzada para tener una mayor visibilidad.

A continuación se relacionan unos gráficos con las tendencias de accidentabilidad de los últimos años, en las que se pueden analizar y apreciar diferentes características y tendencias de los últimos años.

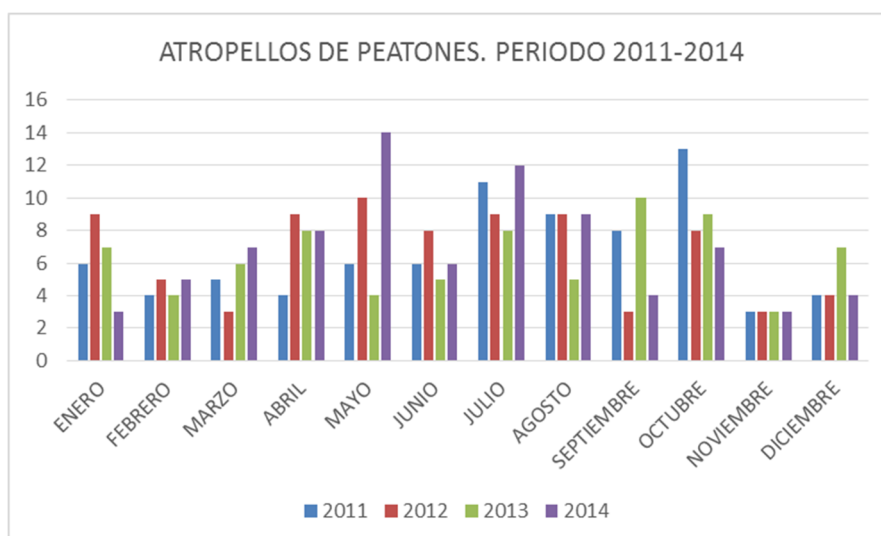
- Accidentabilidad total por meses: se aprecia que los meses de julio y agosto destacan de la media anual, incrementándose el número de accidentes.



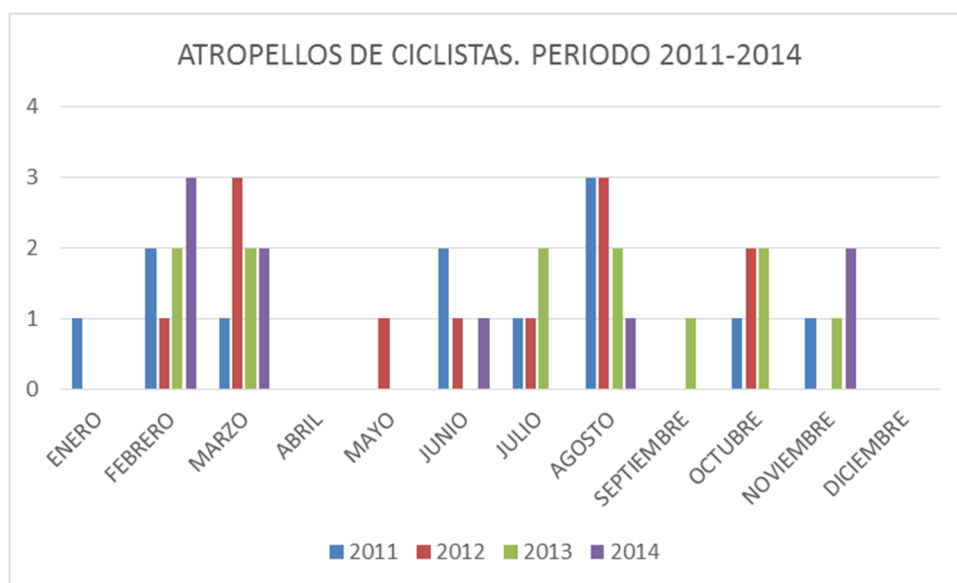
- Fallecidos total meses: se aprecia que los meses de julio y agosto destacan de la media anual, incrementándose el número de víctimas.



- Atropellos de peatones totales meses: no se aprecia ninguna tendencia. Quizás un leve incremento en los periodos de primavera y verano.



- Atropellos de ciclistas totales meses: no se aprecia ninguna tendencia. Siendo la comparativa de atropellos a ciclistas bastante inferior al atropello de peatones.



La reducción en el número de accidentes que se producen en zonas urbanas, es uno de las principales preocupaciones de los responsables municipales. En el caso de Benidorm, en los últimos años, el número de accidentes con víctimas, ha disminuido de forma considerable, pero a pesar de ello sí han de tomarse medidas preventivas adicionales a las actuales.

La disminución en el número de accidentes que se producen, parte siempre de un estudio de los motivos y circunstancias que rodean cada una de los accidentes que tienen lugar en la ciudad.

A nivel general, los partes de accidentes se cumplimentan de forma no excesivamente minuciosa, dependiendo de los criterios propios del agente que realiza la diligencia. Estos partes formarán parte del proceso estadístico para obtener datos anuales de accidentalidad.

Esta forma de actuación necesita una reconsideración, partiendo de la base que cualquier accidente que se produzca necesita un estudio posterior de las circunstancias del accidente, de forma que se puedan adoptar medidas particulares o generales, que eviten más accidentes cuando confluyan las mismas circunstancias.

Estos estudios posteriores no se pueden realizar si no existen unos criterios muy claros a la hora de rellenar los partes de accidentes. Es totalmente necesario que estos criterios surjan a partir de reuniones conjuntas entre los técnicos que realizarán los estudios de los accidentes y los agentes que cumplimentan la diligencia.

En el anejo 5 del presente documento se adjuntan los informes realizados sobre accidentabilidad de los últimos años, en los que están los datos de modo más desglosado.

D-2.13 SEÑALIZACIÓN

Teniendo en cuenta que la ciudad de Benidorm tiene basada su economía en el sector del turismo, significa que gran parte de la población (turistas), no conoce la red viaria de la ciudad, como desplazarse y las mejores rutas para llegar a sus destinos.

Por estos motivos, la señalización vertical debería tener muy en cuenta este hecho para dirigir a los habitantes no residentes, evitando gran cantidad de tráfico errático.

La señalización de indicación, principalmente es de tipología Aimpe, tal y como se muestra en la imágenes inferiores.





En algunos casos, encontramos señalización de carreteras en las vías principales.



Se ha detectado la siguiente problemática:

- La señalización vertical y muy especialmente la de orientación, es insuficiente y está mal situada, provocando que el usuario que desconoce la ciudad se “pierda” en el viario para llegar a su destino. En ocasiones dirigen a los usuarios por zonas no apropiadas.
- Sería muy conveniente incluir en la señalización vertical la ubicación de los distintos hoteles.
- Muchas calles y la gran mayoría de los edificios son conocidos por nombres concretos, no existiendo o siendo muy deficitaria la identificación clásica en una ciudad: nombre de calle y número de edificio. Esto perjudica tanto a no residentes como a servicios de urgencia que desconocen el “argot” establecido para identificación de destinos concretos.

D-2.14 MARCO NORMATIVO

En la ciudad de Benidorm, el tráfico y usos de la vía pública, se encuentra regulado por la Ordenanza Municipal Nº1, de movilidad.



A continuación se expone el objeto definido en la propia ordenanza:

Art. 2. Objeto

"Es objeto de la presente Ordenanza la regulación de los usos de las vías urbanas y travesías de acuerdo con las fórmulas de cooperación o delegación con otras Administraciones, haciendo compatible la equitativa distribución de los aparcamientos entre todos los usuarios/-as con la necesaria fluidez del tráfico rodado y con el uso peatonal de las calles, así como el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos prestando especial atención a las necesidades de las personas con

movilidad reducida y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su movilidad.”

Se citan a continuación algunos aspectos importantes en cuanto movilidad urbana definidos por la presente ordenanza:

➤ **Circulación de bicicletas por carriles bici y aceras**

8.- Con carácter general las bicicletas circularán por los carriles especialmente reservados.

Para poder circular por carriles bici sobre acera, no se rebasará la velocidad máxima de 10 Km/h y deberá existir un carril delimitado por líneas continuas o discontinuas longitudinales junto a la simbología correspondiente.

En el caso de líneas continuas, la preferencia será de la bicicleta sobre el peatón, y en el caso de líneas discontinuas, la preferencia será del peatón sobre la bicicleta.

En carriles bici sobre calzada la velocidad máxima de circulación de las bicicletas será de 20 Km/h. Para que una bicicleta pueda rebasar esa velocidad deberá circular por aquellos carriles abiertos a otros usuarios y en los que se permita una velocidad de circulación superior a la indicada.

Se permite a los patinadores y corredores hacer uso de los carriles bici siempre y cuando respeten las normas de circulación sobre los mismos.

➤ **Utilización de carriles bici por personas de movilidad reducida**

11.- Se permitirá el uso de carriles bici a aquellas personas con movilidad reducida cuyo grado de discapacidad le obligue a utilizar medios mecánicos sobre ruedas, manuales o autopropulsados, pudiendo hacer uso de los carriles bici en los mismos términos que las bicicletas y siempre y cuando no disponga de un itinerario accesible peatonal.

- **Regulación de las paradas y el estacionamiento**, en ella se lleva a cabo la definición de zonas para ello y el modo de utilización de la misma.
- **Ordenación del aparcamiento regulado**, se define en el capítulo IV, la regulación del estacionamiento ORA, con lo cual, se deberá tener presente en caso de proponer cambios en este tipo de estacionamiento.
- **Regulación de las licencias de vados**
- **Retirada de vehículos por la grúa y procedimiento sancionador**
- **Tarjetas municipales de tráfico**, como es el caso de las tarjetas para el uso de zonas restringidas de circulación.

- **Normas de circulación y de puesta en servicio de las sillas autopropulsadas,** debido a la gran utilización de este tipo de vehículos, fue necesario incluir un apartado en el cual se regulase el espacio de circulación, las normas asociadas al mismo e incluso el alquiler y registro de sillas.
- **Señalización de obras y espacios reservados en la vía pública.**

D-2.15 BALANCE ENERGÉTICO

Según datos extraídos del Ministerio de Medio Ambiente, en 2013 las emisiones de GEI han descendido un 7,7%, respecto al año 2012, siendo uno de los mayores descensos experimentado desde la adopción del Protocolo de Kioto.

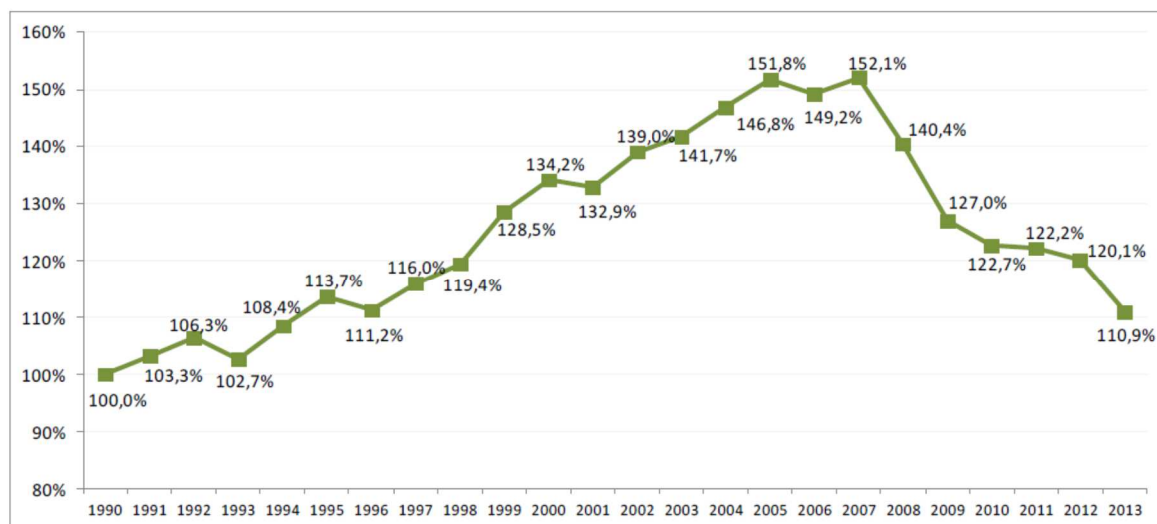


Figura 1. Evolución de las emisiones de GEI tomando como referencia el primer año de la serie (1990)

Gráfico 1. Evolución Emisiones de GEI en España. Fuente: MAGRAMA.

Tabla 1. Emisiones totales de CO₂ equivalente de gases de efecto invernadero (kt CO₂ eq)

1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
288.193	297.653	306.482	295.861	312.517	327.568	320.559	334.273	344.175	370.408	386.693	383.056

2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
400.701	408.467	423.070	437.375	429.886	438.275	404.681	366.096	353.590	352.122	346.203	319.671

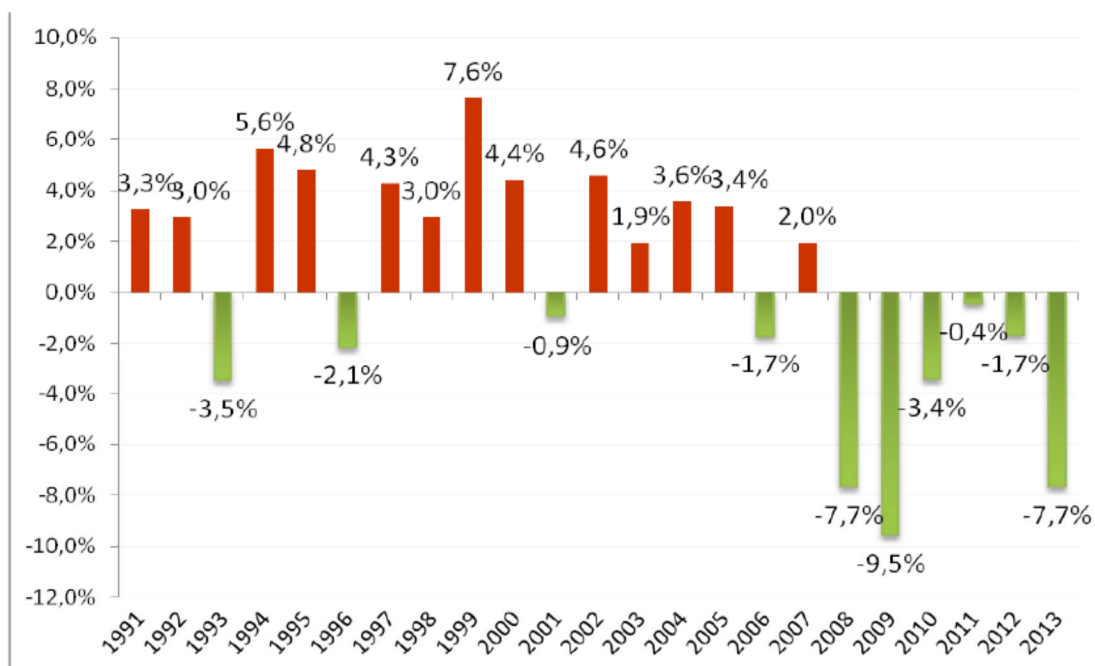


Figura 2. Variación interanual en porcentaje de las emisiones

En 2013 las emisiones de gases de efecto invernadero se redujeron hasta alcanzar las 319.671 kilotoneladas de CO₂ equivalente, siendo un 7,7% inferiores a las de 2012. Por tanto, en el periodo 1990-2013 y en relación con las emisiones fijadas para el año base (1990) del Protocolo de Kioto, estas emisiones se han incrementado un 11,0%, siendo el límite establecido en dicho protocolo del 15%. Estos descensos de CO₂ son debidos principalmente a la sustitución progresiva de consumo energético de carbón por el gas natural y utilización de energías renovables.

Benidorm, durante el año 2014, realizó un Plan de Acción para Energía Sostenible (PAES), tras la adhesión voluntaria a la iniciativa europea “Pacto de los Alcaldes”, a través de la cual el municipio de Benidorm hace suyos los objetivos marcados por la Unión Europea en materia de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero en un 20% para el horizonte del año 2020, dicho PAES, ha sido realizado por la empresa Azigrene Consultores.

Benidorm se sitúa dentro del rango de emisiones de la Comunidad Valenciana, aunque ligeramente por encima. Esto es debido a que por ser un municipio turístico existe una gran variación de habitantes respecto a los censados, por lo que las emisiones por habitante resultan más altas. Por esto el presente Plan de Acción establece un objetivo global de reducción de emisiones y no un objetivo por cápita.

Este Plan de Acción se divide en dos partes claramente diferenciadas, en primer lugar, en el Documento I se incluye un inventario de consumos de energía en el término municipal y las emisiones derivadas de los mismos. Tras este inventario, se hace un análisis de los resultados obtenidos diseñándose una estrategia de actuación para conseguir el objetivo de reducción de emisiones. En el Documento II se desarrolla el análisis y el desarrollo posterior del Plan de Acción para la Energía Sostenible del municipio de Benidorm.

En ambos documentos han sido divididos los diferentes ámbitos de actuación de la siguiente manera:

- Ámbitos que dependen directamente del Ayuntamiento
 - o Edificios municipales
 - o Equipamientos municipales
 - o Transporte municipal
 - o Gestión municipal
- Ámbitos que no dependen directamente del Ayuntamiento
 - o Sector Residencial y Servicios
 - o Sector Industria
 - o Transporte privado y comercial

ÁMBITO QUE DEPENDE DIRECTAMENTE DEL AYUNTAMIENTO			ÁMBITO QUE NO DEPENDE DIRECTAMENTE DEL AYUNTAMIENTO		
Edificios municipales	Equipamientos municipales	Transporte municipal	Sector residencial y servicios	Sector industria	Transporte privado y comercial
Emisiones (tCO ₂) por ámbito de actuación					
3.298	58.455	13.992	224.623	4.643	169.370

Emisiones de CO₂ por ámbitos en el municipio de Benidorm en el año 2007

D-2.15.1 Plan de acción de energía sostenible (PAES)

Conociendo los resultados del inventario de emisiones de referencia, en el que se cuantifican las emisiones de CO₂ del municipio, y del diagnóstico energético, por el cual se detectan los focos emisores y los objetivos marcados para cada ámbito, en este apartado se propondrán una serie de medidas de reducción de emisiones diferenciadas por ámbito para tratar de lograr dichos objetivos.

- Edificios municipales.

MEDIDAS	DESCRIPCIÓN
CURSO DE BUENAS PRÁCTICAS ENERGÉTICAS EN EDIFICIOS MUNICIPALES	Con esta medida se pretende formar en materia de eficiencia energética al personal que hace uso de los edificios del Ayuntamiento para conseguir un mejor uso de la energía y reducir las emisiones de CO2 en edificios municipales.
AUDITORÍAS ENERGÉTICAS EN LOS EDIFICIOS MÁS CONSUMIDORES	Con esta medida se pretende reducir el consumo de energía de los edificios más consumidores a través de la realización de auditorías energéticas. Además se estudiará la posibilidad de instalar sistemas de control y gestión de la energía en las instalaciones que se considere oportuno.
SUSTITUCIÓN DE ALUMBRADO INTERIOR POR ALUMBRADO DE MENOR CONSUMO Y MAYOR EFICIENCIA	A través de la sustitución del alumbrado interior de los edificios públicos por sistemas más eficientes se consigue una considerable disminución en el consumo de electricidad en los edificios municipales.
INSTALACIÓN DE DETECTORES DE PRESENCIA	Se pretende disminuir el consumo de electricidad del alumbrado interior de los edificios municipales a través de la implantación de detectores de presencia, con el fin de evitar el consumo innecesario de electricidad.
RENOVACIÓN DE EQUIPOS DE CLIMATIZACIÓN Y OTRAS INSTALACIONES POR OTRAS MÁS EFICIENTES	Esta medida consiste en que el Ayuntamiento de Benidorm sustituya los antiguos sistemas de climatización e instalaciones por otras más eficientes.
INSTALACIONES GENERADORAS DE ELECTRICIDAD	Nuevas instalaciones de energía solar fotovoltaica, cogeneración... en edificios municipales. Estas fuentes de energía que producen electricidad de origen renovable, o de modos más eficientes, evitarán emisiones de CO2.

- Equipamientos municipales:

MEDIDAS	DESCRIPCIÓN
MEJORA DE LA EFICIENCIA ENERGÉTICA EN ALUMBRADO PÚBLICO	Con esta medida se pretende reducir las emisiones de CO2 debidas al consumo de electricidad en Alumbrado Público. Para ello se propone: • Instalar luminarias con tecnología LED o la mejor tecnología disponible. • Ajustar el horario de funcionamiento de las instalaciones. • Instalar reductores de flujo. • Ajustar los niveles lumínicos a los marcados por el reglamento de eficiencia energética. • Mejorar el estado de las instalaciones.
REDUCCIÓN DEL CONSUMO DE AGUA	Con esta medida se pretende reducir el consumo de agua en el municipio de Benidorm para reducir en consumo energético por bombeo y depuración.
SUSTITUCIÓN DE EQUIPOS E INSTALACIONES CONSUMIDORAS DE ENERGÍA POR OTROS QUE UTILICEN TECNOLOGÍAS DE ALTA EFICIENCIA O LA MEJOR TECNOLOGÍA DISPONIBLE	A través de la sustitución de equipos e instalaciones consumidores de energía en el ciclo del agua por sistemas más eficientes se consigue una disminución en el consumo de electricidad.
CAMPAÑAS DE CONCIENCIACIÓN DEL RECICLAJE	Esta medida pretende fomentar un plan de reciclaje implantado por el Ayuntamiento de Benidorm, con el fin de concienciar a la ciudadanía de los beneficios de reciclar y ofrecer ayudas a las personas que presenten una actitud positiva reciclando. Se elaborará un manual de buenas prácticas para el reciclaje.
OPTIMIZACIÓN DE LA RECOGIDA SELECTIVA DE DESECHOS SÓLIDOS	Para reducir las emisiones producidas por la generación, recogida y tratamiento de los residuos sólidos urbanos se propone la mejora de la recogida selectiva de los residuos, de tal manera que estos se procesen de manera óptima desde el origen. Además se debe concienciar a la población para que generen menos residuos, a través de buenos hábitos de consumo. Se propone realizar una monitorización de la recogida selectiva de residuos en la que se pueda mostrar a los ciudadanos la cantidad de residuos recogidos por cada contenedor situado en cada barrio.
FOMENTAR EL AUTOCOMPOSTAJE	Esta medida pretende apoyar la adquisición de autocompostadores para elaborar compost a partir de los residuos orgánicos. El Ayuntamiento apoyará la adquisición de autocompostadores haciéndose cargo de 2/3 del precio del mismo.

- Transporte municipal:

MEDIDAS	DESCRIPCIÓN
ADAPTAR LA FLOTA DE VEHÍCULOS PARA CUMPLIR LOS ESTÁNDARES EUROPEOS	El objetivo de esta medida es que toda la flota de vehículos municipales cumpla con los estándares europeos en cuanto a emisiones de GEI se refiere. Deberán cumplir con la norma euro 6 para GEI y en el año 2020 deberán cumplir con el límite máximo de emisiones de CO2 que está preparando la UE para dicha fecha de 95 gr/km. En esta medida no se incluye la sustitución de vehículos para transporte público ni gestión de residuos que se tratarán aparte.
CURSO DE CONDUCCIÓN EFICIENTE PARA LOS USUARIOS DEL TRANSPORTE MUNICIPAL	Con esta medida se pretende concienciar a las personas que utilicen los vehículos municipales de la cantidad de combustible que consumen los vehículos innecesariamente debido a una conducción ineficiente y proporcionarles una herramienta para aprender a consumir menos combustible.
RENOVACIÓN DE LA FLOTA DE VEHÍCULOS DESTINADOS A LA RECOGIDA DE RESIDUOS POR OTROS DE MAYOR EFICIENCIA E INCREMENTO DEL USO DE BIOCOMBUSTIBLES	Con esta medida se pretende reducir las emisiones de CO2 debidas a la recogida y transporte de residuos a través de la progresiva sustitución de la flota de vehículos por unos más eficientes y que utilicen tecnologías que consuman menos combustible y contaminen menos a través del uso de biocombustibles. Los vehículos deben cumplir la norma europea vigente con respecto a las emisiones de GEI. Esta medida pretende que los cambios programados sean, en la medida de lo posible, por vehículos híbridos, eléctricos o de gas.
RENOVACIÓN Y OPTIMIZACIÓN DE LA FLOTA DE VEHÍCULOS DESTINADOS A TRANSPORTE PÚBLICO POR OTROS DE MAYOR EFICIENCIA E INCREMENTO DEL USO DE BIOCOMBUSTIBLES	Con esta medida se pretende reducir las emisiones de CO2 debidas al transporte público a través de la progresiva sustitución de los autobuses por unos más eficientes y que utilicen tecnologías que consuman menos combustible y contaminen menos a través del uso de biocombustibles. Los vehículos deben cumplir la norma europea vigente con respecto a las emisiones de GEI. Además se optimizarán las líneas existentes para tratar de reducir el número de autobuses que circulan por el municipio. Esta medida pretende que los cambios programados sean, en la medida de lo posible, por vehículos híbridos o de gas.

- Gestión municipal

MEDIDAS	DESCRIPCIÓN
CONTRATOS CON CLÁUSULAS MEDIOAMBIENTALES	Con esta media se pretende que el Ayuntamiento de Benidorm incluya cláusulas medioambientales en los contratos que se efectúen a partir de la realización del PAES. (Como el cumplimiento de las normas 14001 o EMAS). El Ayuntamiento de Benidorm podrá incluir cualquier tipo de cláusulas medioambientales que desee siempre que esté indicado en el pliego. A nivel europeo existe un programa llamado "Green Public Procurement" donde se pueden encontrar manuales acerca del tipo de cláusulas que se deben incluir en los contratos medioambientales según su naturaleza. A nivel estatal se puede encontrar en la página del ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente manuales sobre contratación verde que van en la línea del programa Europeo.
COMPRA DE ENERGÍA VERDE CERTIFICADA	Con esta medida se pretende reducir las emisiones de CO2 debidas al consumo de electricidad en las dependencias municipales. Se va a establecer el objetivo de que el 25% de la electricidad consumida por el Ayuntamiento provenga de fuentes de energía renovable.

- Sector residencial y servicios:

MEDIDAS	DESCRIPCIÓN
REALIZAR EXPERIENCIAS PILOTO DE CASAS PASIVAS EN EL MUNICIPIO DE BENIDORM	El concepto de casa pasiva es un concepto que surgió en Alemania en el año 1988 y que consiste en un estándar de construcción que no consume prácticamente energía. Esto se consigue a través de técnicas de construcción que minimizan el consumo de energía. (Correcta orientación, materiales de construcción, correcta distribución de espacios, sistemas eficientes de calefacción, etc). El Ayuntamiento de Benidorm, realizará un seguimiento de los ahorros energéticos de los proyectos piloto con el fin de corroborar los ahorros energéticos y promocionar a medio plazo este tipo de construcciones. Realizará campañas informativas y charlas para dar a conocer este tipo de proyectos y compartir experiencias con otros municipios.

PARTICIPAR EN EL PROYECTO GREEN COMMERCE Y DIFUNDIR LA GUÍA DE AHORRO Y EFICIENCIA ENERGÉTICA EN ESTABLECIMIENTOS HOTELEROS DE LA COMUNIDAD VALENCIANA	El proyecto Green Commerce pretende implicar al pequeño comercio en la lucha contra el cambio climático reduciendo el consumo energético y la producción de residuos mediante el seguimiento de un manual de buenas prácticas. A través de una herramienta de autoevaluación se comparten los resultados obtenidos. Se apoyan iniciativas como la “Ruta del comercio verde” de San Sebastián. A los comercios que toman parte de esta iniciativa y cumplen con el manual se les otorga con el distintivo de “Green Commerce” para que sirva como elemento de difusión para el consumidor. Esta iniciativa la lidera la Conselleria de Economía, Industria y Comercio a través de la dirección de Comercio y Consumo. El IVACE-Energía publica periódicamente Guías de Ahorro y Eficiencia para cada sector con el objetivo de difundir el concepto de eficiencia energética y fomentar el ahorro energético. En este marco se encuentra la Guía de ahorro y eficiencia energética en establecimientos hoteleros de la Comunidad Valenciana, la cual se difundirá en el municipio de Benidorm con el objetivo de reducir el consumo del sector servicios.
INFORMAR Y SENSIBILIZAR DEL AHORRO ENERGÉTICO EN VIVIENDAS Y ELABORACIÓN DE UN MANUAL DE BUENAS PRÁCTICAS PARA EL AHORRO ENERGÉTICO EN EL HOGAR	A través de esta iniciativa se pretende elaborar un manual de buenas prácticas en el hogar para sensibilizar al ciudadano de la importancia del ahorro y la eficiencia energética en el hogar. Además este se difundirá mediante tecnologías de la información y comunicación. Dicho manual de buenas prácticas incluirá todos los ámbitos en los que el consumo de energía es importante: - o Iluminación - o Electrodomésticos - o Calefacción y aire acondicionado - o Consumo de agua - o Generación de residuos
DIVERSIFICACIÓN A GAS NATURAL EN EL SECTOR RESIDENCIAL Y SERVICIOS	Con esta medida se pretende reducir las emisiones de CO₂ debidas al consumo de gasóleo y GLP en el sector residencial y servicios del municipio de Benidorm a través de una campaña que informe de la mejora del rendimiento al utilizar gas natural una vez se encuentre disponible en el municipio.
CAMPAÑA DE INFORMACIÓN SOBRE EL AHORRO EN ILUMINACIÓN MEDIANTE BOMBILLAS DE BAJO CONSUMO EN VIVIENDAS Y COMERCIOS	El Ayuntamiento de Benidorm realizará una campaña para informar a los ciudadanos sobre el ahorro en el consumo de electricidad que se puede conseguir sustituyendo la iluminación de las viviendas por bombillas de bajo consumo.
PROMOCIÓN DE LA SUSTITUCIÓN DE ELECTRODOMÉSTICOS EN EL SECTOR RESIDENCIAL	El Ayuntamiento de Benidorm realizará una campaña para informar a los ciudadanos sobre el ahorro que se puede conseguir sustituyendo los electrodomésticos antiguos por otros más eficientes que consuman menos energía. Facilitará el acceso a las ayudas disponibles.

PROMOCIÓN DE LA SUSTITUCIÓN DE VENTANAS	El Ayuntamiento de Benidorm informará de las ayudas disponibles para la sustitución de ventanas, por otras con doble acristalamiento que permite reducir la energía perdida por ellas. Facilitará el acceso a las ayudas disponibles.
PROMOCIÓN DE LA SUSTITUCIÓN DE CALDERAS Y AIRE ACONDICIONADO EN EL SECTOR RESIDENCIAL Y SERVICIOS	El Ayuntamiento de Benidorm realizará una campaña para informar a los ciudadanos sobre el ahorro que se puede conseguir sustituyendo los las calderas y los sistemas de aire acondicionado más antiguos por otros nuevos con alta calificación energética. Facilitará el acceso a las ayudas disponibles.
INCENTIVO A COMPRA DE ENERGÍA VERDE CERTIFICADA	Se pretende que el Ayuntamiento de Benidorm beneficie con una reducción parcial del pago del IBI (Impuesto sobre bienes inmuebles) para los ciudadanos que compren electricidad procedente de fuentes de energía renovables certificada.

- Sector industria:

MEDIDAS	DESCRIPCIÓN
FOMENTAR AUDITORÍAS ENERGÉTICAS EN PYMES	Con esta medida se pretende fomentar las auditorías energéticas en las PYMES y la implantación de sistemas de gestión energética (implantación de la ISO 50.001). Se informará de las ayudas existentes para la gestión y el control de la energía.
APOYAR LA SUSTITUCIÓN DE INSTALACIONES CONSUMIDORAS DE ENERGÍA POR OTRAS MÁS EFICIENTES	El Ayuntamiento se encargará de informar a las empresas acerca de las ventajas de sustituir las instalaciones consumidoras de energía antiguas y ejercerá de nexo entre ellas y la autoridad que habilite ayudas económicas.
FORMACIÓN EN EL AHORRO ENERGÉTICO A LOS RESPONSABLES DE LAS INSTALACIONES ENERGÉTICAS DE LAS EMPRESAS	A través de esta medida se pretende mejorar la cultura energética de las empresas. Se pretende que los responsables de las instalaciones consumidoras de energía sean formados en materia de ahorro energético. Para ello el Ayuntamiento de Benidorm ayudará a las empresas a realizar cursos de formación, asumiendo parte del coste.

- Transporte Privado y comercial:

MEDIDAS	DESCRIPCIÓN
CAMPAÑAS DE CONDUCCIÓN EFICIENTE Y ACUERDOS CON LAS AUTOESCUELAS	Esta iniciativa persigue concienciar a los conductores de la importancia que tiene la conducción eficiente. Según el RACE, aplicando técnicas de conducción eficiente se consigue un ahorro entre un 15% y un 20% del combustible. El Ayuntamiento de Benidorm realizará una campaña para que los conductores del municipio apliquen dichas técnicas, alcanzará también acuerdos con las autoescuelas para que enseñen este tipo de prácticas. El Ayuntamiento realizará encuestas periódicas para comprobar la eficacia de la medida.
PROMOCIÓN DEL EMPLEO DE TECNOLOGÍAS MÁS EFICIENTES Y RENOVACIÓN DEL PARQUE MÓVIL	Con esta medida se pretende fomentar la compra de vehículos que utilicen tecnología híbrida (diesel-eléctrico) y fomentar la renovación del parque móvil en general. Esta medida va acompañada de la propuesta de bonificación en el pago del impuesto IVTM para vehículos híbridos. Todos los vehículos nuevos, sean híbridos o no, cumplirán con la normativa vigente a nivel europeo con respecto a emisión de gases de efecto invernadero. Esto supondrá una reducción de emisiones en comparación con el coche por el que ha sido sustituido.
BONIFICACIÓN EN EL IMPUESTO IVTM PARA VEHÍCULOS QUE UTILICEN COMBUSTIBLES NO CONVENCIONALES	Con esta medida se pretende fomentar la adquisición de vehículos híbridos o que utilicen electricidad, gas o biocarburantes como combustible. Se reducirá el pago del impuesto IVTM sobre este tipo de vehículos.
AUMENTO DEL CARRIL BICI Y DE LOS PASOS PEATONALES Y PROMOCIÓN DEL USO DE LA BICICLETA	Esta iniciativa pretende aumentar los km de carril bici de Benidorm. Se pretende aumentar la red actual de carril bici y que sirva a la ciudadanía para ir a los puntos de mayor interés de la ciudad de Benidorm y se utilice menos el vehículo privado dentro del casco urbano. Esta medida pretende ir en concordancia con el PMUS (Plan de Movilidad Urbana Sostenible) que lleva a cabo el Ayuntamiento de Benidorm y que propone un aumento del carril bici. Acompañando a la ampliación del carril bici va asociada una campaña de promoción del uso de la bicicleta como medio de transporte dentro del casco urbano
CUMPLIR CON LAS MEDIDAS PROPUESTAS EN EL PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE	El Ayuntamiento de Benidorm pondrá en marcha las propuestas del Plan de Movilidad Urbana Sostenible.

**PROMOCIONAR EL EMPLEO DE
BIOCARBURANTES E INCENTIVAR A
LA INCORPORACIÓN
DE SURTIDORES**

A través de esta medida se pretende, por una parte, que el Ayuntamiento informe a la ciudadanía de las ventajas de utilizar biocombustibles y por otra que incentive la incorporación de surtidores en las gasolineras.

Se plantea para el municipio de Benidorm el mismo objetivo que se ha marcado a nivel europeo, un 6% de aportación de biocombustibles.

Se propone que el Ayuntamiento informe a las gasolineras acerca de las ayudas existentes, que realice la función de nexo, y que incentive a las gasolineras utilizando, en la medida de lo posible, biocombustibles en la flota municipal.

D-2.15.2 Resumen de la reducción del CO2 por ámbitos

A continuación se describen por ámbitos las reducciones propuestas de emisiones y según su prioridad de obtención.

- Edificios municipales.

MEDIDA	REDUCCIÓN DE EMISIONES (t CO2)	PRIORIDAD
Sustitución de alumbrado interior por alumbrado de menor consumo y mayor eficiencia.	711	CORTO PLAZO
Curso de buenas prácticas energéticas en edificios municipales.	165	CORTO PLAZO
Renovación de equipos de climatización y otras instalaciones por otras más eficientes.	118	MEDIO PLAZO
Diversificación a Gas Natural en edificios municipales.	93	MEDIO PLAZO
Instalaciones generadoras de electricidad.	64	MEDIO PLAZO
Instalación de detectores de presencia.	28	MEDIO PLAZO
Auditorías energéticas en los edificios más consumidores.	N.V.	MEDIO PLAZO
TOTAL	1.179	

- Equipamientos municipales:

MEDIDA	REDUCCIÓN DE EMISIONES (t CO2)	PRIORIDAD
Optimización de la recogida selectiva de desechos sólidos.	4.769	MEDIO PLAZO
Fomentar el autocompostaje.	2.124	CORTO PLAZO
Mejora de la eficiencia energética en Alumbrado Público.	1.582	MEDIO PLAZO
Reducción del consumo de agua.	1.107	CORTO PLAZO
Campañas de concienciación del reciclaje.	954	CORTO PLAZO
Sustitución de equipos e instalaciones consumidoras de energía por otros que utilicen tecnologías de alta eficiencia o la mejor tecnología disponible	N.V	MEDIO PLAZO
TOTAL	10.252	

- Transporte municipal:

MEDIDA	REDUCCIÓN DE EMISIONES (t CO2)	PRIORIDAD
Curso de conducción eficiente para los usuarios del transporte municipal.	2.799	CORTO PLAZO
Renovación y optimización de la flota de vehículos destinados a transporte público por otros de mayor eficiencia e incremento del uso de biocombustibles.	904	MEDIO PLAZO
Renovación de la flota de vehículos destinados a la recogida de residuos por otros de mayor eficiencia e incremento del uso de biocombustibles.	478	MEDIO PLAZO
Adaptar la flota de vehículos para cumplir los estándares europeos.	290	MEDIO PLAZO
TOTAL	4.471	

- Gestión ambiental:

MEDIDA	REDUCCIÓN DE EMISIONES (t CO2)	PRIORIDAD
Compra de energía verde certificada.	740	CORTO PLAZO
Contratos con cláusulas medioambientales.	N.V	CORTO PLAZO
TOTAL	740	

- Sector residencial y servicios:

MEDIDA	REDUCCIÓN DE EMISIONES (t CO2)	PRIORIDAD
Incentivo a compra de energía verde certificada.	9.675	CORTO PLAZO
Campaña de información sobre el ahorro en iluminación mediante bombillas de bajo consumo en viviendas y comercios.	7.825	CORTO PLAZO
Participar en el proyecto Green Commerce y difundir la Guía de ahorro y eficiencia energética en establecimientos hoteleros de la Comunidad Valenciana.	6.700	CORTO PLAZO
Informar y sensibilizar del ahorro energético en viviendas y elaboración de un manual de buenas prácticas para el ahorro energético en el hogar.	3.039	CORTO PLAZO
Diversificación a Gas Natural en el sector residencial y servicios.	2.988	MEDIO PLAZO
Promoción de la sustitución de calderas y aire acondicionado en el sector residencial.	2.024	CORTO PLAZO
Promoción de la sustitución de electrodomésticos en el sector residencial.	1.371	CORTO PLAZO
Promoción de la sustitución de ventanas.	182	CORTO PLAZO
Realizar experiencias piloto de casas pasivas en el municipio de Benidorm.	4	MEDIO PLAZO
TOTAL	33.807	

- Sector industria:

MEDIDA	REDUCCIÓN DE EMISIONES (t CO2)	PRIORIDAD
Fomentar auditorías energéticas en PYMES.	104	MEDIO PLAZO
Formación en el ahorro energético a los responsables de las instalaciones energéticas de las empresas.	70	CORTO PLAZO
Apoyar la sustitución de instalaciones consumidoras de energía por otras más eficientes.	N.V	MEDIO PLAZO
TOTAL	174	

- Transporte Privado y comercial:

MEDIDA	REDUCCIÓN DE EMISIONES (t CO2)	PRIORIDAD
Cumplir con las medidas propuestas en el plan de movilidad urbana sostenible.	25.406	MEDIO PLAZO
Promocionar el empleo de biocarburantes e incentivar a la incorporación de surtidores.	10.162	MEDIO PLAZO
Campañas de conducción eficiente y acuerdos con autoescuelas.	8.892	CORTO PLAZO
Promoción del empleo de tecnologías más eficientes y renovación del parque móvil.	6.374	MEDIO PLAZO
Bonificación en el impuesto IVTM para vehículos que utilicen combustibles no convencionales.	433	CORTO PLAZO
Aumento del carril bici y de los pasos peatonales y promoción del uso de la bicicleta.	211	MEDIO PLAZO
TOTAL	51.478	

D-2.15.3 Resumen análisis resultados obtenidos de las medidas

Mediante el presente documento el Ayuntamiento de Benidorm se ha propuesto realizar un importante esfuerzo para contribuir a la lucha contra el cambio climático.

A continuación se resumen los resultados obtenidos tras el análisis de las medidas propuestas.

ÁMBITO	AHORRO ENERGÉTICO ESTIMADO (kWh)	REDUCCIÓN DE EMISIONES (t CO ₂)	REPERCUSIÓN EN LAS EMISIONES DEL ÁMBITO (%)	REPERCUSIÓN EN LAS EMISIONES TOTALES (%)
Edificios municipales.	2.494.058	1.179	35,75%	0,249%
Equipamientos municipales.	5.464.985	10.252	17,60%	2,161%
Transporte municipal.	11.624.596	4.471	31,95%	0,942%
Gestión municipal.	0	740	N.V.	0,156%
CÓMPUTO GLOBAL	19.583.639	16.642	21,97%	3,508%

Resultados ámbitos que dependen directamente del Ayuntamiento

Se comprueba como en el caso de acometer con todas las medidas propuestas en el Plan de Acción de la Energía Sostenible se alcanzarían los objetivos fijados previamente en cada uno de los “ámbitos que dependen directamente del Ayuntamiento”, en equipamientos municipales se conseguiría un menor ahorro debido a que el consumo de la EDAR no es producido únicamente por el municipio de Benidorm con lo que no existe un elevado margen de actuación. A pesar de esto, en estos ámbitos se puede lograr una mayor reducción de emisiones debido a que el Ayuntamiento puede actuar de manera directa sobre ellos. Muestra de ello es que la reducción que se espera alcanzar en el global de estos ámbitos superaría el 20% marcado como objetivo.

ÁMBITO	AHORRO ENERGÉTICO ESTIMADO (kWh)	REDUCCIÓN DE EMISIONES (t CO ₂)	REPERCUSIÓN EN LAS EMISIONES DEL ÁMBITO (%)	REPERCUSIÓN EN LAS EMISIONES TOTALES (%)
Sector residencial y servicios.	48.102.675	33.807	15,04%	7,127%
Sector industria.	421.782	174	3,75%	0,037%
Transporte privado y comercial.	202.814.980	51.478	30,39%	10,852%
CÓMPUTO GLOBAL	251.339.437	85.459	21,43%	18,016%

Resultados ámbitos que no dependen directamente del Ayuntamiento

Para los “ámbitos que no dependen directamente del Ayuntamiento” es más costoso poder actuar de manera directa. A pesar de que el volumen que se reduce es mayor y con él la repercusión sobre las emisiones totales, la repercusión de esta reducción en cada ámbito es inferior, sobre todo en los sectores residencial, servicios e industria. Los objetivos marcados se cumplirían en todos los ámbitos, en el sector residencial y servicios, al ser el sector servicios muy predominante debido al turismo y ser un sector privado existe menor margen de actuación.

De todos modos en el global de estos ámbitos, la reducción que se espera lograr también se ajusta al objetivo del 20%.

Para el cómputo global del municipio de Benidorm, en el caso de cumplir con las medidas de reducción de emisiones de CO₂ propuestas por el Plan de Acción de la Energía Sostenible en cada uno de los ámbitos, el Ayuntamiento de Benidorm espera superar el objetivo fijado y conseguir una reducción del 21,524% de las emisiones en 2020.

	AHORRO ENERGÉTICO ESTIMADO (kWh)	REDUCCIÓN DE EMISIONES (t CO ₂)	REPERCUSIÓN EN LAS EMISIONES DEL ÁMBITO (%)
TOTAL MUNICIPIO BENIDORM	270.923.076	102.101	21,524%

D-3. DIAGNÓSTICO

Se desarrolla en este punto, uno de los objetivos marcados en el Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Benidorm, como es el diagnóstico de la situación actual por modo de transporte.

Las variaciones de población por las características de ciudad turística de Benidorm, producen que los problemas de movilidad no sean de igual intensidad ni relevancia en todas las épocas del año.

El diagnóstico que se presenta, es fruto del análisis realizado tras el trabajo de campo, información recopilada de fuentes municipales y de la participación ciudadana. Hay que comentar en este punto, que se ha intentado llegar al mayor número de usuarios y asociaciones, mediante las 15.000 encuestas realizadas y los procesos de participación pública abiertos a todos los usuarios.

D-3.1 MARCO NORMATIVO

Como se indicado anteriormente en el apartado de análisis, Benidorm basa su normativa en cuanto a tráfico, movilidad y usos de la vía pública en la Ordenanza Municipal Nº1, de movilidad. En ella se definen pormenorizadamente los aspectos relativos a la movilidad, según los puntos que se han revisado.

Aunque inicialmente y debida a su reciente revisión, no ve necesaria una revisión de la misma, hay que tener en cuenta, que algunas de las acciones presentadas en el plan de acción de este PMUS, puede generar que sea necesaria su revisión y adaptación.

D-3.2 TRANSPORTE PRIVADO

La ciudad de Benidorm, posee una red viaria principal escasa, lo que provoca graves problemas de conectividad entre zonas y accesos a los principales centros de atracción y a determinados barrios.

Los viarios de acceso y salida de la ciudad en sentidos Norte-Sur, Sur-Norte, son los viales de mayor capacidad y corresponde a la Avenida de Juan Pablo II, Avenida Conseller José Ramón García Antón – CV-70 y Avenida de la Comunidad Europea. Este viario entronca con aquellos de unión entre Levante y Poniente y es precisamente en éstos donde la problemática de conexión se hace más patente.

La única vía interna de conexión entre Poniente y Levante, corresponde a la Avenida Alcalde Vicente Pérez Devesa.

Esta vía cuenta con dos carriles de circulación en la mayor parte de su trazado, pero en las proximidades a su intersección con la Avenida Jaime I, la calzada se estrecha a un único carril de circulación, teniendo además en este punto que distribuir el tráfico hacia Avda. Jaime I, Avda. Limones, Avd. de Atocha y Avd. de Foietes.

La conexión desde este punto hacia Levante, debería realizarse a través de Avda. Jaime I – Avda. Alfonso Puchades, sin embargo el itinerario más corto es a través de la Avda. Limones y Calle Ruzafa, vías muy locales, que no debieran ser utilizadas como viario principal.

En sentido Levante-Poniente, el itinerario de conexión es a través de Avda. Alfonso Puchades y Avda. Jaime I. Dependiendo del origen del desplazamiento, la conexión con Poniente es más o menos directa, aunque el punto de unión de cualquiera de los itinerarios es la intersección conocida como el cruce, donde se coinciden la Avda de Beniardá, Avda. Alfonso Puchades, Avda. Jaime I y Avda. Tomás Ortuño.

Con respecto al viario colector, definiendo éste como vías de unión de la red principal, en Benidorm es muy escaso. Esto provoca una falta de accesibilidad entre zonas muy importante y cuya conexión se realiza o bien por el viario principal, lo que genera falta de capacidad e itinerarios con recorridos excesivamente largos o bien por vía locales, ocasionando graves problemas en la interacción vehículo – peatón.

Los ejemplos más claros corresponden a la unión de las siguientes vías:

- **Avda. Comunidad Valenciana – Avda. Severo Ochoa.** Las únicas vías de unión entre estas dos Avenidas son, la propia prolongación de Severo Ochoa y la Avenida de Europa. Prácticamente, en tres kilómetros no existe ninguna vía de conexión directa entre las dos vías principales de trazado paralelo.
- **Avda. Comunidad Valenciana – N-332.** Las dos vías de unión entre estas dos carreteras, corresponden a la Avenida de la Comunidad Europea y el propio nudo de unión de Comunidad Valenciana y N-332. La distancia a recorrer sin tener vías de conexión entre estos dos viarios principales, es de tres kilómetros.
- **Avda. Alcalde Vicente Pérez Devesa – N-332.** Las vías de unión entre estas dos carreteras, corresponden a la Avenida de Beniardá y Avenida de Juan

Pablo II, La distancia a recorrer sin tener vías de conexión entre estos dos viarios principales, es de 2,6 kilómetros.

- **Avda. Alcalde Vicente Pérez Devesa – Avda. Armada Española.** Aunque la separación entre estas dos vías no alcanza los 500 metros, el hecho de que Armada Española sea de sentido único, obliga a recorridos muy amplios para acceder a las zonas de destino. Un vehículo situado al comienzo de Armada Española, tendría que recorrer más de 4.000 metros para acceder a Jaime I.

Independientemente de la zona de playas, existen otros centros de atracción cuya situación con respecto al viario principal, hace que su accesibilidad no sea la más adecuada, ya que su acceso se produce por una sola vía y en ocasiones una vía de carácter local.

- **Complejo educativo “Salto del Agua” – Palacio de deportes de Benidorm – Estación de Autobuses – Juzgados:** Todos estos centros de atracción de viajes, ubicados muy próximos entre sí, tienen únicamente una vía de acceso que es la Avenida de la Comunidad Europea, vía que además es una de las principales conexiones de entrada y salida de la ciudad.
- **Polideportivo Foietes:** Acceso de entrada por calle Capitán Cortes y de salida por la calle Goya, ambas de carácter muy local y conectadas a la Avenida de Beniardá.
- **Aqualandia:** Es uno de los centros de atracción más importantes de Benidorm. En época estival puede recibir diariamente cerca de 1.800 vehículos privados, que además se concentran en franjas horarias muy reducidas. Este centro de atracción no tiene ningún tipo de acceso externo al caso urbano de la ciudad, como sí tiene por ejemplo Terra Mítica, teniendo que hacer uso del viario urbano de Benidorm para desplazarse hasta Aqualandia.

La escasez de viario principal existente, conjuntamente con el incremento de tráfico que se produce en Semana Santa y en verano provoca que, en estas épocas existan problemas de congestión en determinados nudos y viales.

- **Comunidad Valenciana – Europa – Comunidad Europea:** En esta intersección se unen los tráficos de entrada y salida de la ciudad hacia la N-332. Forma parte del itinerario de conexión entre Levante y Poniente. Es paso obligado de todos aquellos viajes cuyo destino es Aqualandia. Durante los meses de verano, es una de las intersecciones más conflictivas de Benidorm. Entre 9 y 13 horas, la intensidad circulatoria en el acceso a la intersección por

la Comunidad Europea (16.000 v/d), está al 90% de la capacidad. La intersección es una glorieta, que en caso de grandes intensidades de circulación, puede funcionar como una glorieta semaforizada, que dispone de espiras situadas a distintas distancias de la glorieta. Con este sistema se permite que en caso de grandes retenciones en un ramal, se activen los semáforos y dar prioridad al mismo

- **Avda. Comunidad Valenciana – Avda. Severo Ochoa.** Corresponde a un cruce en cruz donde se permiten la totalidad de movimientos internos, teniéndose que regular semafóricamente con una estructura de cuatro fases, lo que reduce capacidad a las vías de entrada al cruce. Es paso obligado de las entradas y salidas a Benidorm por la zona de Levante. Además es punto de unión de los viajes con destino a Aqualandia, ya sean aquellos que han entrado a la ciudad por el peaje de Levante o bien por la N-332. Entre las 10 y 13 horas, la intensidad de vehículos existente en la Avenida de la Comunidad Valenciana sentido salida de la ciudad (10.000 v/d), está al 90% de la capacidad, llegando en ocasiones la cola existente en ésta vía a afectar a la libre circulación de la rotonda de la Comunidad Europea.
- **Avda. Ricardo Bayona – Avda. Jaime I:** Ricardo Bayona es el único vial que conecta todos los viajes generados desde la zona de Poniente y que tienen como destino el centro histórico o la zona de Levante. La intersección está regulada semafóricamente mediante una estructura de tres fases. La Avda. Ricardo Bayona, con una I.M.D. de más de 16.000 v/d, está en situación de congestión entre las 11 y 13 horas y entre las 19 y 20 horas, alcanzándose índice de congestión del 85%.
- **Calle Ruzafa:** Esta calle forma parte del viario local, con gran volumen de peatones (3.000 peatones/hora), zonas de comercio, gran actividad de carga y descarga de mercancías. Sin embargo, es utilizada como vía de comunicación entre Poniente y Levante, con una circulación en hora punta de más 600 vehículos, lo que provoca situaciones conflictivas de tráfico, prácticamente durante todo el día.
- **Avda. Severo Ochoa:** Los problemas de tráfico en esta vía son más puntuales que los comentados para otras vías e intersecciones, concretándose en horarios entre las 10 y 11 horas (sentido Ametlla del Mar) y entre las 19 y 20 horas (sentido Comunidad Valenciana), horarios que coinciden con la entrada y salida de Aqualandia.

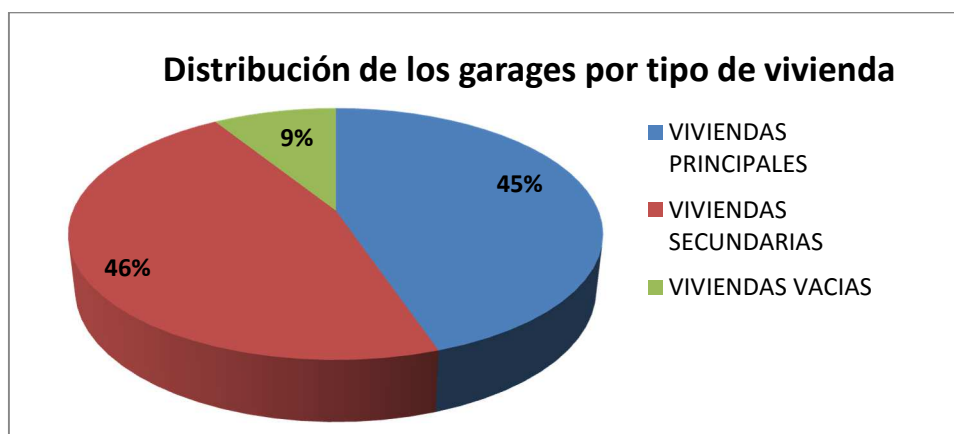
D-3.3 APARCAMIENTO

Como hemos visto la tipología de estacionamiento en calzada es muy variada, así como su distribución en las distintas zonas de Benidorm.

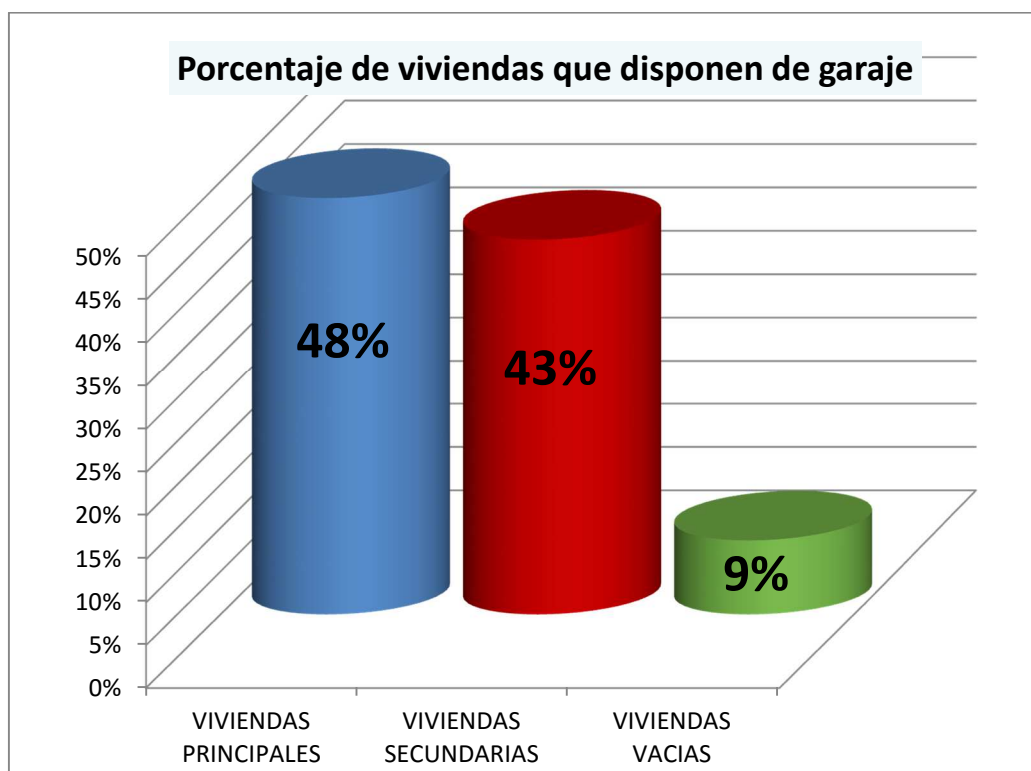
En total se han contabilizado 15.436 plazas disponibles en calzada, de las cuales 9.074 son de estacionamiento libre, 2.862 de estacionamiento regulado, 152 de plazas para personas de movilidad reducida y 3.348 de estacionamiento de motocicletas.



Como hemos visto, la distribución de las plazas de estacionamiento en garajes privados varía en función del tipo de edificación existente en la zona, así como la tipología de la vivienda, residencial o vacacional. Esto implica que aunque el número estacionamientos de garajes autorizados es muy elevado, la cantidad de los garajes asociados a una primera vivienda es de un 45%, encontrándose zonas en las que hasta un 84% de las plazas son para viviendas secundarias.



Otro dato a tener en cuenta, es el porcentaje de viviendas que disponen de garaje, según los datos del Censo de Población y Vivienda de 2011 realizado por el INE:



Esto hace que la problemática del estacionamiento en la calzada varía sustancialmente dependiendo de la época del año, ampliándose considerablemente las zonas con déficit de aparcamiento en los meses de verano y en Semana Santa. Uno de los factores que afecta al déficit de plazas de estacionamiento en épocas de máxima demanda turística, es el incremento del estacionamiento de larga duración, disminuyendo considerablemente la rotación de las plazas.

Las principales zonas con un déficit significativo de aparcamiento es la zona centro de la ciudad, zona 1. En el Casco Urbano, subzona 2, la falta de aparcamiento es una constante a lo largo del año; y en la Colonia de Madrid, aunque durante el invierno existe un déficit de aparcamiento, es en verano cuando al absorber vehículos de las zonas próximas la falta de estacionamiento es más problemática.



Actualmente junto con el PMUS, se está redactando un estudio específico del aparcamiento en Benidorm, el Plan de Estacionamiento Sostenible (PES), en el que se hace un análisis y diagnóstico más detallado de todas las subzonas con déficit de aparcamiento, evaluando el estacionamiento regulado, el aparcamiento no regulado, los parkings públicos, así como el uso de la vía para labores de carga y descarga, además de los flujos de movimiento que se establecen en la ciudad de Benidorm. El PES profundiza y concreta las líneas de actuación más óptimas en lo referente al aparcamiento, con el objetivo de configurar un plan integral que permita al Ayuntamiento desarrollar un programa de actuación consensuado con la situación real del municipio.

D-3.4 TRANSPORTE PÚBLICO

D-3.4.1 TRANSPORTE URBANO

La red de transporte público de Benidorm está compuesta por 20 líneas, de las cuales 4 son turísticas, el servicio de todas ellas es prestado por Llorente Bus, empresa del Grupo Avanza.

Suponiendo una distancia admisible para el usuario de 150 metros a la parada más cercana, la red de transporte público tiene una cobertura espacial correspondiente al 75% de la zona urbana. En este aspecto hay que considerar que zonas con gran poder de atracción/generación de viajes como es la zona de ampliación del casco antiguo, zona sur del parque de L'Aiguera e incluso el Ayuntamiento de Benidorm, tienen un acceso restringido a la red de transporte público, cuyas paradas más cercanas con frecuencias aceptables están situadas en Avd. del Mediterráneo, Avda. Jaime I o Avda. Alfonso Puchades.

Otros centros de atracción como son el polideportivo de Foietes o el Palacio de deportes de Benidorm, también presentan falta de cobertura espacial.

En la zona de Poniente, la problemática radica en que, al ser sentido único la Avd. de la Armada Española y dependiendo del destino del usuario, puede ser que el tiempo de permanencia en el autobús sea excesivamente largo o bien tenga que caminar 500 metros hasta coger el autobús en aquella parada que le lleve de una forma directa a su destino.

El sistema tarifario parece adecuado, con cinco tipos de billetes que abarca la práctica totalidad de tipo de usuarios:

- Billete normal
- BonoBus
- Benidorm Card 1 Day
- Bono escolar
- Bono oro

A pesar de que la oferta del transporte urbano parece bien planificada aunque siempre mejorable, el número de usuarios que utiliza este tipo de transporte es realmente bajo, debiéndose incentivar su uso.

Parte de la problemática del escaso uso que tiene el transporte público puede ser debido a la falta de información del usuario. Hay que destacar que en una ciudad como Benidorm, cuya población estacional supera con creces a la población residente, es fundamental que la información sobre el servicio de transporte público esté claramente definida.

Dentro de la información que se da al usuario sobre el servicio de transporte público, éste se puede dividir entre la señalización vial que indica la ubicación de las paradas de autobuses y la información que se da de las características del servicio en cada una de las paradas. Durante la participación ciudadana, uno de los comentarios que ha salido al respecto, ha sido la necesidad de generar planos con las líneas, de modo que el turista puede situarse y ver las distintas líneas que existen para su desplazamiento.

Con respecto a la señalización vial no hay una estandarización en el tipo de elemento vertical que define claramente que se trata de una parada de bus e incluso en muchos casos, la señalización existente hace dudar si realmente se trata de una parada para transporte público urbano.

En la información que del servicio se da en las paradas, se puede generalizar en tres casos:

- 1-. Información completa de la red de transporte público, con un plano general de las líneas. Este tipo de información está ubicada en las paradas que tienen marquesinas.
- 2-. Información individual de las líneas que tienen servicio en la parada. Esta información está situada en paradas con marquesina y en paradas con soportes de señalización vertical adaptados para este tipo de información
- 3-. Sin información. Existen paradas en la que únicamente se señala verticalmente, sin ningún tipo de información de las líneas que paran ni de sus destinos.

Problemática detectada

- Imposibilidad de acceso a ciertas zonas por infraestructura viaria.
 - Barrio Imalsa/Els Tolls.
 - Zona centro histórico.
 - Zona de poniente.
- La congestión viaria provoca pérdidas en la frecuencia de paso y descenso muy acusado de la velocidad comercial.
- No existen ningún tipo de medidas de prioridad al transporte público.
- La cobertura espacial y temporal es deficiente.
- Los horarios de inicio y fin del servicio no están adaptados a los horarios de las empresas.
- Las líneas de autobuses circulares no son adecuadas para acceder a ciertos lugares de atracción.
- Paradas de autobuses.
 - Algunas mal ubicadas y poco visibles para el usuario.
 - Algunas sin señalización de que corresponde a una parada.
 - Mobiliario inexistente en algunas paradas, en otras escaso y en general obsoleto.
 - La información que se ofrece del servicio en las paradas es inexistente o deficiente.
 - Espacio de espera de usuarios en ocasiones mínimo y mal acondicionado.

D-3.5 MOVILIDAD PEATONAL

El número de desplazamientos que se realizan en la ciudad de Benidorm a nivel general es de un 70%, esto da una idea de la importancia que tiene el peatón en la ciudad.

Actualmente la ciudad de Benidorm cuenta en el centro de la ciudad con varias calles peatonales, situadas en un alto porcentaje en la casco antiguo de la ciudad y su ensanche..

Se puede hacer una clasificación dependiendo del tipo de calle peatonal que se trate, en los siguientes términos:

- Calles peatonales cerradas al tráfico rodado, calles del Barrio El Calvari por ejemplo.
- Calles peatonales donde existe circulación restringida de vehículos dependiendo de la hora del día, como es el caso del Paseo de la Carretera.
- Zonas verdes peatonales: Corresponden a zonas peatonales verdes, como puede ser la Avd. de Murcia o los pasajes transversales al Carrer del Municipi. En total son 1.300 metros de este tipo de vial, al que habría que añadir la superficie completa del Parque de L'Aigüera.

Uno de los problemas que se plantea en zonas peatonales con acceso restringido a vehículos, es la posible interacción entre estos dos modos de transporte.

Prácticamente la totalidad de este tipo de vías, presenta plataformas diferenciadas de circulación vehicular y peatonal. En estas circunstancias, y a pesar de ser zonas peatonales, siguen siendo los vehículos los que tienen preferencia por el hecho de existir una calzada (circulación vehicular) y unas aceras (circulación peatonal).

En el casco antiguo sí existe una continuidad en las vías peatonales, creándose una zona amplia peatonal. Sin embargo, en el ensanche del casco antiguo y otras calles aisladas de la ciudad, las zonas peatonales no tienen continuidad, lo que provoca una falta de interconexión entre ellas.

D-3.6 MOVILIDAD CICLISTA

La ciudad de Benidorm cuenta en la actualidad con varios tramos de carriles bici, de los cuales, se puede circular de forma continua, sin zonas intermedias sin carril exclusivo para bicicletas, un total de 24 kilómetros. La principal necesidad para el

crecimiento del uso de la bicicleta, es la creación de una red mallada, que conecte las principales zonas de la ciudad.

D-3.7 SEGURIDAD VIAL

La reducción en el número de accidentes que se producen en zonas urbanas, es uno de las principales preocupaciones de los responsables municipales. En el caso de Benidorm, en los últimos años, el número de accidentes con víctimas, ha disminuido de forma considerable, pero a pesar de ello sí han de tomarse medidas preventivas adicionales a las actuales.

La disminución en el número de accidentes que se producen, parte siempre de un estudio de los motivos y circunstancias que rodean cada una de los accidentes que tienen lugar en la ciudad.

A nivel general, los partes de accidentes se cumplimentan de forma no excesivamente minuciosa, dependiendo de los criterios propios del agente que realiza la diligencia. Estos partes formarán parte del proceso estadístico para obtener datos anuales de accidentalidad.

Esta forma de actuación necesita una reconsideración, partiendo de la base que cualquier accidente que se produzca necesita un estudio posterior de las circunstancias del accidente, de forma que se puedan adoptar medidas particulares o generales, que eviten más accidentes cuando confluyan las mismas circunstancias.

Estos estudios posteriores no se pueden realizar si no existen unos criterios muy claros a la hora de rellenar los partes de accidentes. Es totalmente necesario que estos criterios surjan a partir de reuniones conjuntas entre los técnicos que realizarán los estudios de los accidentes y los agentes que cumplimentan la diligencia.

Parte de los accidentes que se producen en zonas urbanas corresponden a exceso de velocidad. En este aspecto, se están ejecutando desde hace unos años, resaltes en la calzada para disminuir la velocidad. La legislación actual con respecto a los resaltes, define cómo debe ser su geometría.

Otra de las situaciones que pueden ser conflictivas en cuanto a accidentalidad, son los pasos de peatones. En este aspecto se han observado las siguientes circunstancias:

- En Avenidas de gran longitud que incitan a una circulación a velocidades altas dentro del rango urbano, se intercalan pasos de peatones semaforizados y no semaforizados. Esta situación provoca que conductores que está viendo un

semáforo en verde a cierta distancia de su posición, aumente en primer lugar la velocidad de circulación y en segundo lugar presten menos atención a los pasos de peatones sin semaforizar que están intercalados. Los ejemplos más significativos de esta situación están en Avenida del Mediterráneo y Avenida Europa.

- En los pasos de peatones sin semaforizar, es fundamental que el conductor distinga sin ningún tipo de dudas esta zona de preferencia al peatón. En horarios nocturnos existen muchos pasos de peatones que no son fácilmente distinguibles, ya sea por la escasa iluminación existente, pintura del cebreado peatonal en malas condiciones, señalización vertical deficiente o no visible o conjunto de estas circunstancias.
- Existencia de obstáculos en acera o calzada que dificulten la visibilidad del peatón y le obliguen a invadir la calzada para tener una mayor visibilidad.

D-3.8 SEÑALIZACIÓN

Ya se ha indicado, que por las características de ciudad turística, Benidorm, debe mejorar su señalización de indicación, aportando mayor información al usuario sobre los destinos posibles. Uno ejemplo claro, es la necesidad de informar de las principales vías de la ciudad, dirigiendo el tráfico por ellos, evitando que los usuarios con desconocimiento se muevan por las vías de menor orden para realizar trayectos entre las grandes zonas de la ciudad. Otro ejemplo que se puede nombrar, es que las conexiones con la red interurbana, autopista AP-7 y la carretera nacional N-332, deben señalizarse de forma clara, de modo que los trayectos se realicen de forma directa por los usuarios.

E.PLAN DE ACCIÓN

E-PLAN DE ACCIÓN

ÍNDICE

E-1. INTRODUCCIÓN.....	1
E-1.1 POLÍTICAS BÁSICAS. OBJETIVOS ESPECÍFICOS	3
E-1.1.1 FOMENTO DE LOS MODOS NO MOTORIZADOS.....	3
E-1.1.2 MAYOR PESO DEL TRANSPORTE PÚBLICO	3
E-1.1.3 USO MÁS RACIONAL Y AMBIENTALMENTE ÓPTIMO DEL ESPACIO PÚBLICO.....	4
E-1.1.4 INCIDIR SOBRE LA CONDUCTA DE MOVILIDAD DE LOS CIUDADANOS.....	4
E-1.1.5 CONTRIBUIR A LA PLANIFICACIÓN SOSTENIBLE DEL DESARROLLO URBANO	5
E-2. PEATONES.....	7
E-2.1 PLAN DE SEGURIDAD VIAL	7
E-2.1.1 POLÍTICAS NACIONALES.....	9
E-2.1.2 METODOLOGÍA.....	10
E-2.1.3 VELOCIDADES INADECUADAS.....	13
E-2.1.4 APARCAMIENTO INDISCRIMINADO	13
E-2.1.5 AUSENCIA DE VISIBILIDAD EN INTERSECCIONES.....	14
E-2.1.6 DEMASIADOS MOVIMIENTOS PERMITIDOS.....	15
E-2.1.7 ANCHURA INSUFICIENTE DE ACERAS	16
E-2.1.8 CRUCE DE PEATONES POR ZONAS INADECUADAS	16
E-2.1.9 PROXIMIDAD A LAS VÍAS DE PARQUES Y ÁREAS RECREATIVAS..	17
E-2.1.10 SEÑALIZACIÓN DEFICIENTE.....	17
E-2.1.11 CONFLICTOS ENTRE USUARIOS	18
E-2.1.12 EQUIPAMIENTO DEFICIENTE.....	18
E-2.1.13 PARADAS DE AUTOBÚS MAL UBICADAS.....	18
E-2.1.14 ESTRECHAMIENTO DE VÍAS CON DOBLE SENTIDO	19
E-2.1.15 ÁREAS RESTRINGIDAS- CASCO HISTÓRICO.....	19
E-2.1.16 SEÑALIZACIÓN URBANA	20
E-2.2 PLAN DE ACCESIBILIDAD	20
E-2.2.1 QUÉ ES UN PLAN DE ACCESIBILIDAD UNIVERSAL.....	24

E-2.2.2	PRIORIZACIÓN.....	25
E-2.2.3	ESQUEMA BÁSICO	27
E-2.2.3.1	Recogida de información.....	28
E-2.2.3.2	Evaluación.....	30
E-2.2.3.3	Propuestas de actuación	32
E-2.3	MEJORA Y AMPLIACIÓN DE LAS ACERAS	36
E-2.4	ADECUACIÓN SEGÚN NORMATIVA	40
E-2.5	CREACIÓN DE MÁS CALLES PEATONALES	42
E-2.5.1	Zona Ensanche Casco Antiguo	42
E-2.5.2	Avenida Armada Español – Paseo Poniente	44
E-2.5.3	Calle Pérez Llorca	44
E-2.6	MÁS DEFENSAS, MÁS SEGURIDAD Y MÁS PRIORIDAD AL PEATÓN....	45
E-3.	CICLISTAS.....	46
E-3.1	PLAN DE MOVILIDAD CICLISTA.....	46
E-3.1.1	OBJETIVOS DEL PLAN	47
E-3.1.2	EL DESARROLLO DEL PMC (PLAN DE MOVILIDAD CICLISTA)	49
E-3.1.3	LA APUESTA METODOLÓGICA.....	49
E-3.1.4	EJES ESTRATÉGICOS DE ACTUACIÓN	51
E-3.1.4.1	Características generales.....	51
E-3.1.4.2	Las ventajas de los desplazamientos en bicicleta.....	52
E-3.1.4.3	Facilitar su uso y convencer a los ciudadanos.....	53
E-3.1.4.4	Planificación y desarrollo de la red	55
E-3.1.4.5	Claves del éxito del Plan	56
E-3.1.4.6	Consideraciones generales de planificación.....	56
E-3.1.4.7	Estrategias en materia de normativas y ordenanzas	58
E-3.2	INTERCONEXIÓN Y MALLADO DE LA RED DE CARRIL BICI EXISTENTE 58	
E-3.2.1	SECCIONES TIPO DE CADA MODALIDAD DE VÍAS CICLISTAS	62
E-3.2.2	LA ELECCIÓN DE LA TIPOLOGÍA DE VÍA CICLISTA EN FUNCIÓN DEL CONTEXTO VIARIO.....	68
E-3.2.3	CRITERIOS PARA LA OBTENCIÓN DE ESPACIO PARA LA BICICLETA 71	
E-3.2.1	CORTO PLAZO.....	74
E-3.2.2	MEDIO PLAZO	76
E-3.3	AMPLIACIÓN BICIDORM.....	77
E-3.4	ESTRATEGIAS DE INTERMODALIDAD CON EL TRANSPORTE.....	78

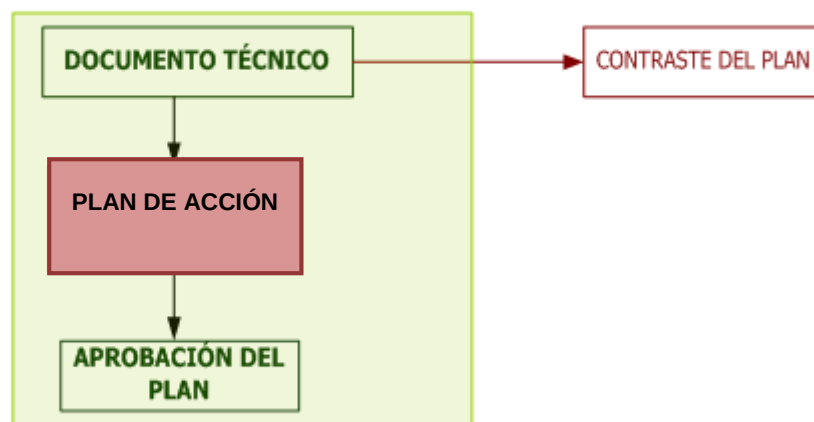
E-3.5	ESTRATEGIAS EN RELACIÓN A LA EDUCACIÓN	79
E-3.6	RECOMENDACIONES PARA LA PROMOCIÓN DE LA BICICLETA	80
E-3.7	MEDIDAS DISUASORIAS DEL USO DEL VEHÍCULO PRIVADO	81
E-3.8	PROGRAMA DE APARCAMIENTOS	82
E-3.9	SEÑALIZACIÓN	85
E-3.10	ADAPTACIÓN DE LAS NORMATIVAS MUNICIPALES	87
E-4.	TRANSPORTE PÚBLICO	88
E-4.1	MEJORA TRANSPORTE URBANO	88
E-4.2	MÁS IDENTIDAD A LAS PARADAS	89
E-4.3	MÁS INFORMACIÓN AL USUARIO	90
E-4.4	PLAN DE TRANSPORTE A CENTRO EDUCATIVOS	91
E-4.5	TRANSPORTE COLECTIVO DISCRECIONAL	92
E-4.6	MEJORA DE LA INTERMODALIDAD	93
E-5.	TRANSPORTE PRIVADO	95
E-5.1	PLAN DE SEÑALIZACIÓN	95
E-5.1.1	METODOLOGÍA	95
E-5.1.1.1	Fase 1: Tratamiento de la información viaria	95
E-5.1.1.2	Fase 2: Tratamiento de elementos de interés turístico	96
E-5.1.1.3	Fase 3: Establecimiento de áreas de señalización	98
E-5.1.1.4	Fase 4: Selección y verificación de cruces posibles	99
E-5.1.1.5	Fase 5: Representación de localizaciones de nuevas señales	100
E-5.2	RESTRICCIÓN DE CIRCULACIÓN	100
E-5.3	MÁS CALLES CON VELOCIDAD LIMITADA	101
E-5.3.1	MEDIDAS GENÉRICAS DE APLICACIÓN EN ZONAS 20 Y 30	101
E-5.4	PLAN DE ESTACIONAMIENTO SOSTENIBLE	107
E-6.	GESTIÓN DE LA MOVILIDAD	108
E-6.1	PLANES DE MOVILIDAD A LOS CENTROS DE TRABAJO	108
E-6.1.1	CAMINO ESCOLAR	111
E-7.	FORMACIÓN Y EDUCACIÓN	114
E-7.1	PROGRAMA DE APRENDIZAJE DEL USO DE LA BICICLETA	114
E-7.2	PROGRAMA DE FORMACIÓN PARA LA CONDUCCIÓN EFICIENTE	114
E-8.	GESTIÓN DE FLOTAS DE VEHÍCULOS LIMPIOS	116
E-8.1	ADQUISICIÓN Y CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS LIMPIOS	116
E-8.2	POTENCIACIÓN DE VEHÍCULOS DE DISTRIBUCIÓN CON BAJAS EMISIONES	117

E-8.3	PROGRAMA COCHE DE USO COMPARTIDO (CAR SHARING).....	118
E-8.4	ADQUISICIÓN DE VEHÍCULOS LIMPIOS EN REPOSICIÓN DE LA FLOTA MUNICIPAL.....	120
E-9.	PLAN DE SEGUIMIENTO COMISION DE MOVILIDAD.....	121

E-1. INTRODUCCIÓN

Tras el análisis de la situación actual de los distintos modos de transporte, de Benidorm, se pasa a elaborar el presente plan de acción (programa de actuaciones). Esta fase, es la de mayor repercusión del PMUS, ya que a partir de las propuestas realizadas en esta fase, se obtendrán actuaciones que posteriormente se desarrollarán como planes de acción concretos, estudios de viabilidad y en algunos casos proyectos de construcción.

El esquema característico de esta fase es el siguiente:



La figura anterior explica la cadencia lógica de generación de documentos y su control. En primer lugar, y siempre a partir del documento técnico, se genera un plan de acción para desarrollar una política de mejora de la movilidad en un aspecto concreto. La definición del objetivo y de los cambios a realizar se debe valorar desde el punto de vista energético y económico. Cuando el análisis de los indicadores de movilidad estimados y la disponibilidad económica sean positivos, se propondrá la aprobación del plan. Del plan emanarán cuantos documentos se consideren precisos para la consecución del objetivo de movilidad definido, Así mismo, se propondrá una programación para su consecución, con un plan de inversión en fases o escenarios, dependiendo de su complejidad. Finalmente, se ejecutará y contrastará con el documento técnico original, en este caso el PMUS, para su revisión ulterior. Con esta comprobación se cierra el ciclo que puede empezar de nuevo, con la definición de objetivos más ambiciosos.

En esta fase, ya definida en la metodología empleada, se realizarán propuestas que vendrán a mejorar aspectos de movilidad reflejados en la situación actual analizada.

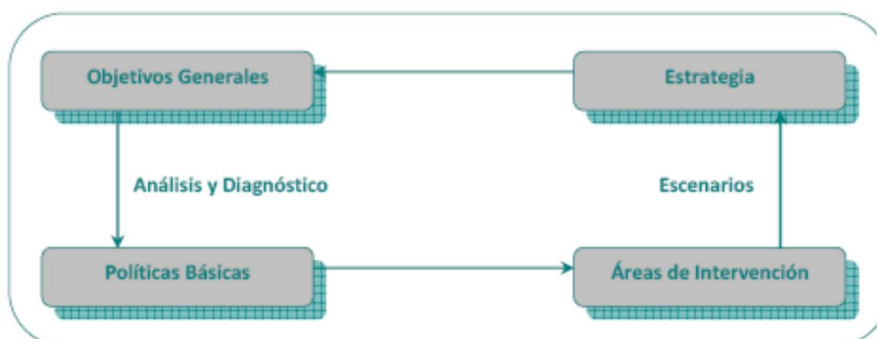
Cabe destacar, que dichas propuestas, se llevarán a cabo, teniendo en cuenta, la determinación de cuatro Políticas Básicas:

- a. Fomentar los modos de transporte no motorizados.
- b. Potenciar un mayor peso del transporte público respecto al automóvil privado en el reparto modal.
- c. Conseguir un uso más adecuado, social y ambientalmente óptimo del espacio público.
- d. Incidir sobre la conducta de movilidad de los ciudadanos.
- e. Contribuir a la planificación sostenible del desarrollo.

Cada una de ellas tiene objetivos específicos y da lugar a un paquete de programas y medidas de actuación. Las áreas incluidas en el Plan serán las siguientes:

- Movilidad peatonal
- Movilidad ciclista
- Transporte público
- Ordenación del tráfico
- Aparcamientos (definido en el PES)
- Gestión de la movilidad para colectivos específicos con rutas seguras.

Con el programa de actuación desarrollado, se busca modificar notablemente las tendencias actuales de movilidad, reducir el impacto ambiental del transporte, mejorar el balance energético y promover un desarrollo urbanístico más sostenible.



E-1.1 POLÍTICAS BÁSICAS. OBJETIVOS ESPECÍFICOS

E-1.1.1 FOMENTO DE LOS MODOS NO MOTORIZADOS

Los objetivos perseguidos con el presente PMUS pretenden:

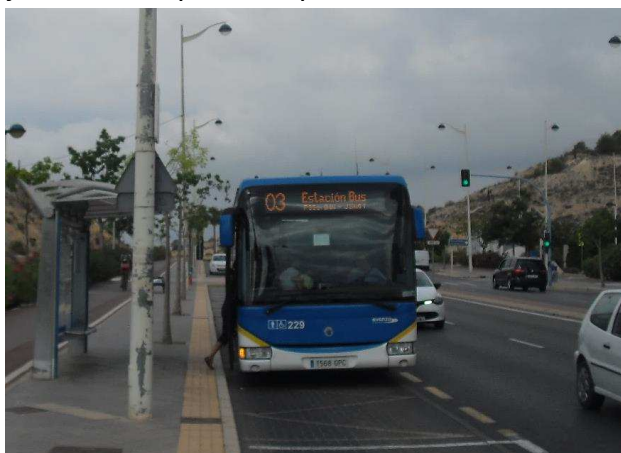
- Incrementar o al menos mantener la cuota de los modos no motorizados en el reparto modal de la movilidad urbana.
- Aumentar el atractivo del espacio peatonal.
- Desarrollar una infraestructura de conexión no motorizada de todos los núcleos y barrios entre sí.
- Desarrollar una política integral de la bicicleta.

La importancia del viaje a pie y el potencial crecimiento del uso de la bicicleta, hacen conveniente la separación de esta política (fomento de la movilidad no motorizada) en dos áreas de intervención: movilidad peatonal y movilidad ciclista.

E-1.1.2 MAYOR PESO DEL TRANSPORTE PÚBLICO

La tendencia de reparto modal entre modos motorizados, automóvil privado y transporte público, ha sido siempre ampliamente favorable al primero. Los grandes éxitos de algunos sistemas de transporte urbano que, por su calidad o por las políticas tarifarias adoptadas no han perdido viajeros son empañados por el incesante aumento de la movilidad en automóvil privado.

Benidorm no es una excepción y el aumento de viajes en transporte público siempre es inferior al de la movilidad en automóvil privado. Por ello, resulta imprescindible modificar la tendencia en el reparto modal, aumentando el peso del transporte público en la movilidad global motorizada.



Las áreas de intervención que siguen esta política son: a) promoción del transporte público; y b) estrategia de ordenación de tráfico.

E-1.1.3 USO MÁS RACIONAL Y AMBIENTALMENTE ÓPTIMO DEL ESPACIO PÚBLICO

El espacio público urbano es escaso y susceptible de un mayor disfrute por los ciudadanos.

Tradicionalmente, la ocupación de espacio viario por el automóvil ha sido dominante sobre otros usos de transporte o equipamiento. La recuperación del espacio urbano pasa necesariamente por la reducción del espacio dedicado al automóvil y mejorar las condiciones ambientales del espacio público.

En consecuencia, objetivos de esta política serán:

1. Reducir el ruido y la contaminación en el espacio público.
2. Reducir el riesgo y el peligro en el espacio público.
3. Reducir la presencia de automóviles en el espacio público.
4. Ampliar la autonomía de los niños, personas con discapacidad y personas mayores en el uso del espacio público.
5. Aumentar el atractivo del espacio público para los modos no motorizados, ampliando a su favor el reparto de la superficie viaria.
6. Recuperar espacio público estancial en determinados barrios y zonas.
7. Garantizar la accesibilidad de las personas con discapacidad.

Las áreas de intervención de esta política son, principalmente; a) Programas para la recuperación del espacio público para el ciudadano no motorizado (áreas de prioridad peatonal); b) Estrategia de aparcamiento; y c) adopción de vehículos limpios.

E-1.1.4 INCIDIR SOBRE LA CONDUCTA DE MOVILIDAD DE LOS CIUDADANOS

La denominada “gestión de la movilidad” incide sobre paquetes de medidas que tienen por objeto modificar las pautas o conductas de movilidad de colectivos específicos. Estas medidas, que vienen siendo aplicadas de manera sistemática en otros países europeos, se basan en el análisis, información, comunicación-participación y prueba de cambios de movilidad en colectivos de trabajadores, escolares y sus familiares, jóvenes, etc.

Una parte importante de la gestión de la movilidad se dirige a grupos con claras limitaciones de movilidad: mayores y personas con movilidad reducida. Ambos grupos son objeto de acciones dentro de los programas de promoción de los modos no

motorizados, seguridad y eliminación de barreras, que se exponen en los capítulos siguientes.

Entre los objetivos perseguidos, podemos apuntar los siguientes:

1. Modificar la cultura de la movilidad para dar más relevancia a los modos más sostenibles y equilibrar la movilidad con otras necesidades sociales.
2. Facilitar el acceso autónomo de los niños y jóvenes a sus centros educativos.
3. Reducir la conflictividad de las horas punta de acceso a los puestos de trabajo y escuelas.

Asimismo, toda política que busca modificar los hábitos de los ciudadanos debe basarse en planes de formación, comunicación y divulgación.

Siguiendo estos criterios, las áreas derivadas de esta política son: a) medidas de gestión de la movilidad sobre colectivos específicos; b) Planes de formación y educación; y c) Comunicación, divulgación y marketing.

E-1.1.5 CONTRIBUIR A LA PLANIFICACIÓN SOSTENIBLE DEL DESARROLLO URBANO

Por último, esta política se dirige a establecer mecanismos de desarrollo de los nuevos suelos y de las infraestructuras de transporte que sean sostenibles y ambiental y energéticamente eficientes.

Es clara la relación entre urbanismo y movilidad urbana. La tradicional forma de planificar la ciudad, basada en una especialización de los espacios para distintos usos, ha generado fuertes necesidades de movilidad motorizada que se convierten en necesidad de utilizar el automóvil cuando los nuevos desarrollos se sitúan en áreas dispersas y tienen baja densidad.

Con las limitaciones de un PMUS, que dista de tener las capacidades normativas en planeamiento urbanístico de un PMM (Plan de Movilidad Municipal), se puede influir en la programación de infraestructuras ciclistas y conexiones peatonales. También se pueden proponer modelos de diseño más sostenibles para las modificaciones del tejido urbano. No obstante, se excluye del ámbito cualquier nuevo desarrollo que, por otra parte, debería perseguir, en su concreción, alcanzar estos mismos estándares de sostenibilidad.

En ese sentido, no es política del Plan pero si política urbanística buscar un tipo de urbanización que facilite la movilidad peatonal, ciclista y cree las condiciones para ser servida en transporte público.

Atendiendo a los criterios de transporte, apuntaremos la necesidad de:

1. Un diseño de urbanización más adecuado al uso peatonal y ciclista.
2. Niveles mínimos de accesibilidad y cobertura de los nuevos desarrollos respecto del transporte público.

Esta política se desarrolla en dos áreas temáticas: a) política de suelo y b) política de infraestructuras.



E-2. PEATONES

E-2.1 PLAN DE SEGURIDAD VIAL

La Unión Europea considera que los usuarios de la carretera son el primer eslabón de la cadena de la seguridad vial, por lo que, independientemente de las medidas técnicas aplicadas, su efectividad depende en última instancia del comportamiento de los mismos. Por ello, son esenciales la educación, la formación y el cumplimiento de la normativa. No obstante, el sistema de seguridad vial también debe tener en cuenta los errores humanos y los comportamientos inadecuados, con el objetivo de corregirlos al máximo. Por consiguiente, todos los componentes, en particular los vehículos y las infraestructuras, deben ser diseñados con el fin de prevenir y limitar las consecuencias de dichos errores, especialmente para los usuarios más vulnerables.

Además del objetivo genérico, la Unión Europea ha determinado siete metas para la próxima década. Para cada una de ellas, propondrá acciones a nivel nacional y comunitario.

Objetivo nº 1: Mejora de la educación y la formación de los usuarios de la carretera

La Comisión Europea trabajará, en colaboración con los Estados miembros, cuando proceda, en el desarrollo de una estrategia educativa y formativa común sobre seguridad vial, que incluirá de manera destacada la integración del aprendizaje en el proceso previo a la concesión del permiso, así como requisitos mínimos comunes para los instructores de autoescuela.

Objetivo nº 2: Mayor cumplimiento de las normas de circulación

La Comisión Europea:

1. Trabajaré conjuntamente con el Parlamento Europeo y el Consejo Europeo para establecer el intercambio transfronterizo de información sobre seguridad vial.
2. Trabajaré para desarrollar una estrategia común de cumplimiento de las normas de seguridad vial, que incluirá:
 - 2.1. La posibilidad de introducir los limitadores de velocidad en los vehículos industriales ligeros y de obligar al uso de dispositivos de bloqueo por alcoholemia en determinados casos concretos;
 - 2.2. El establecimiento de Planes Nacionales de aplicación

Objetivo nº 3: Mayor seguridad de las infraestructuras viarias

La Comisión Europea:

1. Se asegurará de que solo se concedan fondos europeos a infraestructuras que cumplan las Directivas relativas a la seguridad vial y a la seguridad en los túneles;
2. Promoverá la aplicación de los principios pertinentes de gestión de la seguridad de las infraestructuras a carreteras secundarias de los Estados miembros, en particular mediante el intercambio de buenas prácticas.

Objetivo nº 4: Vehículos más seguros

La Comisión Europea:

1. Presentará propuestas para favorecer la seguridad activa y pasiva de vehículos como las motocicletas y los vehículos eléctricos;
2. Presentará propuestas teniendo en cuenta la armonización y la consolidación progresivas de las inspecciones técnicas y de las inspecciones técnicas en carretera;
3. Seguirá evaluando las repercusiones y las ventajas de los sistemas de cooperación a fin de encontrar las aplicaciones más útiles y recomendar las medidas pertinentes para su implantación sincronizada.

Objetivo nº 5: Promoción del uso de las tecnologías modernas para aumentar la Seguridad Vial

En el contexto de la aplicación del Plan de Acción y de la Directiva propuesta sobre los sistemas de transporte inteligente, la Comisión Europea colaborará con los Estados miembros con miras a:

1. Evaluar la viabilidad de readaptación de los vehículos comerciales y privados con sistemas avanzados de asistencia al conductor;
2. Acelerar la implantación del eCall (servicio paneuropeo de llamada de emergencia integrado en los vehículos) y estudiar su ampliación a otros vehículos.

Objetivo nº 6: Mejora de los servicios de emergencia y atención tras las lesiones

En colaboración con los Estados miembros y otros agentes participantes en la seguridad vial, la Comisión Europea propondrá la creación de una estrategia global de actuación en materia de lesiones en accidentes de tráfico y primeros auxilios.

Objetivo nº 7: Protección de los usuarios más vulnerables de la carretera

La Comisión Europea presentará propuestas con objeto de:

1. Supervisar y seguir desarrollando normas técnicas para la protección de los usuarios más vulnerables de la carretera;
2. Incluir los vehículos de dos ruedas en las inspecciones;
3. Aumentar la seguridad de los desplazamientos en bicicleta y de otros usuarios vulnerables de la carretera, por ejemplo, promoviendo la creación de infraestructuras adecuadas.

Los Estados miembros deben desarrollar o potenciar vías de información, comunicación y diálogo entre los usuarios de la carretera y las autoridades competentes. La Comisión Europea contribuirá a este esfuerzo.

E-2.1.1 POLÍTICAS NACIONALES

Las Líneas Básicas de la Política de Seguridad Vial 2011-2020, establecen para ese período las siguientes prioridades:

1. Proteger a los **usuarios más vulnerables**, entre los que se incluye a los niños, mayores, peatones y ciclistas.
2. Potenciar una **movilidad sostenible** y segura en las zonas urbanas, mejorando la seguridad en los desplazamientos de los usuarios más vulnerables y proporcionando un espacio y entorno seguro.
3. Mejorar la **seguridad de los motoristas**. El significativo aumento del parque de motocicletas y el especial riesgo al que se ven expuestos sus usuarios, exige la adopción de medidas para conseguir comportamientos más seguros de los motoristas, mejorar la convivencia con los otros modos de desplazamiento, incrementar la seguridad de las carreteras y mejorar el conocimiento de la accidentalidad y movilidad de este colectivo.
4. Mejorar la **seguridad en las carreteras convencionales**. En estas vías se registran el 32% de los accidentes con víctimas, el 58,7% de los fallecidos y el 45,3% de los heridos graves. Es preciso intervenir en la mejora de la seguridad de la carretera convencional a través de su diseño, especialmente para evitar salidas de la vía y colisiones frontales; al mismo tiempo, se debe conseguir comportamientos más seguros de los usuarios en las mismas.

5. Mejorar la seguridad en los **desplazamientos relacionados con el trabajo**. El elevado porcentaje de accidentes que tienen lugar al ir o al volver al trabajo, exige lograr el compromiso con la seguridad vial a través de la responsabilidad social corporativa de las organizaciones y mejorar el conocimiento de este tipo de accidentes.

6. **Mejorar los comportamientos** en relación al consumo de bebidas alcohólicas y a la velocidad en la conducción. La prevalencia de estos hábitos de comportamientos inseguros implica la necesidad de continuar con la reducción del consumo, por parte de los conductores, de bebidas alcohólicas y de drogas tóxicas, sustancias estupefacientes y psicotrópicas, así como de profundizar en una mayor percepción del riesgo asociado a la velocidad, mediante el desarrollo de acciones preventivas y la consolidación de las acciones de control del cumplimiento de la norma.

E-2.1.2 **METODOLOGÍA**

En este capítulo se recoge el proceso completo que llevará al lector de este manual a identificar los conflictos característicos de su población, así como las soluciones apropiadas para cada uno de ellos.

En primer lugar el evaluador realizará un completo trabajo de campo con el fin de obtener los siguientes datos:

- Identificación de los problemas característicos con la ayuda de las listas de chequeo incluidas en el Manual.
- Fotografías de todas aquellas situaciones conflictivas detectadas.
- Observaciones y quejas de los ciudadanos.
- Entrevistas con la policía local.

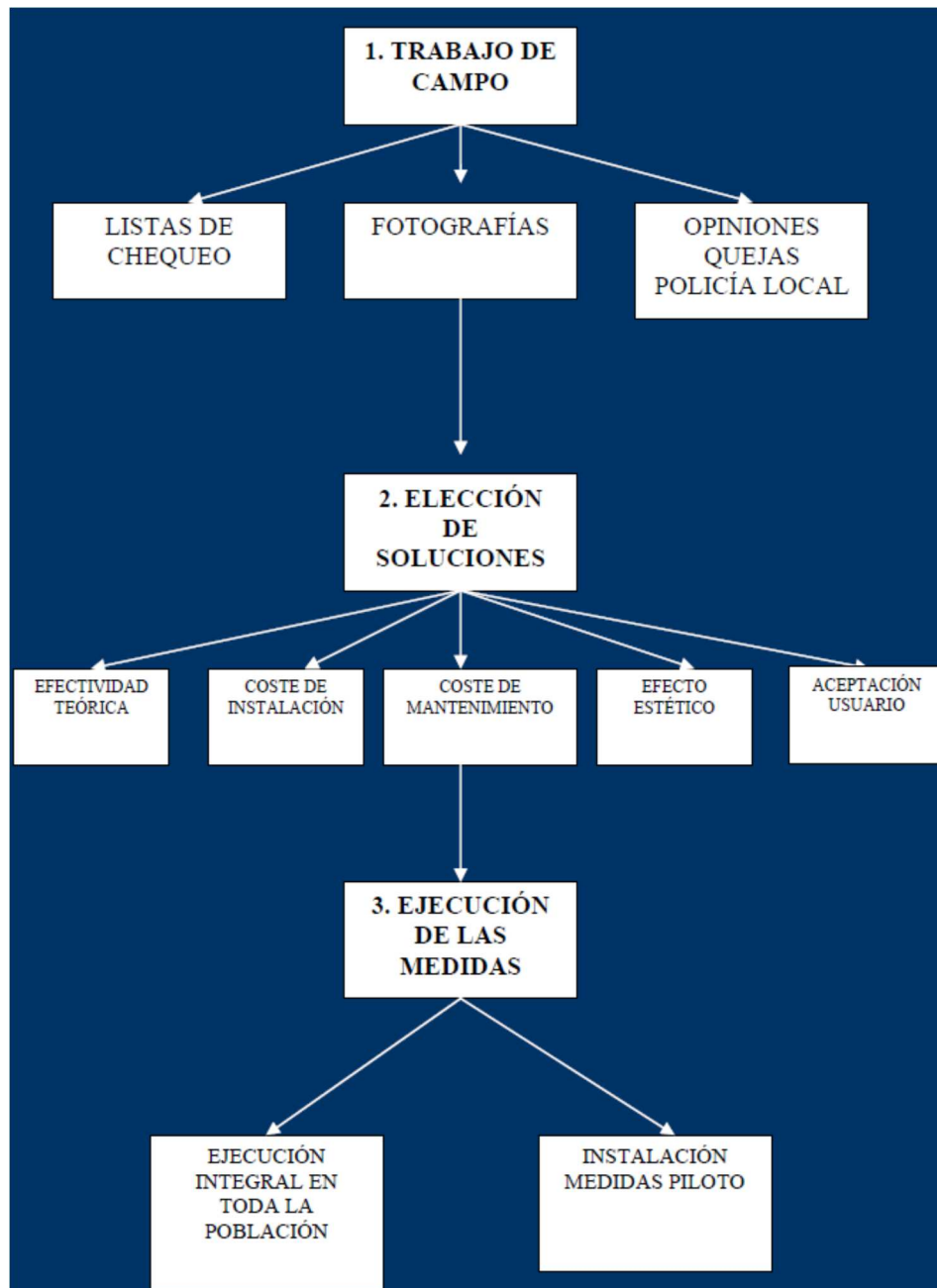
A continuación se buscará en los cuadros Problemas-Soluciones del Manual la solución más adecuada para cada problema en función de una serie de parámetros:

- Efecto estético.
- Coste de instalación.
- Coste de mantenimiento.
- Efectividad teórica.
- Aceptación por parte del usuario.

Una vez encontradas las medidas apropiadas, caben dos posibilidades:

- Instalación integral de todas las medidas.
- Instalación de una medida piloto por cada problema detectado para comprobar tanto la aceptación por parte del usuario, como su eficacia. Después del periodo de prueba pertinente, se procederá a la instalación integral de todas las medidas.

Se muestra a continuación un esquema en el que figuran todas las etapas necesarias para la identificación de los problemas y la posterior elección de la(s) solución(es) más adecuada(s).



En este apartado nos limitaremos a explicar los problemas que afectan, en general, a los entornos urbanos para que sean fácilmente identificables por los evaluadores en el trabajo de campo, incluso si éstos no fueran expertos en seguridad vial. En los cuadros de problemas-soluciones, podremos conocer, además de los conflictos y soluciones característicos para cada tipo de vía, las medidas aplicables en cada una de ellas para eliminar o reducir los problemas específicos detectados mediante las listas de chequeo.

E-2.1.3 VELOCIDADES INADECUADAS

Este problema puede producirse en tramos rectos de vías con buena visibilidad y con una anchura de carriles demasiado generosa. También aparece en avenidas con grandes tramos rectos y sin semáforos.



E-2.1.4 APARCAMIENTO INDISCRIMINADO

En este apartado se deben tener en cuenta, al menos, las siguientes consideraciones:

- Los coches estacionados en doble fila, sobre las aceras y en las esquinas de las intersecciones dan lugar a numerosos conflictos que en muchas ocasiones acaban produciendo graves accidentes de circulación.
- Los vehículos aparcados en doble fila producen un estrechamiento de la vía provocando retenciones de tráfico, así como el bloqueo de la salida de los coches aparcados correctamente.
- Los coches estacionados sobre las aceras impiden el paso de los peatones obligándolos a circular por la calzada, entrando en conflicto con los vehículos a motor.
- Los vehículos estacionados en las esquinas de las intersecciones hacen disminuir en gran medida la visibilidad de los conductores que acceden a ellas, constituyendo una de las mayores causas de accidentalidad en estas zonas.

A continuación mostramos una serie de fotografías que servirán como ejemplos de aparcamiento indiscriminado en diferentes áreas.



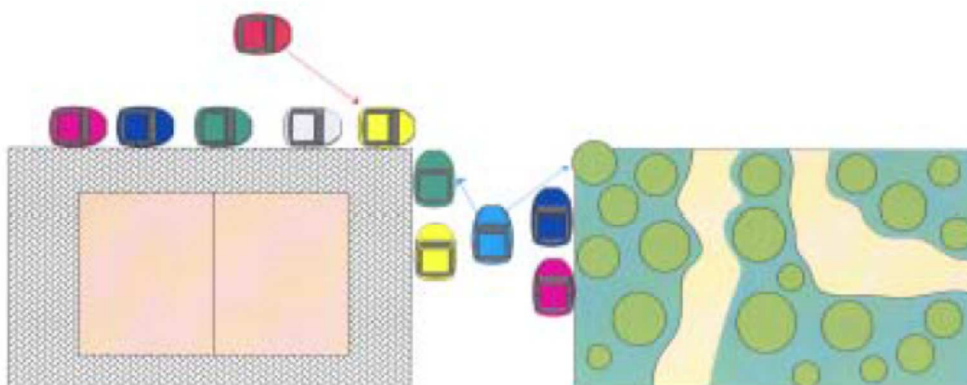
*Aparcamiento indiscriminado en Área Residencial. Aparcamiento indiscriminado en Polígono Industrial.
Fotos de Archivo AEC.*

E-2.1.5 AUSENCIA DE VISIBILIDAD EN INTERSECCIONES

Como ha quedado expuesto en el apartado anterior, este problema se produce casi siempre por el aparcamiento de los vehículos en las esquinas de las intersecciones. Otras causas pueden ser:

- Mobiliario urbano ubicado en las esquinas.
- Vegetación abundante.
- Puestos ambulantes, mercadillos.

A continuación se muestra una figura en la que podemos apreciar las visuales de los conductores que se aproximan a una intersección obstaculizadas por vehículos estacionados en las esquinas, así como por la vegetación abundante.

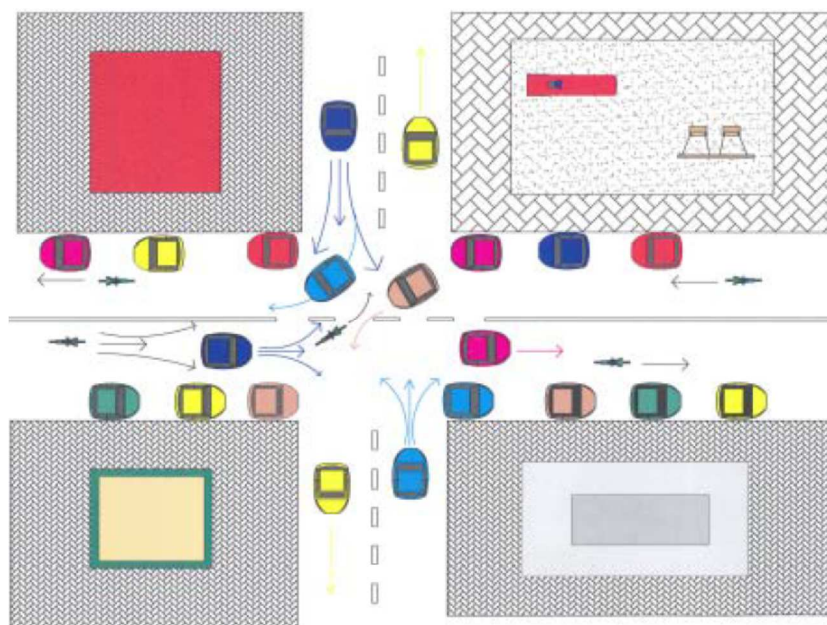


Visibilidades restringidas por vegetación y vehículos estacionados en las esquinas de las intersecciones.

E-2.1.6 DEMASIADOS MOVIMIENTOS PERMITIDOS

A menudo se producen en muchas intersecciones conflictos debidos a la gran cantidad de movimientos permitidos.

Mostramos a continuación una intersección problemática típica con todos los giros permitidos.

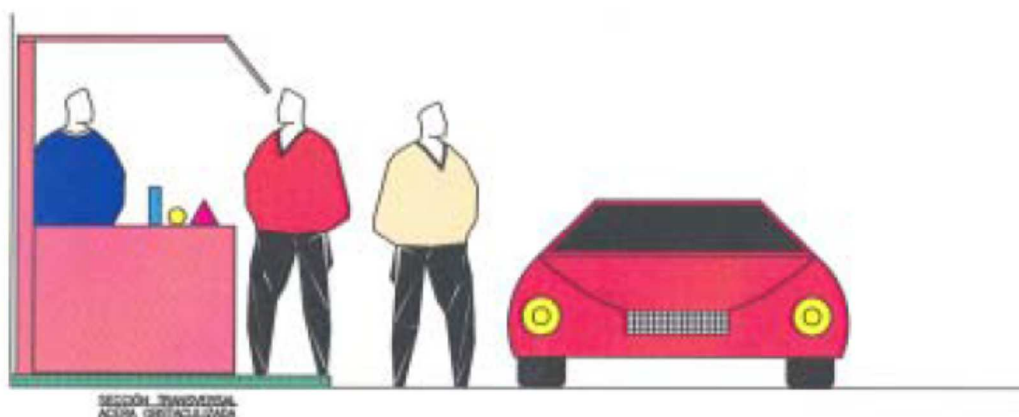


En la representación podemos comprobar la gran cantidad de conflictos que pueden aparecer en una intersección con todos los movimientos permitidos. La diferencia de velocidades entre los vehículos que acceden a la intersección (turismos, pesados, bicicletas) incrementa el riesgo de accidente.

E-2.1.7 **ANCHURA INSUFICIENTE DE ACERAS**

El establecimiento de puestos ambulantes y mercadillos en las aceras da lugar a un estrechamiento considerable de la zona reservada a la circulación peatonal. En ocasiones, el espacio libre para la circulación de los peatones es tan reducido que se ven obligados a caminar por la calzada, entrando en conflicto con los vehículos a motor.

A continuación podemos observar una representación de la situación descrita anteriormente.



E-2.1.8 **CRUCE DE PEATONES POR ZONAS INADECUADAS**

Según las estadísticas oficiales, la causa más frecuente de atropello de peatones atribuible a infracciones cometidas por éstos es el cruce de los mismos por zonas inadecuadas. Unas condiciones de visibilidad deficientes (meteorología, obstáculos físicos, vegetación, etc) pueden dar lugar a este tipo de accidentes que suelen ser fatales para el peatón víctima (se estima que con una velocidad de colisión de 40 km/h la probabilidad de fallecimiento del peatón es del 30%).

VELOCIDAD DE COLISIÓN (Km / h)	PROBABILIDAD DE FALLECIMIENTO DEL PEATÓN
80	100 %
60	85 %
40	30 %
20	10 %

Otra de las causas más frecuentes de accidentes entre peatones y vehículos es el cruce del peatón por zonas de escasa o nula visibilidad para el conductor del vehículo.

En la siguiente fotografía podemos observar un peatón oculto tras un árbol que se dispone a cruzar la calle por una zona indebida.

E-2.1.9 PROXIMIDAD A LAS VÍAS DE PARQUES Y ÁREAS RECREATIVAS

En muchos casos existen pistas deportivas y parques con áreas recreativas destinadas a los juegos de los más pequeños. A menudo estas zonas se encuentran ubicadas junto a una vía por la que circulan numerosos vehículos diariamente. Un descuido por parte de los responsables de los más pequeños o una pelota que se escapa del recinto y cruza la calle, pueden dar lugar a numerosos accidentes.



E-2.1.10 SEÑALIZACIÓN DEFICIENTE

Una señalización deficiente puede convertirse en una causa frecuente de accidentes en el interior de poblaciones de tamaño medio. Para los conductores de paso, una señalización informativa deficiente puede dar lugar a muchos accidentes de tráfico. Los conductores circulan distraídos intentando averiguar la dirección correcta o cometen infracciones al descubrir que han dejado atrás el desvío que buscaban.

No menos peligrosa es una señalización vertical u horizontal deficiente. Una escasa señalización vertical que recuerde la limitación de velocidad en el interior de la población dará lugar a velocidades inadecuadas. Por su parte, una ausencia de marcas viales fomentará el aparcamiento indiscriminado, velocidades inadecuadas, etc.

E-2.1.11 CONFLICTOS ENTRE USUARIOS

Peatones circulando por la calzada, vehículos obstaculizando el paso de los ciclistas, coches aparcados en las aceras, son algunas de las situaciones conflictivas que pueden acabar produciendo un accidente.

Otra causa de conflictos entre distintos tipos de usuarios es la diferencia de velocidades y masas desarrolladas por cada uno de ellos.



E-2.1.12 EQUIPAMIENTO DEFICIENTE

La iluminación, las balizas, las vallas, los bolardos, etc, son parte del equipamiento que deberían poseer las poblaciones para coadyuvar a otras medidas a garantizar la seguridad vial en su interior.

E-2.1.13 PARADAS DE AUTOBÚS MAL UBICADAS

Las paradas de autobús deben ubicarse en tramos rectos con buena visibilidad y, a ser posible, con un carril propio para facilitar la parada y reincorporación del autobús sin estorbar la marcha del resto de los vehículos.

E-2.1.14 ESTRECHAMIENTO DE VÍAS CON DOBLE SENTIDO

Una circunstancia frecuente en muchas poblaciones es el estrechamiento de la vía producido por viviendas u otros obstáculos que invaden parcialmente la calzada. A menudo a este estrechamiento se le añade una falta de visibilidad producida por el obstáculo en cuestión constituyendo una causa frecuente de conflictos.

En la siguiente figura podemos observar el estrechamiento producido por la invasión parcial de la vía por parte de una vivienda.

A continuación podemos observar dos fotografías en las que se aprecia la falta de visibilidad producida por un estrechamiento en una calzada de doble sentido de circulación.



Vista anterior y posterior del mismo estrechamiento producido por la invasión parcial de una vivienda.

E-2.1.15 ÁREAS RESTRINGIDAS- CASCO HISTÓRICO

El casco histórico debe ser respetado, con calles estrechas a veces con fuertes pendientes y lo que es más característico, con una configuración de calles no diseñada de antemano, sino adaptada a la disposición, a veces muy antigua, de las viviendas.

En estos casos se debe seguir limitando el acceso de los vehículos a determinadas calles con el fin de proteger los edificios de la contaminación o para favorecer el tráfico peatonal.



E-2.1.16 SEÑALIZACIÓN URBANA

Una señalización informativa insuficiente, mal ubicada o en mal estado de conservación puede traer consigo graves accidentes de circulación.

Los usuarios más afectados por una señalización informativa deficiente serán los de paso, que conducirán distraídos, sin prestar toda su atención a lo que ocurre en la carretera, mientras intentan encontrar el cartel informativo que les indicará la dirección que desean tomar.

Otra de las consecuencias de una señalización informativa inexistente, en mal estado o mal ubicada son las maniobras antirreglamentarias.

E-2.2 PLAN DE ACCESIBILIDAD

Como se ha podido observar en el análisis actual, Benidorm tiene un reparto modal peatonal cercano al 70%. La gran cantidad de desplazamientos realizados a pie, se apoya en dos pilares: en primer lugar su configuración urbana que se vertebra con infraestructuras de conexión en las playas de Poniente y Levante, en segundo lugar el acondicionamiento de las mismas como itinerarios peatonales de accesibilidad universal.

Para conseguir un aumento de los desplazamientos peatonales y que estos puedan ser realizados por todos los usuarios, es necesario seguir trabajando en dar más espacio al peatón y que este sea totalmente accesible para las personas con movilidad reducida.

Por lo anterior, se propone, que se lleve a cabo un PLAN DE ACCESIBILIDAD, que cubra todo el entorno urbano. Para dicho plan, se deberá contar con la ayuda de las asociaciones, principalmente las vecinales y las de movilidad reducida, como ONCE y ASMIBE entre otras.

En este plan de accesibilidad, en lo que respecta al medio físico, será de vital importancia el estudio de los ejes peatonales que conectas los barrios periféricos con el centro histórico de la ciudad. Se indican alguno de ellos:

- **Avenida Rey Jaime I:** recientemente en la zona comprendida entre Avenida Ricardo Bayona y Avenida Armada Española, se han ejecutado obra de mejora de itinerarios peatonales. Sin embargo el tramo existente entre la Avenida Ricardo Bayona y Avenida Beniardá, necesita una remodelación completa. De este modo, se buscará la generación de un gran eje peatonal totalmente accesible.





- **Avenida Beniardá:** este vial además de tener una gran importancia como entrada en vehículo privado a la ciudad, también es un eje peatonal muy significativo. Conecta el barrio de Foietes y Colonia Madrid con la zona centro.



- **Avenida Alfonso Puchades:** esta vía constituye un eje de comunicación transversal entre levante-centro-poniente. Aunque las secciones de las zonas peatonales son generosas, el transporte privado ocupa mucho espacio, siendo en algunos puntos, complicado cruzar la vía.



- **Avenida del Mediterráneo:** eje paralelo al Paseo de la Playa de Levante, de gran potencial comercial, que debe remodelarse para conseguir un mejor equilibrio de los modos de transporte sostenible. La reestructuración de esta avenida para dar mayor espacio al peatón implicará una limitación de acceso al vehículo privado y una reordenación de aparcamientos.

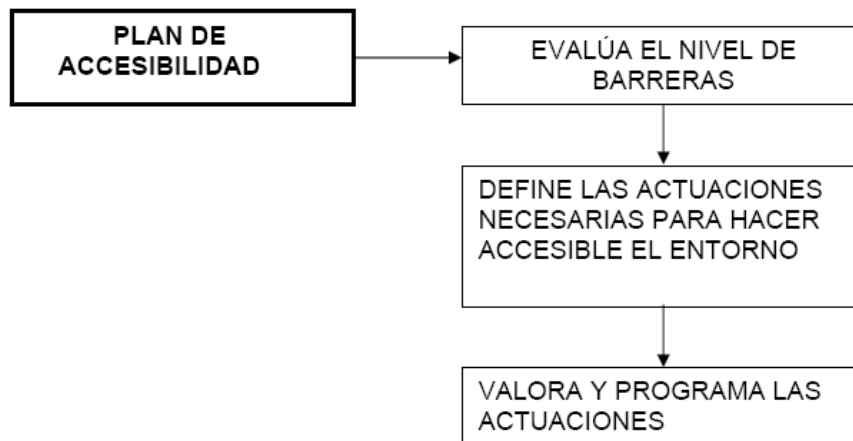


E-2.2.1 QUÉ ES UN PLAN DE ACCESIBILIDAD UNIVERSAL

Un Plan de Accesibilidad es un plan de actuación, cuyo objetivo es hacer accesible gradualmente el entorno existente, con el objetivo de que todas las personas lo puedan utilizar libre y autónomamente. El Plan evaluará el nivel de barreras que existen en un espacio determinado, definirá las actuaciones necesarias para adaptarlo, las valorará, priorizará y propondrá un plan de etapas para su ejecución.

El Plan evaluará y propondrá actuaciones para la eliminación de las barreras existentes en:

- Los **espacios de uso público**, como son calles, plazas, parques, etc.
- Los **edificios públicos**, tales como equipamientos culturales, administrativos, sanitarios, docentes, etc.
- Los elementos de una cadena de **transportes**, desde las paradas y estaciones hasta el material móvil.



E-2.2.2 PRIORIZACIÓN

Como trabajo previo a la redacción del Plan, se ha generado un plano general del municipio diferenciando zonas según nivel de prioridad.

Las zonas de **prioridad alta** contendrán:

- Itinerarios con mayores flujos peatonales que, en este caso, unen los hoteles a **puntos de interés como playas y el casco antiguo.**
- Los edificios públicos más concurridos, como el Ayuntamiento, Hacienda o Suma.
- Zonas de mayor intensidad comercial, Paseo de la Carretera y adyacentes
- Barrios con densidades de población alta y urbanización más antigua, el entorno del **casco antiguo de Benidorm, presenta un densidad de población muy elevada** lo que favorece los desplazamiento peatonales.
- Centros que den servicios a personas mayores o con problemas de movilidad.
- Las paradas de las líneas de transporte público. Prestando mayor atención a las zonas de prioridad alta y los centros educativos.



Las zonas de **prioridad media** contendrán los itinerarios, zonas, edificios o transportes no incluidos ni en la prioridad alta ni en la baja.

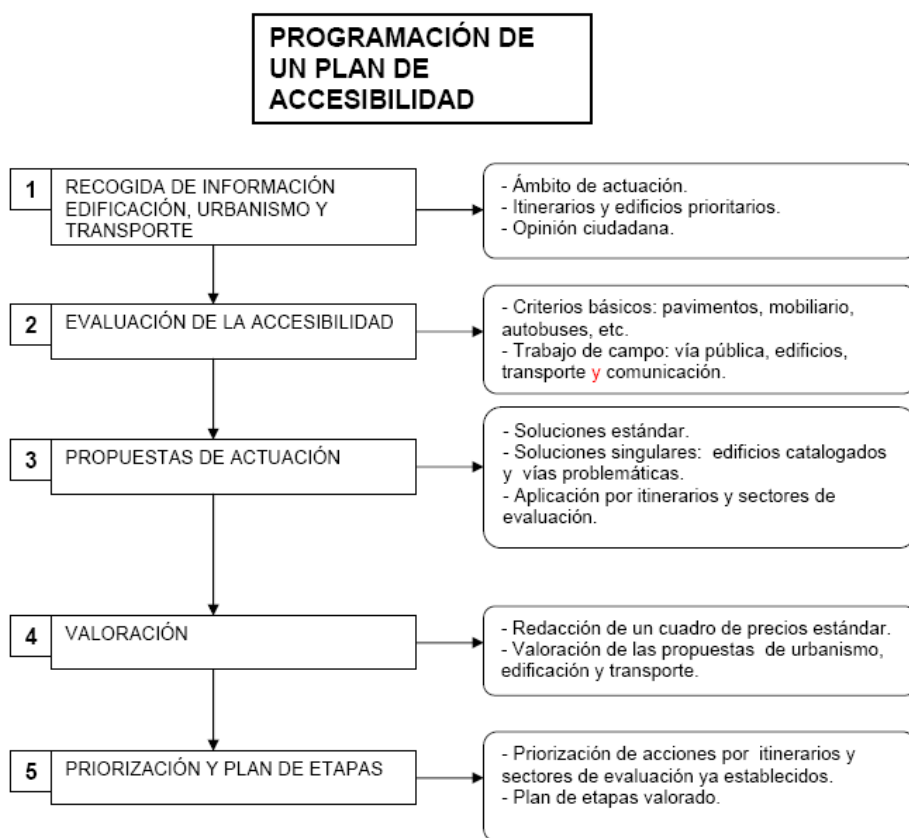
Las zonas de **prioridad baja** pueden contener:

- Zonas industriales, en especial las situadas en el perímetro o fuera del casco urbano.
- Urbanizaciones con baja densidad de población. También, en especial, las situadas fuera del casco urbano, como sería el caso de la zona de Terra Mítica
- Edificios públicos muy poco concurridos.

E-2.2.3 ESQUEMA BÁSICO

La redacción del Plan de Accesibilidad de Benidorm consistirá en realizar en los campos de urbanismo, edificación de uso público y transporte, los diferentes trabajos que se definen en el diagrama de programación detallado a continuación, la metodología presentada es la **publicada por Real Patronato sobre Discapacidad**.

El programa que se presenta a continuación es general, **estudiándose en el momento de su puesta en marcha por la comisión de seguimiento del PMUS**. De modo que puedan incluirse todos aquellos puntos de máxima preocupación para los vecinos y asociaciones.

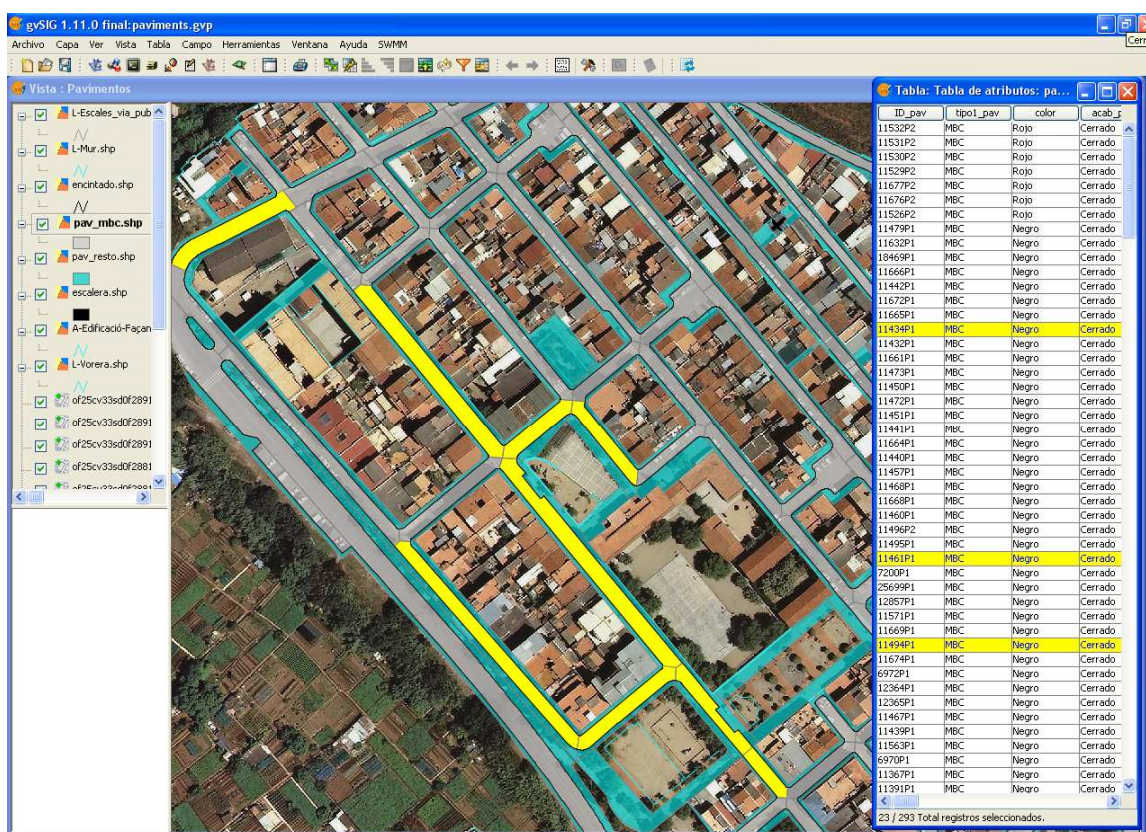


E-2.2.3.1 Recogida de información

Se trata de concretar los elementos sobre los cuales se debe actuar en cada campo de intervención: qué edificios, qué espacios públicos y qué aspectos del transporte público. Además se obtendrá la información que permitirá ir determinando niveles de prioridad, para la ejecución posterior de las acciones que determine el Plan.

A. Inventario físico y movilidad de la población

El primer elemento a tener en cuenta en un Plan de Accesibilidad es su **entorno físico** y la **movilidad de su población**. Se trata de obtener la configuración y características básicas del entorno construido, topografía del terreno, planos de los edificios y líneas de transporte, para confeccionar un listado de espacios, edificios y medios de transporte públicos, sobre el que se evaluará la accesibilidad, **toda esta información, deberá ser volcada un SIG.**



Movilidad de la población, este listado debe ir acompañado de la información relativa a la movilidad de la población. Así, por ejemplo, en la vía pública se detallarán los flujos peatonales de las calles; en la edificación, el nivel de visitas a los equipamientos, y en el transporte, el grado de utilización de las líneas.

También conviene conocer la residencia y los itinerarios más frecuentados por personas con problemas de movilidad (gente mayor, personas con movilidad reducida, invidentes,...), así como sus centros de interés, lo cual nos permitirá saber el grado de beneficio sobre esta población de una acción concreta de mejora de la accesibilidad. En este punto, juega un papel de gran importancia el contacto con las asociaciones, tal y como se ha indicado anteriormente (ONCE – ASMIBE).

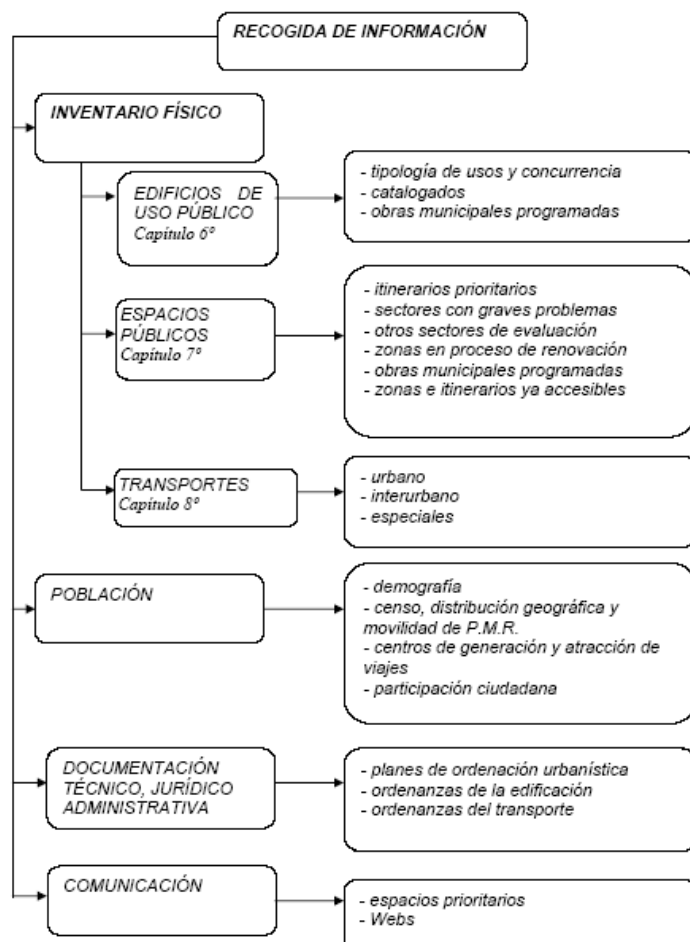


B. Obras municipales programadas

Es necesario preparar un dossier con las obras que el municipio tiene programadas ejecutar en los próximos años, tanto en la vía pública como en edificación. En las previstas a corto plazo, no hará falta hacer el trabajo de campo pero se deberá recordar que en sus proyectos se incorpore correctamente la accesibilidad.

C. Principales problemas percibidos por la población

Los residentes de una zona o barrio son quienes mejor conocen sus calles y plazas y también los problemas de movilidad, de manera que nos podrán ayudar a establecer mejor las prioridades del Plan.



E-2.2.3.2 Evaluación

Para proceder a evaluar la accesibilidad se seguirá el siguiente proceso:

1- Determinación de los requerimientos que se deben controlar de los elementos a evaluar, para lo que se recomienda **utilizar unas fichas**, donde se vuelquen todas las condiciones que contenga la normativa de ac

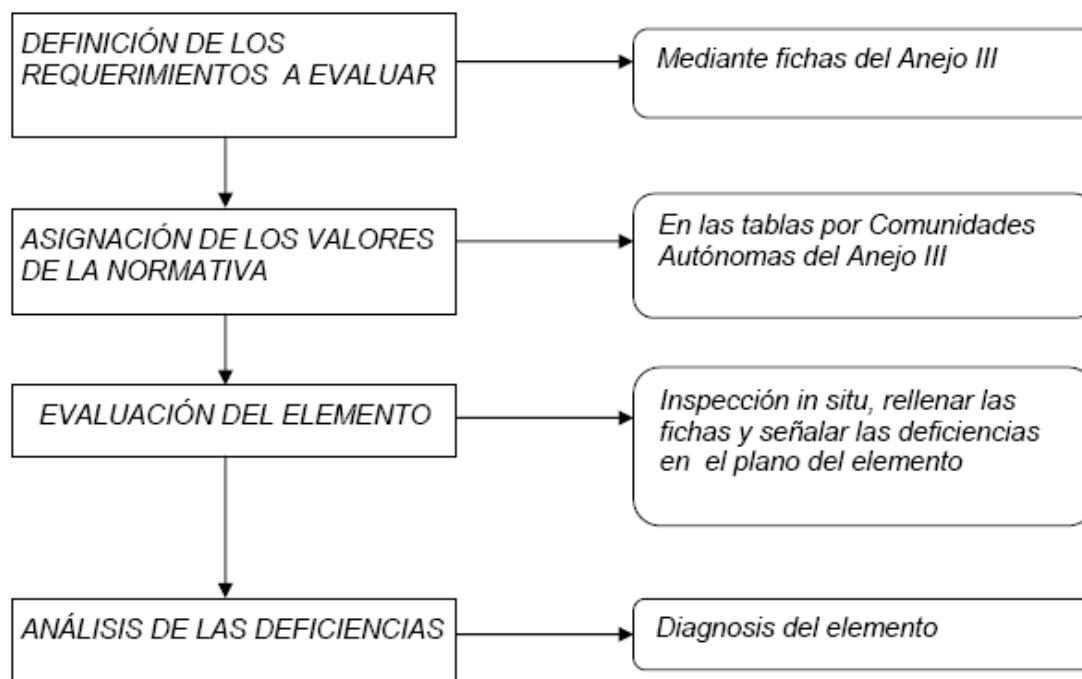


cesibilidad.

- 2- Añadir en las fichas los **valores que la normativa exige** para cada requerimiento.
- 3- **Inspección de los elementos y evaluación** con la ficha y un plano de cada uno de ellos, donde se volcarán todos los incumplimientos que se detecten.
- 4- **Análisis de las deficiencias y formulación de una diagnosis.**

<i>Ficha de campo: Itinerario peatonal</i>			
Itinerario/Sector	Tramo	U.1	ITINERARIO PEATONAL
CC.AA.			
COD	Requerimiento normativo	Valor norma	Situación actual (Indicar si todo el tramo cumple o sólo parcialmente)
Características generales			
ipe1	Ancho libre de obstáculos >=		
ipe2	Existe referencia de orientación de ancho		
ipe3	Altura libre de obstáculos >		
ipe4	Pendiente longitudinal <=		
ipe5	Pendiente transversal <=		
ipe6	Permite giro de acceso a elementos urbanos que lo requieran con circulo de diámetro >=		
ipe7	Prohibidos los desniveles aislados		
ipe8	Señalizar el itinerario accesible si hay alternativos no accesibles		
Pavimentos			
ipe9	Antideslizante		
ipe10	Sin Resaltes		
ipe11	Compacto, duro		
ipe12	Firme fijación al soporte		
Bordillo			
ipe13	Altura de bordillo <=		
ipe14	Diferente textura y color con calzada		
Observaciones, indicar obstáculos y croquis:			
Leyenda:			
PP = Paso de peatones	SR = Silla de ruedas	PC = pendiente calzada	IP = Itinerario peatonal
Comentario:			

El proceso de evaluación, se puede resumir con el cuadro adjunto:



E-2.2.3.3 Propuestas de actuación

Una vez acabado el trabajo de campo, se propondrán las actuaciones que se deben llevar a cabo para hacer accesibles los espacios, edificios y transporte interviniendo sobre los incumplimientos detectados. Sin embargo, dada la diversidad de edificios, espacios en la vía pública y elementos del transporte, es necesario agrupar al máximo las soluciones por “tipos”. Tan solo quedarán fuera de estos tipos aquellas soluciones especiales que, siendo necesario su planteamiento, no puedan ser gestionadas solamente desde el ámbito municipal.

Así distinguiremos dos niveles de actuación: tipológico y especial.

A. Nivel tipológico

Se refiere al que trata las soluciones tipo, y que puede dar origen a dos clases de actuaciones, estándares y singulares:

Actuación estándar (Actuación repetitiva)

Las actuaciones estándar son esas actuaciones repetitivas que se pueden aplicar en la mayoría de las deficiencias que se detecten, ya sean puntuales o de conjunto:

Puntuales (1 problema - 1 actuación)

Cada uno de los requerimientos exigidos para que un espacio o elemento sea accesible, implicará una actuación correctora cuando se incumpla, lo que significa que un primer conjunto de actuaciones son directamente las soluciones que se deben aplicar a cada uno de los requisitos que se exigen en las fichas de evaluación de la accesibilidad. Así, un ejemplo sería la colocación de una barra de soporte para inodoro, cuando ésta falte.

De conjunto (1 o + problemas - varias actuaciones)

Existe un segundo grupo de propuestas estándar que se refieren a actuaciones de conjunto porque se debe hacer una remodelación total del elemento analizado o porque se incumplen varios requerimientos. Así, por ejemplo, si en una calle la acera tiene un ancho inferior al que exige la normativa y tiene, además, mobiliario que no se puede colocar sin ocupar parte de la franja libre de paso obligatoria, se propondrá, si es posible, ensanchar la acera hasta la suma del ancho de la franja obligatoria más una franja donde se pueda ubicar el mobiliario.

Actuación singular (circunstancias especiales - tratamiento excepcional)

Existen siempre en una población calles con una pendiente muy inclinada, edificios catalogados u otras circunstancias que hacen excepcional el tratamiento de la accesibilidad. Estos casos deberán ser analizados con detalle y, probablemente, se deberán buscar soluciones específicas, que a menudo, no cumplirán todas las exigencias de la normativa.



B. Nivel especial

Este tipo de actuación corresponde a algunos casos en los que no se pueda aplicar la legislación de accesibilidad, sin antes resolver la capacidad legal de actuación del Ayuntamiento. Esta situación se puede dar si, por ejemplo, el Ayuntamiento ocupa pisos en régimen de alquiler, donde se debe analizar la capacidad legal de actuar o si, por ejemplo, existe en su territorio un parque natural protegido, donde sea difícil la construcción de itinerarios peatonales accesibles, por chocar las propuestas con algún aspecto de la normativa del parque.

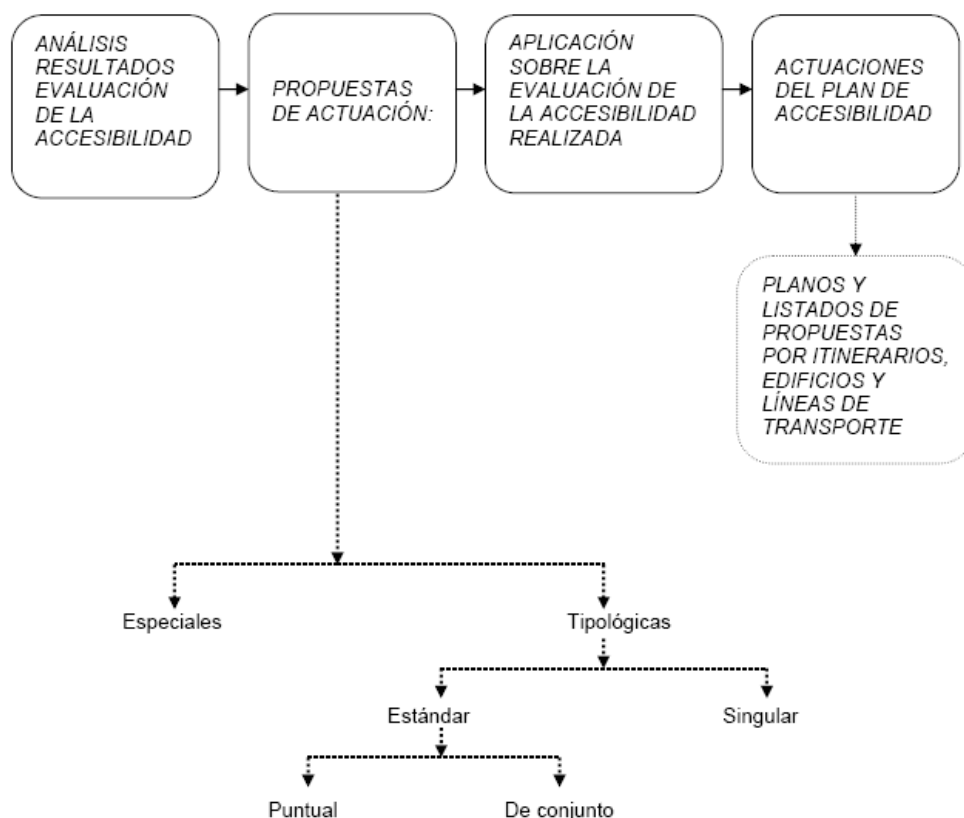
Una vez determinados los tipos de actuaciones del Plan, podremos **asignar a cada problema concreto su solución**, que señalaremos en unos planos de propuestas y que, posteriormente, volcaremos en las fichas de valoración.

Para la identificación de las actuaciones en los planos, es conveniente que en el caso de actuaciones puntuales se mantengan los mismos códigos que en las fichas de evaluación, lo que facilitará reconocer la deficiencia a corregir. Para las actuaciones de conjunto y singulares, se propone que se utilicen códigos con una estructura similar a la de los puntuales. Así, por ejemplo, si se quiere hacer un servicio higiénico completo, el código a proponer será "sh" y un número a partir del último de la ficha de evaluación.



Como resultado de este apartado del Plan obtendremos los planos de propuestas y un listado de las mismas por tramos e itinerarios, edificios y líneas de transporte, acompañado siempre que sea posible del nivel de prioridad que le otorguemos.

La escala elegida para los planos deberá ser lo suficientemente amplia para poder interpretar las propuestas y se aconseja utilizar la misma que se haya usado en el trabajo de evaluación. No obstante, determinados detalles constructivos exigen, a veces, escalas que suponen una mayor precisión.



E-2.3 MEJORA Y AMPLIACIÓN DE LAS ACERAS

En varios puntos de la ciudad de Benidorm, es necesario llevar a cabo una mejora del estado de las aceras, tanto en la regularidad de su superficie como en los acabados, que deben ser antideslizantes y homogéneos. En general las aceras han de ser más anchas, no tener rebajes constantes y estar en mejores condiciones para el uso de todos los usuarios, ya sean peatones o personas de movilidad reducida.



Ejemplo de acabado homogéneo de acera con distintos materiales.



Foto de Pablo Riquelme (Orihuela digital)

Existen en el casco urbano, distintos puntos donde se debe mejorar el estado de las aceras, estos son por ejemplo, la conocida como zona inglesa, con la calle Lepanto y alrededores,

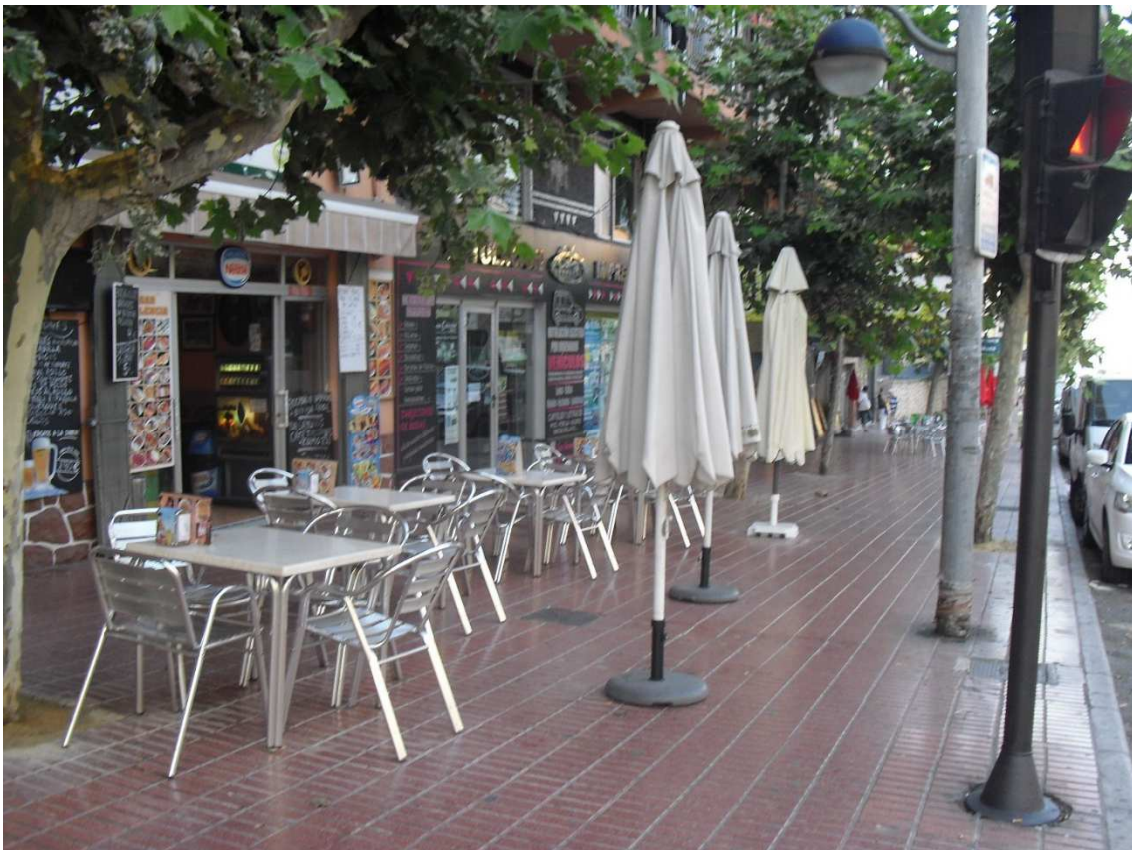




Otras zonas de gran circulación de peatones, deben mejorarse ampliando las aceras, los casos más importantes son:

- Avenida Alfonso Puchades
- Avenida Rey Jaime I, en su tramo superior
- Avenida del Mediterráneo desde Avenida Europa hasta Plaza Triangular



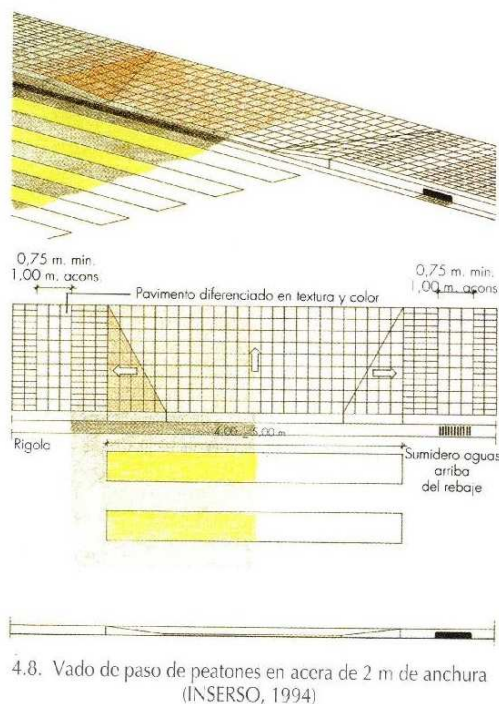




E-2.4 ADECUACIÓN SEGÚN NORMATIVA

La normativa nacional **Orden VIV/561/2010** obliga a redefinir los espacios en la ciudad

para el uso de los peatones y para las personas de movilidad reducida. Para concretar, la medida principal a desarrollar debe ser ***reestructurar gradualmente todas las calles de la ciudad*** para que sean completamente accesibles y que exista al menos una de las dos aceras como totalmente transitable, permitiendo de este modo la circulación por itinerarios peatonales para cualquier ciudadano en todo momento y condición. Las condiciones de las **aceras accesibles** serán:

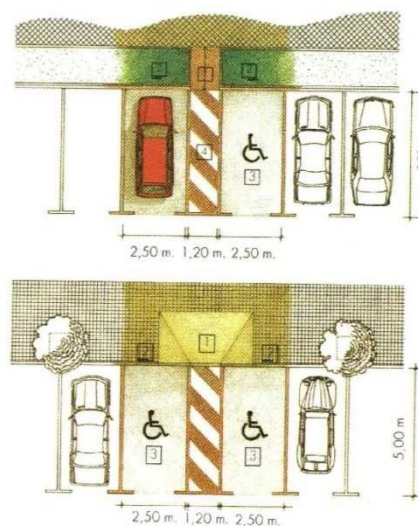
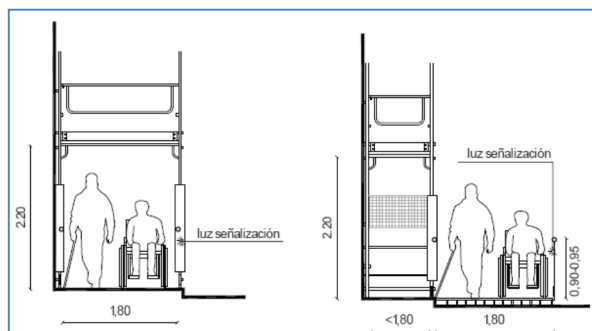


- a) Discurrirá siempre de manera

- colindante o adyacente a la línea de fachada
- b)** En todo su desarrollo poseerá una anchura libre de paso no inferior a 1,80 metros.
 - c)** En todo su desarrollo poseerá una altura libre de paso no inferior a 2,20 m.
 - d)** No presentará escalones aislados ni resaltes
 - e)** Los desniveles serán salvados de acuerdo con las características establecidas en los artículos 14 (rampas), 15 (escaleras), 16 (ascensores) y 17 (tapices rodantes y escaleras mecánicas).
 - f)** Su pavimentación reunirá las características definidas en el artículo 11 (pavimento duro antideslizante).
 - g)** La pendiente transversal máxima será del 2%.
 - h)** La pendiente longitudinal máxima será del 6%.
 - i)** En todo su desarrollo dispondrá de un nivel mínimo de iluminación de 20 luxes, proyectada de forma homogénea, evitándose el deslumbramiento.
 - j)** Dispondrá de una correcta señalización y comunicación.

Hay que pensar la ciudad para el uso y disfrute de todos sus ciudadanos. Pues todas las personas hemos sido bebés y nos han llevado en carrito, hemos sido menores yendo de la mano de nuestro padre o tutor, hemos estado enfermo y nos han tenido que trasladar, hemos tenido algún percance y nos desplazamos con muletas, hemos usado silla de ruedas o hemos tenido, temporal o de manera permanente, una limitación en cualquiera de nuestros sentidos, que nos ha impedido orientarnos o desplazarnos con soltura e independencia. Por todo ello, porque es justo, por todos nosotros, hemos de hacer la

ciudad
más
amable
y más



2.81. Accesos para minusválidos en estacionamientos en batería a 90° (E 1:200)

accesible.

E-2.5 CREACIÓN DE MÁS CALLES PEATONALES

Avenidas, paseos, calles y callejones constituyen un conjunto de espacios lineales destinados fundamentalmente a circulación y estancia de personas y a circulación y estacionamiento de vehículos. Avenidas, calles y callejones se destinan a uso mixto de viandantes y vehículos, mientras que paseos y determinadas calles sólo se destinan a uso peatonal. Para el uso peatonal existen unas recomendaciones a cumplir:

- Procurar que los desniveles no alcancen inclinaciones que dificulten su utilización por personas de movilidad reducida, evitando obstáculos para invidentes y personas que se desplazan en silla de ruedas.
- Limitar la pendiente longitudinal entre un 1% un 6%
- Longitud de acuerdo vertical de unos 41 metros para velocidad máxima urbana.
- Procurar anchuras de vial semejantes a las alturas edificables en las calles de nuevo trazado

E-2.5.1 Zona Ensanche Casco Antiguo

El propósito final es convertir toda esta área en una zona de circulación restringida, en la que únicamente se permitirá el acceso a residentes, carga y descarga, transporte público y acceso a parking.

En la actualidad y hasta que la conexión Poniente – Levante pueda ser realizada por viario alternativo a Jaime I - Puchades, se ha de mantener la calle Limones, Ruzafa y Almendros como vías de circulación sin restricciones.

En esta zona, pero aplicable a otras de la ciudad con restricción de circulación, se distinguen tres tipos de vías:

- Vías peatonales: Calle destinada únicamente al tránsito de peatones, en la que los vehículos sólo pueden circular de forma muy ocasional para accesos a aparcamientos privados o en situaciones de emergencia. En estas vías la plataforma será única sin diferenciación por tipo de pavimento o pintura.
- Vías peatonales de uso mixto: Calle peatonal en la que los vehículos pueden circular si tienen permiso correspondiente por ser residentes o realizar operaciones de Carga y Descarga. En estas vías la plataforma será única, no

- Vías sin restricción al tráfico: Vías con calzada diferenciada por distintas alturas entre calzada y acera.

[illegible]

Vía peatonal de uso mixto, en el que únicamente está permitido el acceso a

autorizados, con una única plataforma, diferenciándose la zona de circulación mediante cambio de color del pavimento.



Calle de la Palma (Barrio El Calvari)

Almendros y C. Tomas Ortuño

Vía peatonal, con plataforma única sin diferenciar la zona circulación. El acceso de vehículos es muy limitado.

E-2.5.2 Avenida Armada Español – Paseo Poniente

En la avenida Armada Española, encontramos un carril de circulación, carril bici bidireccional, y dos zonas peatonales muy diferenciadas, la acera en la zona edificada y el Paseo de Poniente. La actuación planteada consiste en realizar una peatonalización completa de la zona, similar a la llevada a cabo en el Paseo de Levante, incluyendo elementos de urbanización de protección al peatón. Este proceso de integración, debe estar coordinado con la gestión de accesos a los centros hoteleros y garajes privados de la zona.

En esta nueva área peatonal, debe hacerse hincapié en el cumplimiento de la ordenanza municipal de uso de las zonas de uso público, para evita la invasión con mobiliario comercial, de hostelería o de restauración.

E-2.5.3 Calle Pérez Llorca

La calle Pérez Llorca conecta la plaza de la Hispanidad con la peatonal avenida Martínez Alejos. Con un solo carril de circulación, presenta una anchura constante de 9,4 m a lo largo de toda su longitud, una banda de aparcamiento con abundantes plazas para motos y aceras de dimensiones reducidas.

Su particular configuración le aporta una sección diferenciada respecto a las vecinas calles del casco Antiguo, en las que se



ha priorizado el uso peatonal. Actualmente el acceso de vehículos está restringido a residentes y vehículos de carga y descarga de 8 a 12 de la mañana, mediante un control de acceso con cámara ubicado al comienzo de la calle.

La existencia de bolardos tipo bola, desniveles de vados privados en el itinerario peatonal y vados peatonales sin pavimento táctil, implica la necesidad de realizar una tratamiento de mejora de accesibilidad en esta calle.



Su importancia como vial principal de acceso al casco antiguo de Benidorm, limita la posibilidad de peatonalización completa del mismo, siendo la opción más recomendable la conversión en una vía peatonal de uso mixto, con una única plataforma diferenciando visualmente el carril de circulación mediante cambio de color o textura del pavimento, incluyendo elementos de urbanización de protección al peatón. Tanto la limitación de velocidad, zona 20, como la restricción de acceso actual se mantendrían.

E-2.6 MÁS DEFENSAS, MÁS SEGURIDAD Y MÁS PRIORIDAD AL PEATÓN

Estas medidas son necesarias en cuantos puntos se reúna un importante número de personas concentradas en horarios de acceso y salida. Por tanto hablamos también de los centros asistenciales, organismos públicos de servicios sociales y administración pública de



la ciudad. Los refugios se defenderán con barreras



y con barandillas fijas adecuadas que faciliten la contención de los vehículos e impidan el acceso a la calzada de menores y animales. Puesto que es normal que los refugios estén en las inmediaciones de los pasos peatonales, y constituyan un paso obligado de los itinerarios peatonales se atenderá en su diseño todas las normas de accesibilidad de la normativa actual.

Será necesario colocar defensas en aquellos lugares públicos en los cuales los accesos deban de protegerse del tráfico rodado. Uno de estos lugares, son los centros educativos, que debido a las aglomeraciones de peatones que se producen a la entrada y salida de los alumnos, es recomendable la separación física de los itinerarios peatonales de los itinerarios de vehículos.



E-3. CICLISTAS

El Ayuntamiento de Benidorm, tal y como se demuestra con las últimas actuaciones realizadas, quiere impulsar la movilidad en bicicleta en la ciudad.

E-3.1 PLAN DE MOVILIDAD CICLISTA

La bicicleta es un vehículo práctico que proporciona un alto grado de autonomía y movilidad. Es saludable, fácil de aparcar, económica, silenciosa, combinable con otros modos de transporte y no contamina. Es, tras la movilidad a pie, el modo de desplazamiento más integrador y el modo de



transporte urbano energéticamente más eficiente, siendo actualmente una de las alternativas de transporte hacia modelos de movilidad más sostenible.

En plan de movilidad ciclista recoge todas las propuestas dirigidas a mejorar la movilidad en la ciudad, planteando la bicicleta como recurso modal, incentivando su uso cotidiano para desplazamientos urbanos, de manera que constituya una verdadera alternativa de transporte, más allá de su vertiente meramente deportiva o de ocio.

E-3.1.1 OBJETIVOS DEL PLAN

La elaboración del plan de movilidad ciclista, tendrá como como objetivos:

- Invertir la tendencia al incremento del uso del automóvil en beneficio de la bicicleta.
- Crear redes funcionales para ciclistas.
- Liberar el espacio público del tráfico para recuperar un entorno ciudadano de calidad.

De estos tres objetivos marcados por la Estrategia, el Plan de Movilidad Ciclista de Benidorm considerará el primero, **invertir la tendencia al incremento del uso del automóvil en beneficio de la bicicleta**, como el principal, mientras los otros dos se consideran objetivos específicos.

Es importante subrayar que el objetivo principal del Plan no es simplemente potenciar el uso de la bicicleta para los desplazamientos, sino transferir usuarios de automóvil hacia la orte de las personas en Benidorm hacia la bicicleta y en detrimento del uso del automóvil privado.

Este objetivo general debe cumplirse tanto en relación a los desplazamientos cotidianos obligados (trabajo, estudio, etc.), como a los desplazamientos de ocio y



turismo, en la medida en que, en ambos tipos de viajes, es factible desviar demanda desde el automóvil hacia la bicicleta.

Debe, sin embargo, subrayarse que, no es infrecuente que en las políticas de apoyo a la bicicleta, la

captación de usuarios consecuente se produzca, preferentemente, en detrimento de los viajes a pie o en transporte público, lo que no corresponde al objetivo buscado, sin perjuicio de que pueda ser positiva desde otros puntos de vista. En el caso del Plan en Benidorm, el objetivo principal es captar usuarios del vehículo privado para la bicicleta, cualquiera que sea el motivo del viaje, sin considerar los efectos que pueda tener su puesta en marcha en relación a los desplazamientos a pie o en transporte público.

Este objetivo preciso obliga a considerar que el segmento de demanda sobre el que deben incidir las propuestas del plan son aquellos viajes en vehículo privado que pueden ser sustituidos por viajes en bicicleta, es decir, muy mayoritariamente, viajes de longitud inferior a 7-8 Km, que es el orden de magnitud que puede considerarse como de alcance máximo de la bicicleta para viajes cotidianos.

Por otra parte, de acuerdo con diversos estudios, “en Europa, el 30% de los trayectos realizados en coche cubren distancias inferiores a 3 Km y el 50% de menos de 5 km”.



E-3.1.2 EL DESARROLLO DEL PMC (PLAN DE MOVILIDAD CICLISTA)

Dada la gran cantidad de agentes, institucionales y ciudadanos en general, que deben intervenir en la definición y desarrollo de este plan, será preciso coordinar esfuerzos en vehicular modos de comunicación eficaces, para que las propuestas sean conocidas y las alternativas estudiadas en ambas direcciones.

Por ello se considera necesaria la **creación de un órgano responsable de la coordinación de actuaciones para el desarrollo del PMC**. Un órgano que puede ser colectivo, para permitir la participación necesaria, y representado con un portavoz que comunicará sus propuestas y decisiones en la Mesa de la Movilidad Sostenible. La misión de este órgano será dar impulso, motivar y coordinar las actuaciones sectoriales, y apoyar el desarrollo de los proyectos, así como impulsar otras actuaciones no previstas en el PMC pero que puedan considerarse pertinentes en el futuro.

E-3.1.3 LA APUESTA METODOLÓGICA

Consecuentemente con los argumentos anteriores, el Plan de Movilidad Ciclistas de Benidorm apuesta metodológicamente por desarrollar diversas iniciativas para la promoción de la movilidad ciclista:

I. El diseño de unas Estrategias de actuación, sobre diversos aspectos como la planificación, el marco normativo, la educación, la promoción, la divulgación y la formación. Sobre estas estrategias se han realizado ya consultas y reuniones con los agentes involucrados durante el Proceso de Participación, llegándose en muchos casos a principios de acuerdo. El desarrollo de las actuaciones deberá someterse a procesos de participación para la definición de las distintas fases de implantación.



II. La definición, diseño y programación de una Red de Vías Ciclistas de Benidorm, con infraestructuras y servicios asociados. Esta red, compuesta por elementos de distinta funcionalidad, características y nivel de prioridad, quedará definida en este documento.

III. El desarrollo de Proyectos Piloto,

mediante la participación tanto de la administración pública, como del sector privado y de ciudadanos, en general, que pretenden ejemplarizar con actuaciones precursoras y exportables a otros puntos del municipio.



IV. Desarrollo del marco normativo, en la que se recojan las características técnicas, condiciones de desarrollo de nuevos carriles bici en zonas consolidadas o nuevos desarrollos. El tratamiento de la bicicleta como un medio de transporte más, con la

inclusión y reconocimiento de diferentes tipos de vías ciclistas para permitir su planificación y ejecución, o la definición de estándares mínimos en todas las tipologías de implantación.

E-3.1.4 EJES ESTRATÉGICOS DE ACTUACIÓN

E-3.1.4.1 Características generales

El **Plan de Movilidad Ciclistas** no puede ser únicamente el diseño de una red de infraestructuras ciclistas, cuando lo que pretende es trasvasar usuarios del automóvil a la bicicleta, tanto en viajes diarios recurrentes, como en desplazamientos de ocio, recreo o turismo. Este trasvase, que implica convencer a muchos ciudadanos para que dejen el automóvil en el garaje y usen la bicicleta, exige un importante cambio en la cultura de la movilidad.

De hecho, la experiencia de numerosos trabajos, entre ellos algunos de la Unión Europea, como WALCYNG, muestra que la disponibilidad de infraestructuras en medios alternativos al vehículo privado, como son las ciclistas, no es suficiente por sí sola para decidir a los conductores a dejar el coche en el garaje: hay que convencerles de que usen la bicicleta o disuadirlos de utilizar el automóvil.

En efecto, disponer de infraestructuras y acondicionamientos que proporcionen seguridad a los ciclistas frente al tráfico motorizado, que sean funcionales, es decir, directas entre los orígenes y destinos de los desplazamientos, y confortables, bien diseñadas en sus parámetros y con pavimentos adecuados, constituye una condición necesaria para que se desarrolle la movilidad ciclista, pero no es una condición suficiente.

Para convencer o animar al uso de la bicicleta como medio de transporte es importante, por una parte, reconocer e informar de sus ventajas frente a otros modos de transporte y, en particular, frente al vehículo privado, es decir prestigiar su uso, educando a la población. Por otra parte hay que ofrecer garantías de seguridad para los usuarios y por ultimo debemos mejorar el reparto del espacio público y la manera de utilizarlo.

Existen principalmente 3 modelos de carril bici:

- a) Plataforma compartida: donde no existe defensa física, ni carril exclusivo para la bicicleta. En ocasiones tiene señalización, ya sea compartida o exclusiva, en otras no.
- b) Plataforma exclusiva por centro de vial o mediana: que puede ser en calzada o con sobreelevación de bordillos para la defensa y segregación del espacio.
- c) Plataforma exclusiva por lateral: que puede ser en calzada o en acera y, a su vez, puede ser bidireccional o unidireccional con presencia en ambos lados.

Las tipologías de carril bici sirven siempre al propósito de coordinar todos los modos de transporte en un espacio común, pero limitada, como es la calle. No existe solución perfecta para todos los casos, sino soluciones adecuadas a cada problema concreto.

E-3.1.4.2 Las ventajas de los desplazamientos en bicicleta

Las ventajas de la bicicleta en las que pueden apoyarse las campañas de información y sensibilización hacia su utilización son conocidas:

- En primer lugar, es un **medio de transporte relativamente rápido en áreas urbanas**, siendo superior o competitiva con el vehículo privado en distancias de hasta 7 km, especialmente cuando los itinerarios son llanos o con pendiente favorable. Pero, además, la bicicleta puede competir satisfactoriamente con el automóvil en distancias más largas asociándose con el transporte público (trenes, autobuses, lanchas), que alarga su radio de acción.
- La bicicleta **no contamina, ni produce ruidos molestos**, por lo que es medioambientalmente muy superior a los vehículos motorizados y, en particular, a los vehículos privados, responsables de la mayor parte de las emisiones con efecto invernadero y, consecuentemente, en gran medida, del cambio climático.
- El uso de la bicicleta como medio de transporte reduce la dependencia energética y permite el ahorro de recursos no renovables.
- **La bicicleta no es cara**, ni en su adquisición, ni en su mantenimiento. Su compra está al alcance de la inmensa mayoría de las familias y ciudadanos, en países como España, y resulta mucho más económica que un automóvil privado e, incluso, que el transporte público.

- **La práctica ciclista es muy saludable.** Esta cualidad que, comparte con la marcha a pie, es de gran interés para los ciudadanos, que simplemente con hacer sus desplazamientos cotidianos en bicicleta pueden evitar los riesgos asociados al sedentarismo (obesidad, accidentes coronarios, hipertensión, etc.) y mantenerse en buena forma, así como para la sociedad en su conjunto, al reducir el volumen del gasto sanitario asociado a la vida sedentaria y al uso del automóvil (accidentes, etc.).
- **La bicicleta permite un uso más eficiente del espacio público,** un espacio de carácter estratégico y de muy alto valor social que debe ser destinado a los medios de transporte más eficientes. De acuerdo con las estimaciones realizadas por distintos expertos, por una banda de 3 metros de anchura pueden pasar en una hora, si van en bicicleta, entre 4 y 6 veces más personas que si van en automóvil.

BENEFICIOS DE LA BICICLETA



E-3.1.4.3 Facilitar su uso y convencer a los ciudadanos

La tarea de informar a los ciudadanos sobre las ventajas del uso de bicicleta y de animarlos a ello, debe apoyarse en estas ventajas, pero puede hacerse desde muy diversas aproximaciones, entre ellas:

- Planificar sus necesidades en el espacio mediante los instrumentos de ordenación.

- Garantizar cobertura jurídica mediante su reconocimiento en las normativas y las ordenanzas.
- Reequilibrar el reparto espacial del viario, reconociendo los modos no motorizados.
- **Promover la intermodalidad entre transporte público y bicicletas** de forma a aumentar su alcance (distancia total del desplazamiento) o a reducir el esfuerzo que requiere, para que la bicicleta pueda competir eficazmente con el automóvil privado en más itinerarios, lo que exige la colaboración de los responsables del transporte público (autoridades y operadores) de cara a lograr un funcionamiento fluido de los trasvases de viajeros entre ambos modos.
- **Promoviéndola desde la escuela**, desde la enseñanza primaria y a través de las sucesivas etapas de la educación. Es en los estadios formativos de las personas cuando se consolidan su sistema de valores, sus aficiones, sus costumbres y son, en consecuencia, las edades en que mejor puede lograrse que se habitúen al uso de la bicicleta. Hay por tanto una gran tarea que realizar desde la escuela para prestigiar y promover el uso de la bicicleta, lo que exige la incorporación al esfuerzo de este Plan de las instituciones y colectivos responsable del sistema escolar y universitario, como uno de sus fundamentos básicos de cara a recuperar la cultura de la movilidad ciclista.
- **Promoviéndola desde las instituciones responsables de la salud**, incluyendo su uso como una de las recomendaciones más eficaces para el tratamiento de muchas enfermedades y síntomas y, en general, como medio de recuperación de la forma física.
- **Incluyendo el uso cotidiano de la bicicleta como práctica deportiva**, ligándola a las prácticas deportivas y sustituyendo así la visión de que el deporte es exclusivamente una actividad para especialistas que tiene lugar en instalaciones especializadas, por una más global, que promueva también una actitud vital deportiva, que impregne todas las actividades cotidianas, en la medida de lo posible, y entre ellas los desplazamientos, que constituyen una oportunidad para aunar obligación y deporte. Esto implica llamar a las instituciones responsables del Deporte, regionales y municipales, a colaborar en este Plan, para conformar un vector que haga sentirse deportistas, y animen, a quienes practican el ciclismo a diario, en sus viajes al trabajo, la escuela, etc.

E-3.1.4.4 Planificación y desarrollo de la red

La red a definir tiene que cumplir la función de conexión entre diferentes puntos de atracción de Benidorm.

Por ello, se estima necesario que el Plan incluya, también, entre sus propuestas medidas concretas y eficientes que promuevan el desarrollo de la red ciclista en el municipio. En esta línea, dos estrategias, complementarias entre sí, permitirían avanzar con cierta eficacia:

- Por un lado, diseñar normas o determinaciones que promuevan la inclusión de redes de infraestructuras ciclistas en el planeamiento urbanístico, tanto de escala municipal (planes generales), como de barrio, (planes parciales o especiales). Se estima que la aplicación de unas normas de este tipo, que podrían dotar a las redes de infraestructuras ciclistas de la categoría de sistemas generales o locales, lo que garantizaría la cesión del suelo necesario para su construcción o su obtención por el procedimiento de expropiación, puede ser la vía más eficaz para la extensión de las redes ciclistas (vías ciclistas y aparcabici) a estos ámbitos.
- En segundo lugar y dado que en muchos casos la única forma de conexión rodada entre determinadas áreas urbanas la ofrecen las carreteras, debería tratar de promoverse la utilización en determinados casos de secciones o diseños de carreteras o regulaciones de su utilización que sean capaces de integrar a los ciclistas en las mismas, en condiciones adecuadas de seguridad.



E-3.1.4.5 Claves del éxito del Plan

Una de las principales dificultades que encuentra el desarrollo de este tipo de planes es la ausencia de una institución específica, es decir, de un departamento que asuma competencias, coordine las actuaciones y se responsabilice de impulsarlo.

Finalmente, la puesta en marcha de un plan, que debe ser ambicioso, requiere de un período de implementación, a lo largo del cual, sus efectos se notarán progresivamente. Para animar a la población y demostrar a otras instituciones la bondad del plan, se hace necesario el lanzamiento de algunas operaciones piloto que muestren la potencialidad del plan, ilustrando sus efectos futuros y sus condiciones de éxito. Este será el objetivo a conseguir con el diseño de los Proyectos Piloto.

E-3.1.4.6 Consideraciones generales de planificación

Existe un amplio repertorio de figuras de planificación en los que se pueden desarrollar políticas en favor de la movilidad ciclista. Existen planes de movilidad, planes urbanísticos o planes sectoriales, como los de Carreteras o Transportes, en los que

incluir aspectos a favor de la bicicleta considerándola como un medio de transporte más.

En particular y en el caso del planeamiento urbanístico, general o parcial:

- Se **definen los nuevos trazados de las infraestructuras** de comunicaciones (para automóviles, bicicletas y peatones) y puede replantearse el acondicionamiento de las existentes, por lo que pueden incluir acondicionamientos viarios que mejoren la movilidad ciclista.
- Se establece o puede establecerse la **localización de los estacionamientos públicos para bicicletas**, así como la dotación mínima de plazas de aparcamientos para bicicletas exigibles en edificios, tanto residenciales, como de actividades económicas, de equipamientos, etc., al igual que se hace con los estacionamientos de automóviles.
- Pueden **establecer dotaciones mínimas obligatorias de instalaciones auxiliares para los ciclistas**, como vestuarios o duchas, imprescindibles en muchos casos para incorporarse al trabajo o al estudio en condiciones adecuadas, tras un desplazamiento en bicicleta o, incluso, a pie, para determinados tamaños de empresas y equipamientos (docentes, deportivos, culturales, sanitarios, etc.).
- Tiene capacidad para utilizar instrumentos referidos a otros aspectos de la movilidad que pueden tener como efecto una cierta disuasión del uso del automóvil, en particular la regulación de **aparcamientos disuasorios de vehículos**, y que, por tanto e indirectamente, colaboran a potenciar el uso de otros medios de transporte, entre ellos la bicicleta.
- **Potenciación del alquiler de bicicletas** existente en la actualidad, y que presenta un funcionamiento adecuado, el cual con su ampliación puede resultar una oferta para los usuarios.

De ahí la necesidad de promover una estrecha colaboración entre las Administraciones y coordinación entre instrumentos para la implementación del Plan.

E-3.1.4.7 Estrategias en materia de normativas y ordenanzas

La promoción de la movilidad ciclista requiere la consideración por parte de los diferentes ámbitos normativos el tratamiento de la bicicleta como un medio de transporte más.

Quizás donde más transcendencia tenga el diseño de normativas u ordenanzas específicas sea en el ámbito municipal. El desarrollo de una movilidad sostenible en el ámbito municipal, requiere el diseño de reglas que establezcan un reparto eficaz y equilibrado del uso del viario, tanto para vehículos, motorizados como no motorizados, y peatones. Todo ello con el fin de mejorar la convivencia de los diferentes modos y la reducción de conflictos que puedan producirse entre ellos y, en particular, la protección de los ciclistas.

Los ciclistas son, sin duda, uno de los grupos de viajeros más vulnerables, solo superados en esta condición por los peatones. De ahí que, el objetivo de la regulación de la circulación en relación a ciclistas y peatones tenga como objetivos centrales, por un lado, tratar de reducir los riesgos de los ciclistas en relación a la circulación motorizada en aquellas calzadas de uso conjunto y, por otro, tratar de proteger a los peatones de los ciclistas en aquellas áreas o plataformas que ambos usuarios tienen derecho a utilizar.

Es por ello importante, que el Plan contenga entre sus estrategias, además de una guía de diseño que trate de homogeneizar las infraestructuras ciclistas, unas orientaciones para regular eficientemente el uso del viario en relación a la circulación ciclista.

E-3.2 INTERCONEXIÓN Y MALLADO DE LA RED DE CARRIL BICI EXISTENTE

La actual red de Benidorm se puede considerar extensa para lo que es habitual hoy en día, no obstante presenta dos problemas fundamentales:

- 1) Existen varios tramos que no se encuentra conectados con los demás, y
- 2) La red no se encuentra mallada en su totalidad.



Por tanto dentro del plan de acción se propone la interconexión de todos los tramos existentes y la generación de una malla lo suficientemente importante como para garantizar el acceso seguro a todas las zonas de la población, con la creación de más tramos de carril bici o de vías preferentes para el uso de la bicicleta.

En los últimos años, conforme se han ido creando infraestructuras ciclistas en España, se ha hecho más perentoria la necesidad de denominar con precisión las diferentes modalidades de vías ciclistas, por la necesidad de explicar distintas opciones para mejorar la comodidad y la seguridad de los ciclistas; cada una de ellas con sus ventajas e inconvenientes.

La necesidad de nombrar mejor las infraestructuras se recoge en la Ley 19/2015 que establece las siguientes vías ciclistas:

- 70. Vía ciclista: vía específicamente acondicionada para el tráfico de ciclos, con la señalización horizontal y vertical correspondiente, y cuyo ancho permite el paso seguro de estos vehículos.
- 71. Carril-bici: vía ciclista que discurre adosada a la calzada, en un solo sentido o en doble sentido.
- 72. Carril-bici protegido: carril-bici provisto de elementos laterales que lo separan físicamente del resto de la calzada, así como de la acera.
- 73. Acera-bici: vía ciclista señalizada sobre la acera.

- 74. Pista-bici: vía ciclista segregada del tráfico motorizado, con trazado independiente de las carreteras.
- 75. Senda ciclable: vía para peatones y ciclos, segregada del tráfico motorizado, y que discurre por espacios abiertos, parques, jardines o bosques.

Adaptando levemente esas definiciones, las modalidades de las vías ciclistas pueden ser las siguientes:

- pistas-bici, vías para ciclos segregadas físicamente del resto de los medios de transporte motorizados y también de los peatones.
- carriles bici, vías para ciclos, señalizadas al efecto, que forman parte de la calzada en vías urbanas. Los carriles bici se consideran
- “protegidos” cuando están separados del resto de la calzada mediante bordillos o bolardos que impiden la invasión del carril por parte de los vehículos motorizados de cuatro ruedas. La modalidad de “carril-bus-bici” establece la circulación combinada de los autobuses y las bicicletas.
- arcenes bici, vías para ciclos que forman parte de la calzada en carreteras.
- aceras-bici, vías para ciclos segregadas del tráfico motorizado pero integradas en la acera o espacio peatonal y presentando algún tipo de señalización y/o elemento físico o visual que las segrega del espacio propiamente peatonal.
- sendas bici o ciclables, vías para peatones y ciclos que discurren por espacios abiertos, parques, jardines o bosques con independencia del trazado de las vías motorizadas. Puede existir algún tipo de tratamiento físico, visual o señalización que segregue el espacio de los ciclistas del peatonal.
- vías mixtas o compartidas, vías en las que el ciclista comparte el espacio con los vehículos motorizados, con presencia o no de peatones.

Esta terminología también tiene numerosas coincidencias con la indicada en la Instrucción para el Diseño de la Vía Pública, elaborada con anterioridad a la Ley 19/2001.

Los distintos tipos de vías ciclistas y su grado de segregación tienen ventajas e inconvenientes, que hacen su aplicación más o menos recomendable en función de las circunstancias que concurren en cada caso o en cada pieza del territorio. Las principales ventajas e inconvenientes se sintetizan en el recuadro adjunto.

Tipo y definición	Ventajas	Inconvenientes
Pista-bici: banda del vial físicamente segregada del tráfico peatonal y motorizado	- máxima comodidad y relajación para ciclistas - máxima seguridad entre intersecciones y máxima capacidad de atracción de nuevos usuarios	- Escasa visibilidad entre ciclistas y otros usuarios en intersecciones en caso de no contar con diseño adecuado - Máxima ocupación del espacio - Máximo coste
Acera-bici: plataforma que discurren a la misma cota y en continuidad de la acera	- Relativamente sencilla y barata para implantar - Aprovechan y refuerzan los cruces peatonales - Atractivas para nuevos usuarios con escasa experiencia	- Conflictividad potencial con peatones - Incomodidad para ciertos usos estanciales y recreativos del espacio peatonal - Puede generar una errada cultura de la movilidad, en la que se asocia bicicleta y peatón excluyendo a los ciclistas del resto del viario
Carril-bici: plataforma de la calzada de vías urbanas reservada exclusivamente para la circulación ciclista	- Facilidad de implantación - Coste mínimo de implantación y reposición - Flexibilidad de uso por parte de ciclistas - Buenas condiciones de visibilidad en intersecciones - permite circular de modo seguro a altas velocidades	- Propensión al uso indebido por vehículos circulando o aparcados - Fricción con las paradas del autobús - Escasa sensación psicológica de seguridad, especialmente para ciclistas poco experimentados - Mayor exposición de ciclistas a emisiones contaminantes y acústicas - Aumento del ancho de la calzada, puede conducir a secciones urbanísticamente desequilibradas
Arcén-bici: plataforma de la carretera reservada exclusivamente para la circulación ciclista	- Ventajas semejantes a las del carril-bici.	- Desventajas semejantes a las del carril-bici que pueden hacer desaconsejable su implantación en el caso de que no se pueda controlar la velocidad en las incorporaciones y accesos.
Senda-bici: vías que transcurren por espacios no urbanizados o parques con independencia del tráfico motorizado	- Condiciones cómodas y seguras de circulación - Adopción en caminos tradicionales posibles - Permiten en ocasiones acortar itinerarios	- Conflictividad potencial con los peatones - En ocasiones la anchura de la sección sólo para velocidades reducidas del ciclista
Vías compartidas con el tráfico motorizado:	- Coste mínimo - Máxima flexibilidad para ciclistas - Requieren una reflexión global sobre las funciones del viario - Facilitan el contacto visual entre conductores y ciclistas en las intersecciones	- Percibidas como menor sensación de seguridad por parte de los ciclistas poco experimentados - Requieren medidas de moderación del tráfico,

Definición y resumen de ventajas e inconvenientes de los distintos tipos de vías ciclistas

Otra premisa clave para el trazado y proyecto de las vías ciclistas es su carácter unidireccional o bidireccional, es decir, su diseño para uno o para los dos sentidos de circulación.

Mientras que la tipología de “carril-bici” es unidireccional y la “senda-bici” bidireccional, para otras tipologías como “acera-bici”, “carril-bici protegido” o “pista-bici” existen ambas opciones. La decisión sobre la conveniencia o no de implantar bandas de dos sentidos de circulación, debe estudiarse con rigor, ya que su aplicación no es neutral frente a temas como la seguridad o comodidad del ciclista. Los principales argumentos se recogen en la siguiente tabla.

Tipo de vía ciclista	Ventajas	Inconvenientes
Acera / Pista-bici unidireccional	- los ciclistas circulan en el mismo sentido que el tráfico motorizado - mayor facilidad para el cruce de los peatones - mayor seguridad en intersecciones, pues los conductores de los vehículos motorizados tienden a concentrarse en el sentido de la calzada. - más flexibilidad para combinar con otros tipos de vías ciclistas, si las condiciones viarias lo requieren	- mayor coste de ejecución y limpieza
Acera / Pista-bici bidireccional	- menor coste de ejecución y mantenimiento - si hay pocos ciclistas, mayor espacio disponible para circular en paralelo	- es menos adecuado para redes secundarias, ya que ofrecen menos flexibilidad para el usuario - sólo recomendable para trayectos con pocas intersecciones, ya que suelen ser menos seguras - las dimensiones dificultan el paso peatonal de las vías ciclista, y efecto barrera

Ventajas e inconvenientes de bandas uni- o bidireccionales

En definitiva, como regla general, se puede afirmar que la variante bidireccional no es recomendable para vías ciclistas en entornos urbanos, aunque puede ser aceptable en casos en los que se den los siguientes factores o una combinación de los mismos:

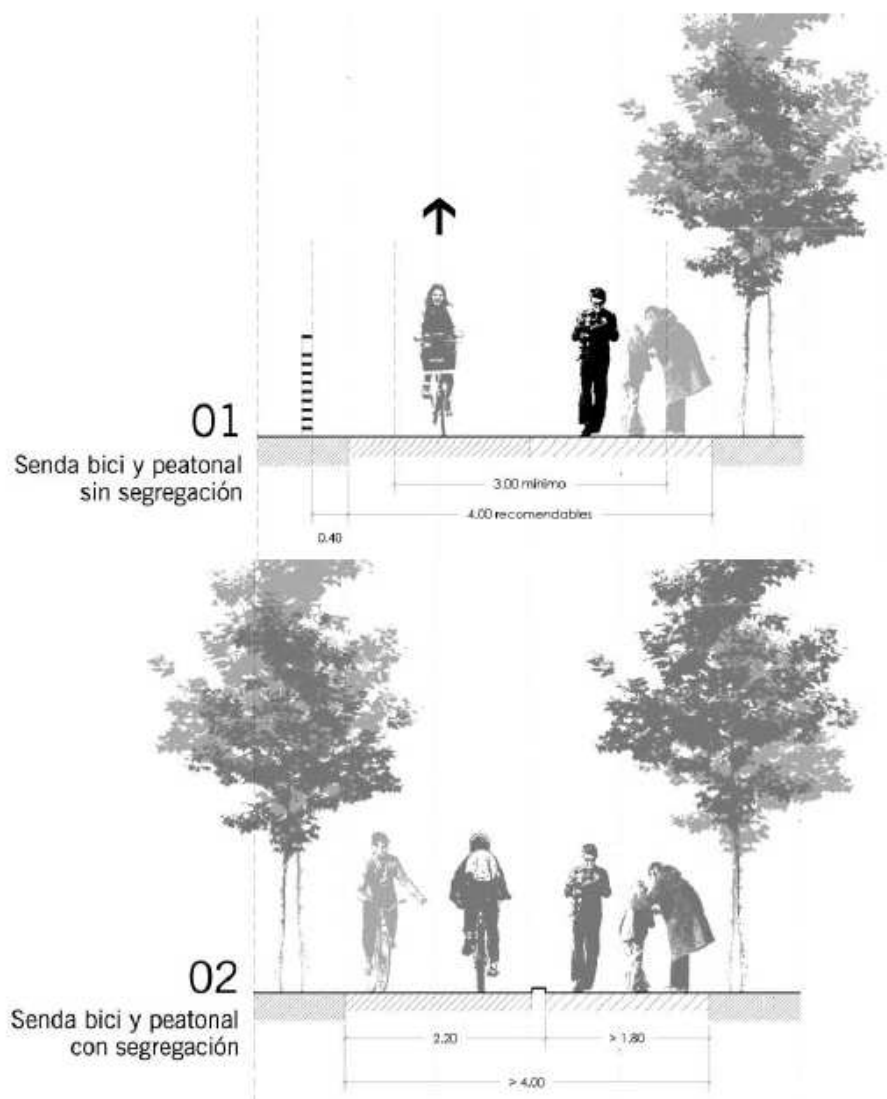
- Existan tramos de gran longitud sin intersecciones intermedias.
- La calidad ambiental o el atractivo para los ciclistas esté claramente volcado en uno de los laterales de la vía.
- La conexión con los tramos precedentes o posteriores se pueda realizar de modo más seguro y adecuado en un solo cruce bidireccional.

E-3.2.1 SECCIONES TIPO DE CADA MODALIDAD DE VÍAS CICLISTAS

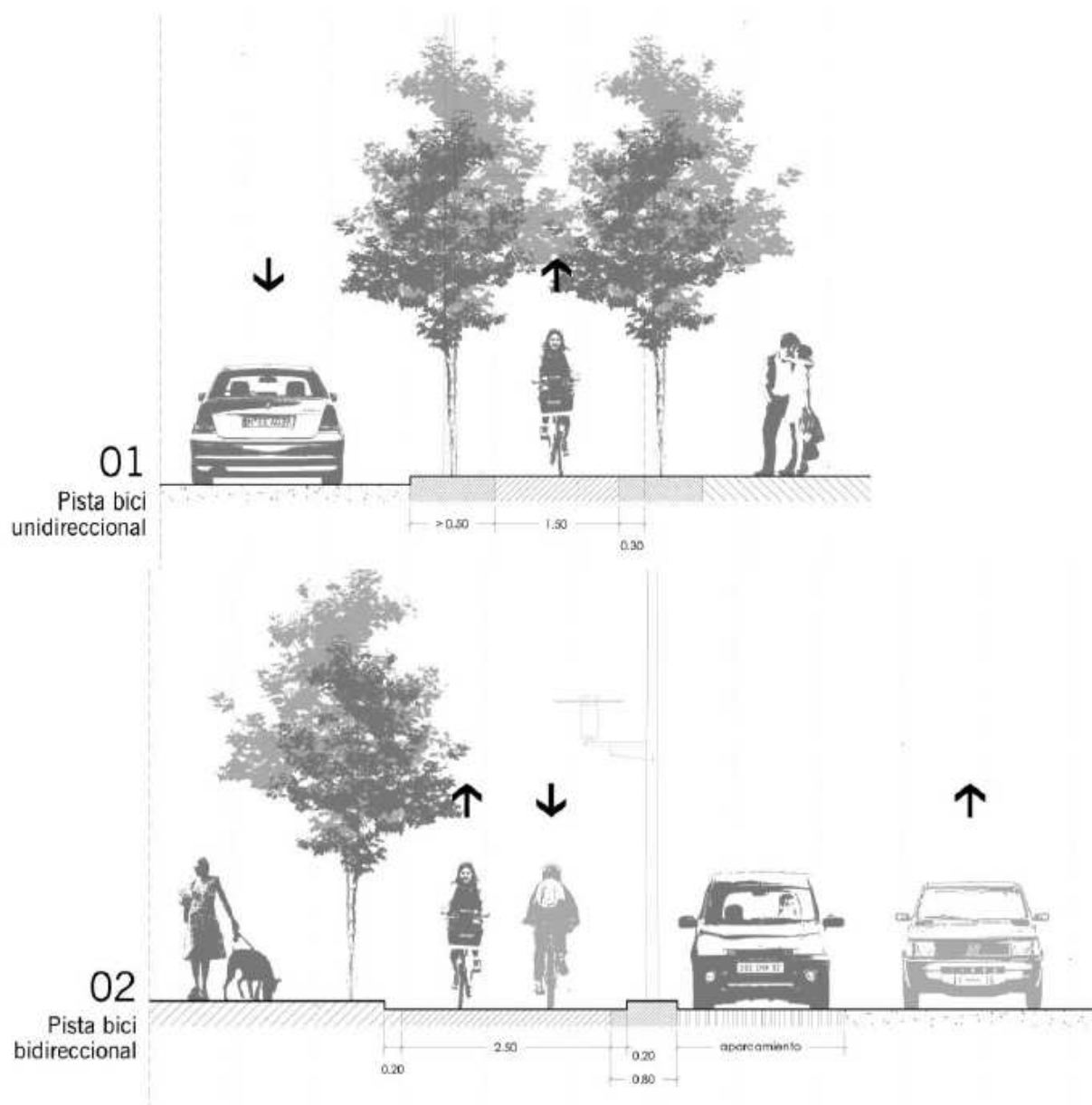
Las dimensiones mínimas y recomendables para las vías ciclistas son objeto de numerosas controversias, sobre todo allí donde las redes para bicicletas están consolidadas y se comprueba la idoneidad de los estándares en cada contexto urbano o situación del flujo ciclista.

En este documento se opta por ofrecer un dimensionado relativamente ajustado de las vías ciclistas, por considerarse que esta ciudad, en la primera etapa de la normalización de la bicicleta, es más conveniente establecer un estándar relativamente estrecho pero más fácil de insertar en la red viaria existente que uno más ancho y cómodo para los ciclistas, pero de mayor perturbación de lo existente.

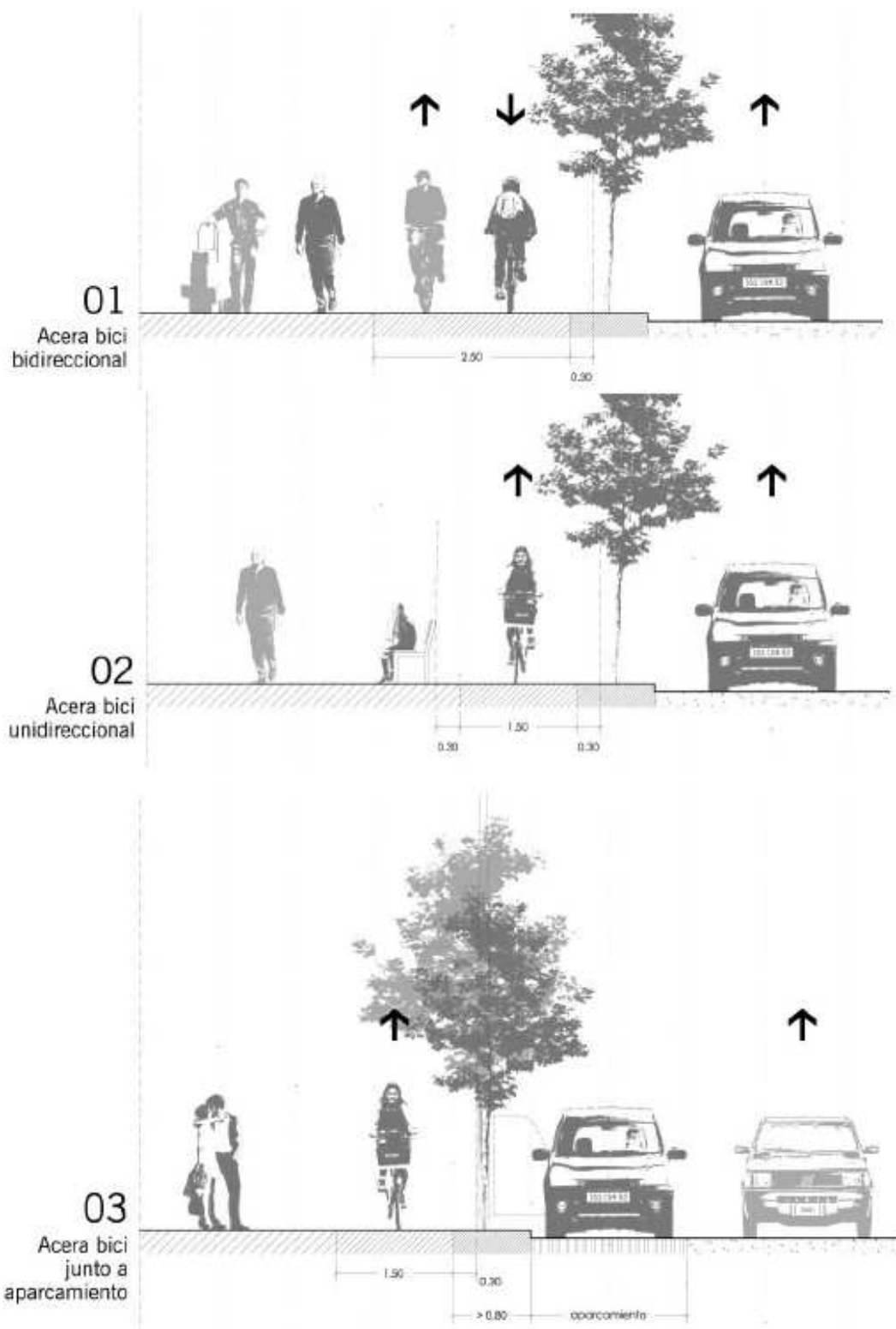
A) Senda bici



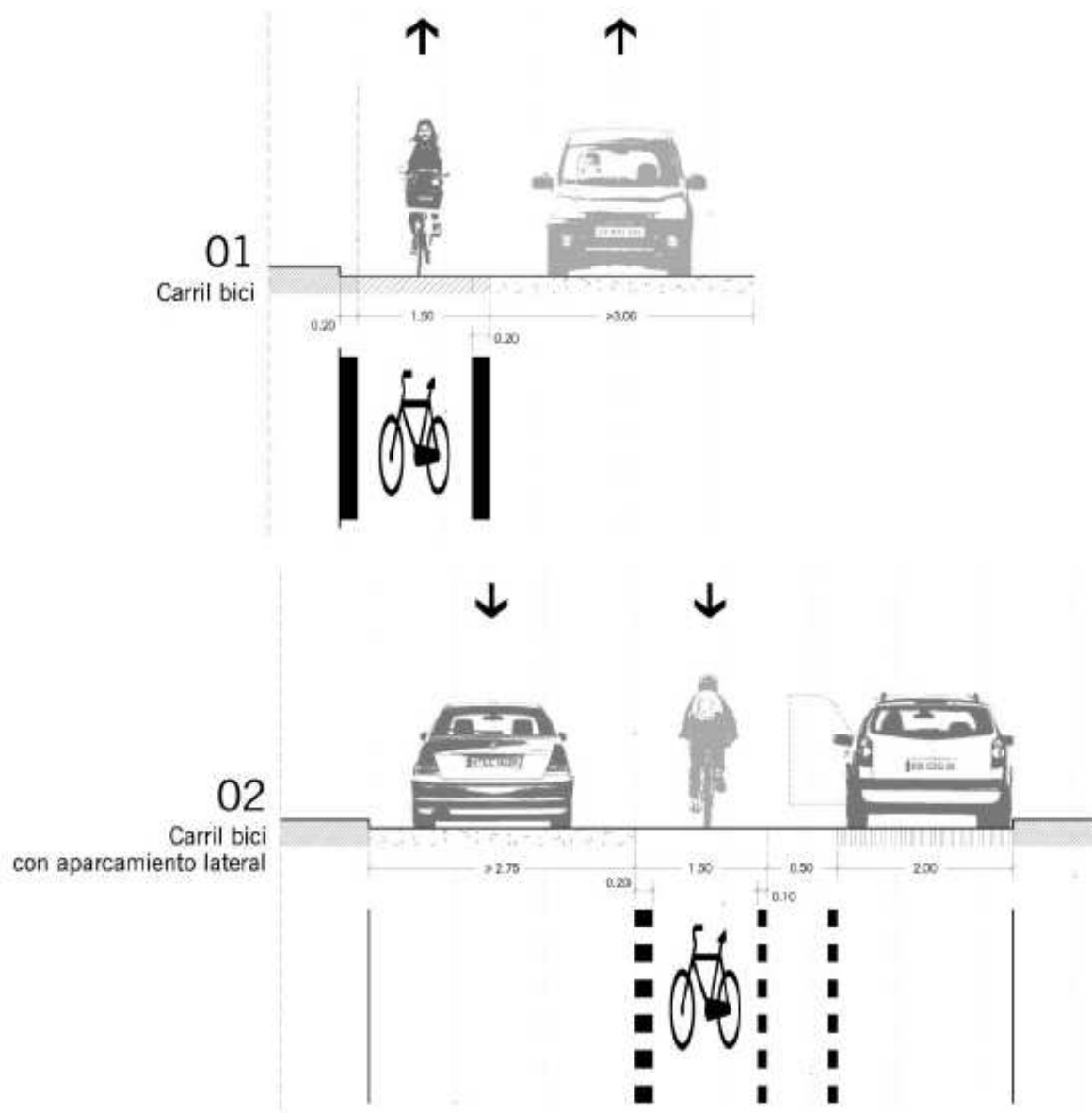
B) Pista bici



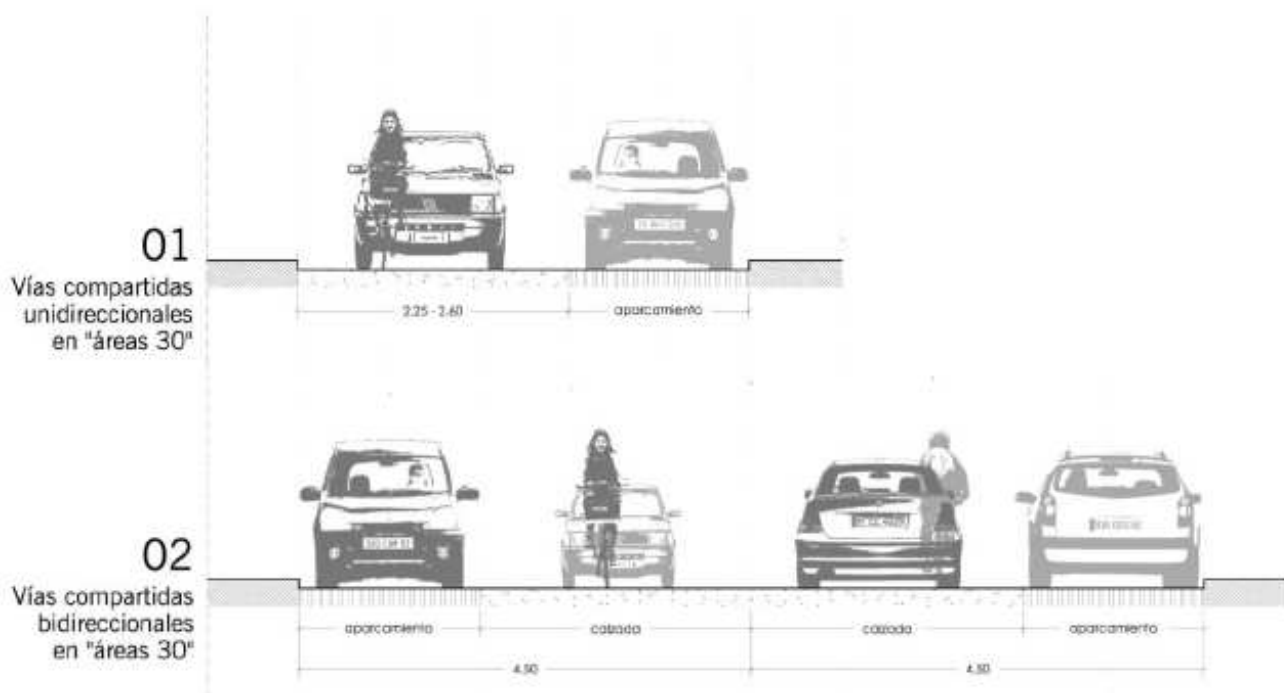
B) Acera bici



C) Carril bici



D) Sección mixta



A la hora de diseñar un tramo particular de un itinerario ciclista cabe hacerse varias preguntas previas referidas a su adecuación al contexto y a los usuarios previstos. En primer lugar es necesario relacionar la vía con la modalidad o modalidades de desplazamiento a la que va destinada. Tal y como se ha señalado más arriba, las necesidades de los usuarios cotidianos son diferentes de las de los deportivos o los cicloturistas de largo recorrido.

Pero, dicha reflexión debe completarse con otra relativa a la mayor o menor vulnerabilidad de los ciclistas previstos. Si el itinerario va a ser frecuentado por ciclistas con experiencia limitada en el tráfico se deberá optar por las modalidades de vía más segregadas. El resultado de todo ello es el siguiente cuadro de adecuación de las vías ciclistas a los diferentes usuarios.

	pista-bici	carril-bici	arcén-bici	acera-bici	camino peatonal y ciclista (senda bici)	vías mixtas con tráfico motorizado	vías mixtas con los peatones
Urbano cotidiano	Idónea	Aceptable si no está orientada a ciclistas vulnerables en cuyo caso es preferible que sea protegido	Aceptable en tramos limitados sin otra alternativa y con limitaciones de la velocidad	Aceptable siempre que no tenga muchas interferencias peatonales	Aceptable o idónea si no le exige dar rodeos	Aceptable o idónea salvo para los ciclistas con menor experiencia en el tráfico	Aceptable en tramos limitados
Urbano y periurbano recreativo	Idónea	Aceptable si es protegido	No deseable	Aceptable para tramos limitados sin grandes interferencias peatonales	Idónea	Aceptable	Aceptable o idónea
Ciclonista de medio o largo recorrido	Idónea	Aceptable en tramos limitados	Aceptable en tramos limitados	Aceptable en tramos limitados	Idónea	Aceptable	Aceptable
Deportivo de montaña	Todas las modalidades de vías pueden ser aceptables en los tramos de acceso a los lugares propios de su práctica deportiva						
Deportivo de carretera	Aceptable si cuenta con dimensiones suficientes para adelantamientos y no se percibe mucho retraso respecto a la circulación por la calzada	Aceptable	Aceptable	No aceptable	No aceptable cuando transitan muchos ciclistas de baja velocidad o peatones que puedan interferir su circulación rápida.	Aceptable	No recomendable

Aceptación de cada modalidad de vía ciclista por parte de los distintos tipos de usuarios.

E-3.2.2 LA ELECCIÓN DE LA TIPOLOGÍA DE VÍA CICLISTA EN FUNCIÓN DEL CONTEXTO VIARIO.

La elección de cada una de las modalidades de vías ciclistas depende de múltiples condiciones derivadas de las características de la calle y del entorno que a continuación se señalan:

1. La intensidad del tráfico motorizado, su composición y velocidad son los principales criterios para optar por una solución basada en la segregación u integración de los ciclistas.

La segregación también es recomendable allí donde existan velocidades poco homogéneas entre el tráfico motorizado y los ciclistas. A ese respecto se suele considerar como medida de referencia la V85 (percentil 85 de la velocidad observada en una vía, es decir la velocidad que no superan el 85% de los vehículos que por ella transitan). Para velocidades V85 superiores a 30 km/h se deben plantear opciones de segregación de los ciclistas o medidas de calmando del tráfico.

La presencia de un número considerable de vehículos pesados debe también propiciar las soluciones de segregación.

2. El espacio disponible de una calle es limitado y por tanto condiciona la implementación de distintas modalidades de vías ciclistas, que se tiene

compaginar con el espacio requerido por los otros medios de transporte concurrentes en una calle y por las actividades urbanas que se desarrollan o que pretenden fomentar.

3. La existencia de aparcamientos para los coches y la intensidad de su uso. Si hay mucha presión de aparcamiento o de carga y descarga en una zona las soluciones basadas en segregación “suave” son menos recomendables. Asimismo la ubicación de carriles-bicis anexo a la calzada y una franja de aparcamientos en batería no es aconsejable.

4. La frecuencia de intersecciones es otro criterio importante a la hora de elegir la modalidad de las vías ciclista. En caso de distancias cortas entre intersecciones no semaforizadas o vados es mejor trazar la vía ciclista por la calzada por razones de seguridad.

5. La existencia de pendientes en las calles requieren una adaptación de las vías ciclistas. En las opciones unidireccionales se pueden aplicar distintas soluciones según el sentido de circulación; así, en tramos descendentes puede resultar más adecuado trazar un carril-bici, porque suele haber poca diferencia entre la velocidad de los ciclistas y la de los coches, mientras que en tramos ascendentes es mejor diseñar una vía tipo pista o acera-bici, ya que la velocidad de los ciclistas se aproxima más a la de los peatones que a la de los coches.

6. Finalmente son también las actividades en una calle que influyen en la elección de la tipología adecuada para la vía ciclista. Así por ejemplo no es recomendable optar por tipología “Acera-bici” en calles comerciales con mucho tránsito peatonal y cruces transversales de la calle.

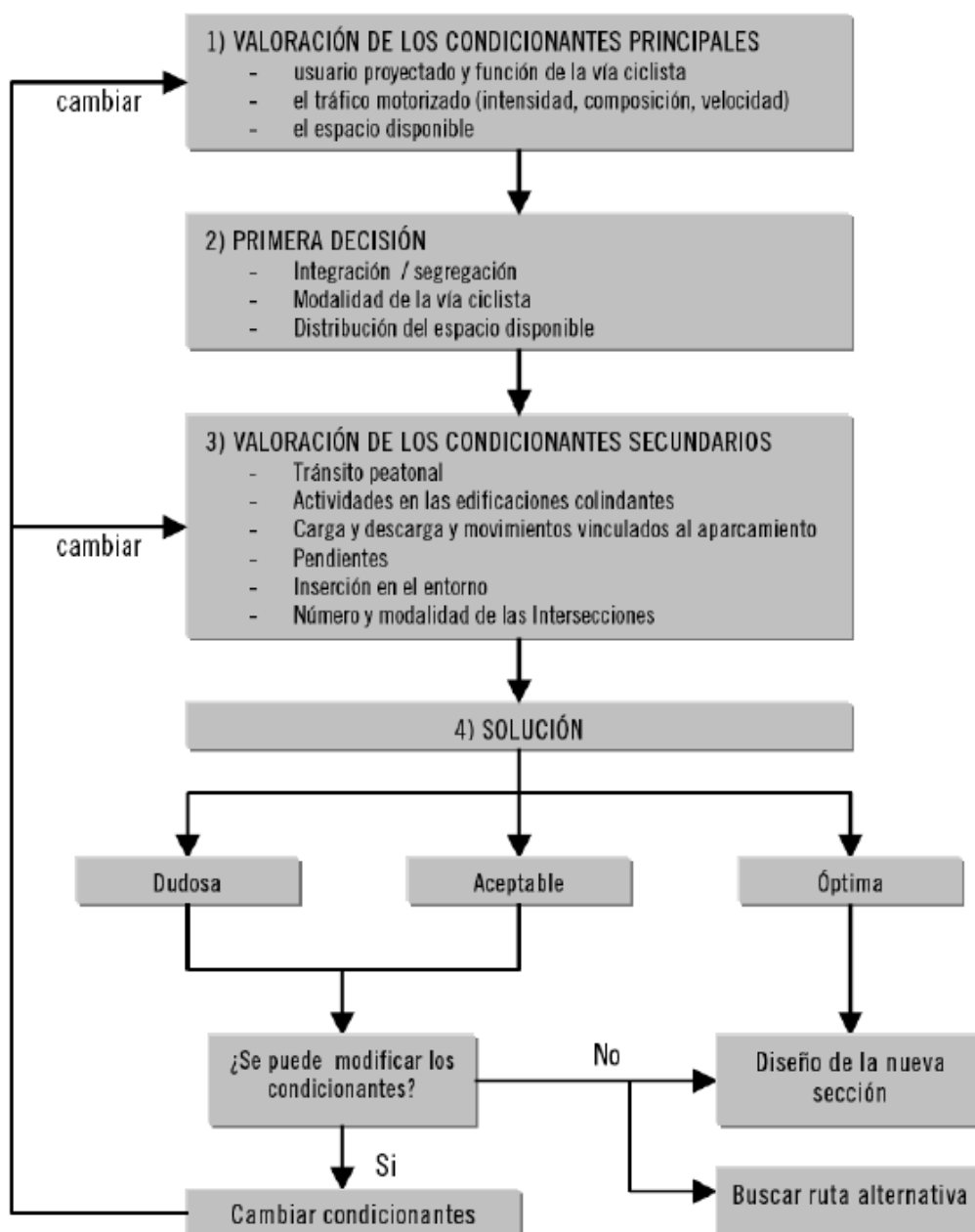
7. Asimismo conviene valorar la modalidad de la vía ciclista bajo el concepto de la inserción urbanístico, es decir, la armonía e equilibrio urbanístico de una calle.

Conviene evitar que en el diseño de una calle urbana predomina la faceta circulatoria, por ejemplo debido al desequilibrio entre el espacio de la calzada sobre la acera o la omnipresencia de marcas viales tanto horizontales como verticales. Mientras que los carriles bicis amplían la sección de la calzada, pistas- o aceras-bicis a la misma cota con la acera aumentan óptimamente el ancho de la acera.

Otros factores más allá de las características de la calle o del entorno son el perfil del usuario predominante, los costes de ejecución y de mantenimiento de la vía ciclista así como la importancia que tiene el tramo en cuestión para la red básica y las intensidades de ciclistas que se prevén. En general conviene diseñar las rutas principales con una sección generosa y de forma idéntica, para que cada tramo de la red principal tenga unas características de diseño homogéneas y sea fácilmente reconocible para los ciclistas.

Mientras que los primeros dos factores (tráfico motorizado y espacio disponible) decisivos de optar por una sección mixta o la segregación, los demás factores inciden en el diseño de la modalidad, como por ejemplo la cuestión de la elección entre una segregación “suave” (carril-bici) o “dura” (pista / acera / senda-bici).

El proceso de la elección de la modalidad adecuada de la vía ciclista en cada tramo de la red básica de vías ciclista muestra la siguiente ilustración.



Proceso de elección de la modalidad adecuada de vía ciclista sobre viario existente

E-3.2.3 CRITERIOS PARA LA OBTENCIÓN DE ESPACIO PARA LA BICICLETA

Todo ese conjunto de criterios que condicionan la elección de una tipología de vía ciclista debe ser además cruzado con las oportunidades que ofrece el contexto urbano y viario sobre el que se pretende implantar. La escasez de espacio es una constante del trazado de vías ciclistas en el municipio de Madrid y principalmente existen las siguientes soluciones:

Transformación de la sección existente para dar cabida a la vía ciclista mediante:

- Ampliación de la sección.
- Reducción del número de carriles motorizados.
- Eliminación de un sentido de circulación.
- Reducción de la anchura de los carriles.
- Reducción de las franjas de aparcamiento.
- Transformación del aparcamiento en batería a aparcamiento en línea.
- Transformación de carriles-bus en carriles-bus-bici.
- Transformación del borde de las aceras.
- Transformación de espacios libres o zonas verdes.

Transformación del entorno viario para el calmado del tráfico que garantice la comodidad y seguridad de los ciclistas.

En caso de que ninguna de las posibilidades permite encontrar una solución satisfactoria, conviene estudiar la posibilidad de definir un tramo alternativo para la movilidad ciclista o establecer las condicionantes para poder aplicar una solución en un futuro próximo.

Los criterios y los parámetros que se pretende aplicar para la elección de la modalidad de vía ciclista así como la obtención del espacio necesario se resumen en la siguiente tabla.

	Condicionantes	Conceptos	Criterios para la definición de la sección
1	Tráfico motorizado	Intensidad de tráfico, Composición Velocidad	Una IMD por sentido de 5.000 vehículos/ día requiere segregación al menos visual y a partir de 10.000 segregación física Una alta frecuencia de vehículos pesados requiere segregación (>10% de la IMD) Cuando la V85 estimada > 50 km/h requiere la segregación física de la vía ciclista
2	Espacio disponible	Espacio requerido por los medios de transporte: - Calzada - Acera - Aparcamiento	Número de carriles en función de la intensidad de tráfico, - Carriles necesarios según IMD: ≤ 16.000 (2 carriles / 2 sentidos), 16.000 – 30.000 (4 carriles / 2 sentidos), 30.000 – 56.000 (6 carriles / 2 sentidos), ≤ 20.000 (2 carriles / sentido único) 20.000 – 30.000 (3 carriles / sentido único) 30.000 – 40.000 (4 carriles / sentido único) Ancho mínimo de los carriles y calzadas, - 2,75m – 3,00m - dos carriles y doble sentido: 6,00 – 6,50m - dos carriles del mismo sentido: 5,50 -6,00m Carril-bus-bici: > 4,00m en tramos llanos o de pendiente descendente siempre que la frecuencia sea menor de 20 buses / hora y no incluya taxis. Ancho mínimo de la banda de circulación peatonal en acera: - calle principal: 4,00m - calle local colectora de 4 carriles: 4,00m - calle local colectora de 2 carriles: 3,00m - calle local de acceso: 2,50m Ancho mínimo de aparcamiento - 2 m en línea - 4,5 en batería
3	Intersecciones	Distancia entre vados e intersecciones	Si hay cruces cada <100 – 150 m puede ser más conveniente el tipo carril-bici en vez de acera/pista-bici Si existen muchos vados con frecuente entrada y salida de vehículos puede ser también más conveniente el tipo carril-bici en vez de acera/pista-bici
4	Topografía	Pendiente	> 3% son preferibles secciones unidireccionales
5	Actividades	Tránsito peatonal Actividades en las edificaciones colindantes Carga y descarga y movimientos vinculados al aparcamiento	Si hay comercio en planta baja y alta afluencia peatonal la acera-bici es poco recomendable Si hay intensidades elevadas de tránsito peatonal transversal (cruces de la calzada) las modalidades bidireccionales son menos recomendables La tipología de carril bici es menos recomendable si existe aparcamientos en batería, aparcamientos en línea de corta duración, carga y descarga o coches en segunda fila frecuente
6	Insersión en el entorno	Relación ancho calzada / acera Señalización vial, Pavimento	Ancho de la calzada no mayor del 40% del ancho total de la sección (aparcamientos forman parte de la calzada si no están integrados en la acera (orejas, franjas arboladas, etc.) Si no existe arbolado hay que estudiar la posibilidad de implantar una franja con ese fin.

Resumen de criterios y parámetros para la elección de la modalidad de vía ciclista y la obtención de espacio

A partir de estos criterios se crea una base de datos con las características y los condicionantes de cada tramo homogéneo, que permite evaluar sistemáticamente y plausiblemente la modalidad de vía ciclista adecuada y la forma de redistribuir el espacio público de la red viaria. El formulario para crear la base de datos del inventario muestra la tabla que a continuación se acompaña.

1	Calle	c/ Alcalá	
2	Tramo 1A	Entre c/ y c/	
3	Longitud	2000 m	
4	Ancho total		
5	IMD	30.000	
6	Nº de Intersecciones, modalidad y distancia media	5 (3 convencionales / 1 glorieta / 1 semaforizada) / 400 m	
7	pendiente	3%	
		Calzada par	Calzada impar
8	Nº carriles y ancho	2 (7,20 m)	2 (7,20 m)
9	Carril bus y ancho	no	No
10	ancho total acera	7,9 m	3,6-7,2
11	Otros usos y elementos en la acera (ancho en m)	Banda arbolada (m) Banda mobiliario urbano (m) Presencia de paradas bus	Banda arbolada (m) Banda mobiliario urbano (m) Presencia de paradas bus
12	Aparcamiento (tipo y ancho)	En fila (2,20m)	En fila (2,20m)
13	Usos colindantes y flujos peatonales	Oficinas poco tránsito peatonal	Comercio, alto tránsito peatonal
14	Otras observaciones	terrazas paradas taxi carga y descarga aparcamiento ilegal aparcamiento en segunda fila mediana (m)	
15	Valoración: oportunidades y debilidades	- alta IMD calidad ambiental reducida - calzada sobredimensionada -	
16	Propuesta	Tipo de vía ciclista (modelo y carácter) Obtención de espacio para la vía ciclista	
17	Foto(s) situación actual		
18	Sección actual		
19	Sección propuesta		
20	Alternativas		

Formulario de valoración de cada tramo

Las actuaciones propuesta para llevar a cabo en lo que respecta a carriles bici, se han priorizado en corto y medio plazo. En el apartado planos podemos encontrar la red propuesta de carriles bici. En los siguientes puntos se definen las actuaciones.

E-3.2.1 CORTO PLAZO

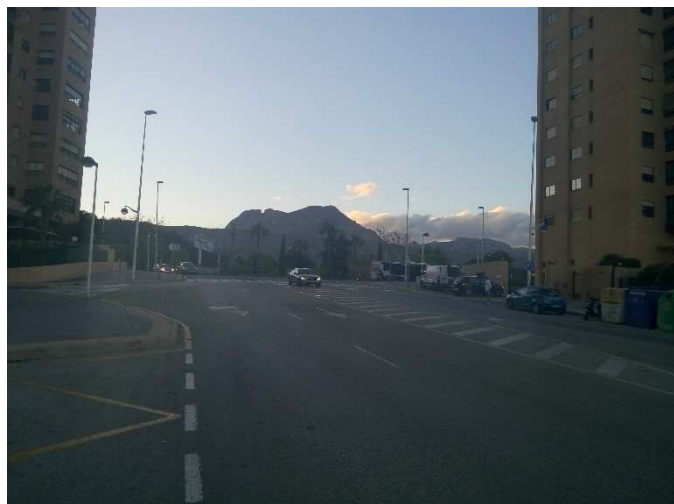
En las infraestructuras planteadas a ejecutar a corto plazo se busca la continuidad y conexión de las distintas redes ya existentes y con municipios vecinos, así como el acceso a los equipamientos y a los puntos de generación de actividad.

Considerando que una de las actuaciones más necesarias, es dar continuidad a la red de carril bici que comienza en la zona de la Cala con el carril bici de la avenida Comunidad Europea que conecta con la estación de autobuses y el Salto del Agua, donde se concentran varios centros educativos y el Palau d'Esports.

Esta conexión se realizaría por la avenida Jaime I y la avenida Alfonso Puchades. Según la tipología de carriles presentadas en el punto anterior, la solución propuesta para la avenida Jaime I, es la de ubicar el carril bici por el centro de la vía, de este modo se consigue calmar el tráfico y mejorar la seguridad vial, sirviendo también como vía de evacuación. Del mismo modo la solución propuesta para la avenida Alfonso Puchades es ubicarlo por el centro en el tramo del puente, pudiendo ubicarlo después por el centro o un lateral, debido a las pocas intersecciones que presenta esta avenida.

Otros tramos previstos son:

- La conexión de la Ciudad Deportiva Guillermo Amor y el mercadillo municipal con la red existente, planteándose un carril bici que borde el futuro parque de Foietes hasta Jaime I.
- La conexión con El Albir, por la carretera CV-753
- La construcción de carril bici en la avenida Montecarlo y Estocolmo, para dotar de carril bici a esta zona del Rincón de Loix.
- La conexión de la red de vía parque, con el carril bici principal de la Cala, por la avenida Murtal.



E-3.2.2 MEDIO PLAZO

En las actuaciones previstas a ejecutar a medio plazo se busca la ampliación de la malla existente, garantizando el acceso seguro a todas las zonas de la población, la interconexión de las distintas mallas existentes y poblaciones vecinas, así como la creación de vías ciclistas de carácter más recreativo.

Dentro de la ampliación de la red de carriles bicis tendríamos:

- La creación de un nuevo mallado en la zona de Levante, con la construcción de carriles bici en la avenida Mediterráneo, avenida Europa, avenida de Filipinas y calle Ibiza.
- La conexión del carril bici principal Poniente-Centro-Levante con la infraestructura existente en la CV-70, mediante un carril bici por la avenida Beniarda.
- La conexión con el municipio de L'Alfàs del Pi, a través de la avenida Comunidad Valenciana y el Camí Vell de L'Alfàs.
- La continuidad del carril bici de la avenida Alcalde Pérez Devesa con la avenida Jaime I el parque de Foietes.
- La creación de carril bici en la avenida Bernat de Sarria, que permitirá la conexión de la nueva malla de Levante con los carriles que conectan con L'Alfàs del Pi y El Albir, así como a la red del Rincón de Loix.
- La continuidad del carril bici de la Avenida Severo Ocho, hasta la playa de Levante, por la avenida Ametlla del Mar.



La implantación de sendas ciclables o vías verdes, que discurren por espacios abiertos, plantea un uso de la bicicleta para el ocio y el deporte, siendo también un atractivo para el turismo, fomentando de manera directa el uso de la bicicleta en el resto de la ciudad. Las zonas propuestas para la implantación de estas vías ciclistas son el Parque Natural de Sierra Gelada, tanto en la zona de la Cruz, la Torre del Cavall, así como la conexión con el Faro del Albir, y la creación de una vía paralela al Tram, entre el apeadero de Terra Mítica y la estación de Benidorm.

E-3.3 AMPLIACIÓN BICIDORM

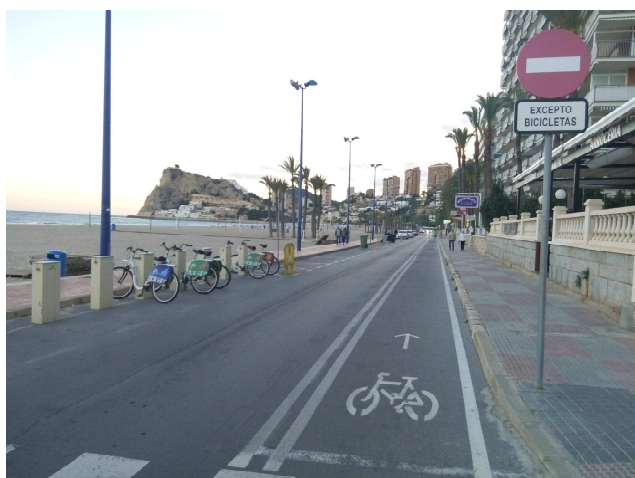
Uno de los problemas que mencionan los ciudadanos como obstáculo para la utilización de la bicicleta es la falta de un lugar donde guardarla. La falta de espacio para tenerla en casa, así como la incomodidad que supone su desplazamiento desde el lugar de almacenaje hasta la calle, es en muchos casos un factor disuasorio. En una ciudad turística como Benidorm, este hecho se ve incrementado al no ser habitual que el turista se desplace a los destinos turísticos con su bicicleta.

El préstamo de bicicletas permite dar servicio en parte a este segmento de usuarios, que de otra manera no usarían la bicicleta de forma habitual. Esta iniciativa suele ser además uno de los factores que anima a usuarios potenciales a utilizar más la bicicleta como medio de transporte, no solamente a través de su uso directo, sino también porque suele aumentar la visibilidad del ciclista en la ciudad, incentivando a que los ciudadanos usen la bicicleta propia.

Para favorecer el uso de la bicicleta de préstamo como una verdadera alternativa de transporte en la ciudad, los puntos de préstamo deberían situarse a distancias no superiores a los 5 minutos a pie desde cualquier punto de la ciudad. A esta distancia la bicicleta se convierte en una verdadera alternativa de transporte frente al resto de modos.

Aspectos como el alcance del sistema, el cual debe cubrir adecuadamente las zonas con mayor densidad de población y edificación; la intermodalidad, asegurando una interrelación con la red de transporte público colectivo a fin de favorecer la intermodalidad y potenciar el sistema de transporte público en su conjunto y con los aparcamientos disuasorios; y la creación de nuevas mallas de carriles bici, hacen que sea necesaria la ampliación de la oferta existente tanto de bicicletas como puntos de préstamo.

Entre los lugares en los que se ha constatado la falta puntos de préstamo, destacar la estación de Autobuses, siendo un lugar imprescindible para fomentar la intermodalidad de transportes públicos.



E-3.4 ESTRATEGIAS DE INTERMODALIDAD CON EL TRANSPORTE

Tal como se ha avanzado, las posibilidades para la bicicleta de competir con el automóvil están limitadas por el hecho de que la distancia operativa de utilización de la bicicleta como medio de transporte cotidiano tiene un límite relacionado con el tiempo máximo del desplazamiento, que podríamos estimar en unos 20-30 minutos, lo que en terreno llano equivaldría a unos 7-10 Km. Más allá de esta distancia, el automóvil resulta más competitivo en cuanto a velocidad y duración del recorrido, siempre que se trate de un contexto donde las vías de comunicación no estén saturadas.

De esta manera, tanto la distancia, como la topografía pueden operar como factores de disuasión del uso de la bicicleta para desplazamientos obligados.

La mejor forma de competir con el vehículo privado en distancias superiores al radio de acción habitual de la bicicleta es, sin duda, asociar ésta al transporte público, para componer viajes que combinen ambos modos superando así las limitaciones de distancia inherentes a la bicicleta. La asociación con el transporte público, además, resuelve el factor disuasorio de la topografía, pudiendo sustituir el desplazamiento en bici, por el uso del transporte público, en tramos con una topografía más exigente.

Desde la perspectiva de los desplazamientos de ocio y turismo, la integración bicicleta□transporte público ofrece la ventaja de permitir desplazamientos a zonas más alejadas, donde moverse en bicicleta para disfrutarlas, lo que aumenta sus posibilidades de utilización para este tipo de desplazamientos.

En cualquier caso, las posibilidades que el binomio bicicleta□transporte público tiene de competir con éxito con el automóvil, sobre todo en desplazamientos obligados, dependen estrechamente de los horarios del transporte público y de la mayor o menor fluidez con que pueda realizarse el trasvase de usuarios entre uno y otro modo de transporte, lo que implica solucionar adecuadamente:

El acceso de los ciclistas a las estaciones y paradas, es decir, la conexión de la red ciclista con éstas.

La facilidad y seguridad del estacionamiento de la bicicleta en paradas y estaciones o la facilidad y En el caso de estacionamiento de la bicicleta en origen, la posibilidad y costo de disponer de una bicicleta de alquiler o préstamo en destino, que permita completar el recorrido.

Como fácilmente puede comprenderse, para dar la máxima fluidez a la operación son necesarios acondicionamientos infraestructurales (vías ciclistas, aparcabici seguros, capacidad de los vehículos para la entrada de bicicletas), normas consideradas con los ciclistas (acceso con bicicleta al transporte público), servicios de préstamos de bicicletas, y tarifas adecuadas y combinadas para estos servicios (aparcabici, acceso de bicicletas a los vehículos, sistema de préstamo).

E-3.5 ESTRATEGIAS EN RELACIÓN A LA EDUCACIÓN

Tal como se ha indicado, modificar las tendencias actuales de la movilidad, que apuntan hacia un uso cada vez mayor del vehículo privado como medio de transporte, incluso en distancias inferiores a los 3 Km, y conseguir un aumento significativo del uso de la bicicleta en detrimento de aquel, exige promover un verdadero cambio cultural y de hábitos en la población, que prestigie el uso de la bicicleta y acostumbre a los ciudadanos a usarla de forma sistemática.

Se trata de un cambio que difícilmente puede producirse a corto o medio plazo, ya que se parte de una situación en la que el uso de la bicicleta prácticamente ha desaparecido de los desplazamientos cotidianos. Se impone, por tanto, trabajar con un horizonte y un programa de largo plazo, capaz de contrarrestar décadas de consideración del automóvil como emblema de la libertad de movimiento y símbolo del triunfo personal, lo que exige un cambio sustancial en el sistema de valores y en los hábitos cotidianos, formándolos en los nuevos valores de la sostenibilidad y de la vida sana, valores ambos representados por la bicicleta como medio de transporte.

Este cambio de valores y hábitos en el largo plazo debe incluir la reeducación de la población adulta, pero exige sobretudo transmitirlo a las nuevas generaciones, a aquella parte de la sociedad todavía en formación. Transmitir los nuevos valores y hábitos de la movilidad en bicicleta a niños y jóvenes es, en este sentido, una tarea clave, un objetivo estratégico, si lo que se pretende realmente es iniciar un proceso de cambio irreversible y bien fundamentado, que vaya más allá de las modas coyunturales que pronto pasan y apenas dejan huella. Y, probablemente, el lugar en el que mejor se pueden transmitir estos valores y hábitos a los ciudadanos del futuro son las escuelas, los colegios, los institutos, las universidades,...

De ahí que, el éxito del Plan dependa en gran medida de la colaboración que le ofrezca el sistema docente en sus distintos niveles y centros.

En una primera aproximación, la contribución que el sistema educativo puede aportar al desarrollo de la movilidad ciclista puede agruparse en las siguientes líneas:

- En primer lugar, en la transmisión de los valores relativos, por un lado, a la sostenibilidad, y en particular a la utilización de medios de transporte más sostenibles, entre ellos la bicicleta y, por otro, al mantenimiento de una buena forma física como garantía de buena salud y una vida más plena.
- En segundo lugar, en la promoción del uso de la bicicleta para desplazarse al centro de estudio, dentro de la cual podrían distinguirse:
 - a. Educar y habitar a los alumnos al uso de la bicicleta, mediante el desarrollo sistemático de cursos para aprender a montarla y manejarla y la promoción de su uso mediante incentivos diversos.
 - b. Facilitar el acceso a los centros en bici, mediante el impulso a la construcción de vías ciclistas en su entorno, facilitando instalaciones seguras para el aparcamiento y la guarda de éstas o adaptando espacios internos para vestuarios, en caso necesario.



E-3.6 RECOMENDACIONES PARA LA PROMOCIÓN DE LA BICICLETA

Además de las recomendaciones anteriores, el Ayuntamiento de Benidorm puede colaborar al esfuerzo por lograr un cambio en las formas de movilidad, desde la opción motorizada en progresivo aumento, hasta el uso de la bicicleta, desde muy diversas aproximaciones y mediante instrumentos muy diversos.

En principio, se recomiendan los siguientes tipos de actuaciones:

Incluir la promoción de la movilidad ciclista como uno de los componentes básicos de la política municipal, tanto en relación con la movilidad, como, más en general,

como forma de vida más saludable y sostenible, con importantes aportaciones para reducir el efecto invernadero y retrasar o anular el cambio climático.

Consecuentemente, **promover el uso de la bicicleta a través de todas las concejalías** relacionadas con ella (urbanismo, cultura, deportes, movilidad, obras públicas, seguridad, sanidad, educación,...).

Desarrollar campañas en favor del uso de la bicicleta en los centros educativos e implementar operativos de la policía municipal que garanticen la seguridad de los tramos de mayor frecuentación potencial, en colaboración con brigadas escolares constituidas al efecto.

Constituir un sistema de matriculación de bicicletas, con tecnologías que mejoren la seguridad de las mismas, y permitan una fácil identificación y una rápida recuperación en caso de robo.

Colaborar en eventos relacionados con la bicicleta.

Estudiar sistemas de control horario y tarifario de los aparcamientos públicos y privados (dotación obligatoria de plazas en centro de empleo, espectáculos, comercio, equipamientos, etc.) que disuadan la utilización del vehículo privado, al mismo tiempo que se facilita el acceso en bicicleta (acondicionamientos, aparcabicis, etc.).

E-3.7 MEDIDAS DISUASORIAS DEL USO DEL VEHÍCULO PRIVADO

Tal como se ha mencionado, de acuerdo con la experiencia y con los resultados de algunos proyectos de investigación de la UE, la disponibilidad de medios de transporte alternativos al vehículo privado no es suficiente para que los conductores dejen el coche en el garaje y se decidan a usarlos. Es necesario, además, convencerles para que los usen o disuadirlos de la utilización del vehículo privado.

El Plan de Infraestructuras Ciclistas de Benidorm incluirá entre sus propuestas un programa de información sobre las ventajas de la utilización de la bicicleta (ambientales, económicas, de salud, etc.) y de promoción de su uso, en las que colaborarán diversos organismos con capacidad para contribuir a ello.

En lo referente a la disuasión, las entidades locales son, junto a las estatales, que pueden establecer los precios de los carburantes y de los peajes, las que disponen de

mejores instrumentos para intervenir sobre el uso del automóvil. Entre ellos, se estima que el instrumento por sí sólo de mayor eficacia para regular los desplazamientos en automóvil es **el control del aparcamiento**, dado que, en general, no existe movimiento sin parada, ni por tanto, desplazamiento en automóvil si no hay posibilidad de estacionamiento.

El control del estacionamiento (en la vía pública, en estacionamientos públicos, en edificios productivos) es, en efecto, un instrumento extraordinariamente eficaz para disuadir del uso del automóvil a través de la disponibilidad de plazas o el precio de las mismas y se realiza o puede realizarse en gran medida desde el planeamiento urbanístico a través de sus determinaciones sobre:

El diseño de la sección de las calles, entre cuyos componentes se encuentran las bandas de estacionamiento, cuyo número de plazas pueden así controlar.

- o La localización y capacidad de los aparcamientos disuasorios, que facilitan el acceso al transporte público, y de los rotatorios, que facilitan el acceso en automóvil a las áreas donde se ubican.

- o La dotación de plazas de aparcamiento en edificios e instalaciones, que pueden facilitar en mayor o menor medida o disuadir los desplazamientos en automóvil.

De acuerdo con estas consideraciones, se recomienda que el planeamiento urbanístico incluya, entre sus contenidos una evaluación de los efectos potenciales que sus políticas, explícitas o implícitas, en materia de estacionamiento y en particular, de sus determinaciones sobre secciones de calles, aparcamientos disuasorios, aparcamientos rotatorios y dotación de plazas de aparcamiento en edificios e instalaciones, pueden tener sobre la movilidad en general y sobre el uso del automóvil en particular y su revisión en el caso de que se estime que promuevan o faciliten el uso del vehículo privado.

E-3.8 PROGRAMA DE APARCAMIENTOS

Una de la claves para la creación de una auténtica red ciclista que haga accesible todos los centros de atracción de viajes del área a este modo de transporte, es la **posibilidad de dejar la bicicleta en un lugar seguro, bien colocada y cerca del destino del viaje**. Esta última condición sería difícil de cumplir para la gran dispersión de destinos que puedan darse en toda la zona de estudio, pero si se debe tratarse de

aminorar al máximo la distancia entre el punto de amarre de la bicicleta y el destino final del usuario.

Las otras condiciones están más relacionadas con el modelo del aparcamiento y con la localización en un punto de “vigilancia fácil” para no tener que emplear medios humanos específicos en el control de las bicicletas aparcadas. Existen diversos modelos en el mercado de probada eficacia y bajo coste de instalación.

La adecuada utilización de la red ciclista, hace necesaria la ubicación de aparcamientos de bicis en los diversos centros de atracción de usuarios:

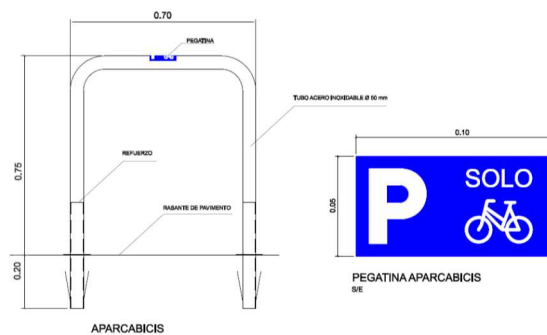
- Centros de enseñanza
- Administración pública
- Zonas comerciales
- Zonas deportivas
- Parques y zonas naturales

La localización de los aparcamientos es una tarea específica a desarrollar a lo largo del tiempo y llegada de la nueva red de carriles bici. Esta debe desarrollarse paralelamente a la extensión de la red de carriles bici, de forma que la construcción de un carril en una zona o la señalización de un itinerario prioritario debe llevar asociado un estudio de localización y dimensionamiento de aparcamientos de bicicletas, y así dar satisfacción a las posibles demandas generadas por la propia existencia de la infraestructura.

Tanto en la localización de los aparcamiento, como sobre todo en la planificación y gestión de la red, es importante buscar la vinculación de los sectores proclives a los “modos blandos”. Así, las medidas pueden recibir el apoyo incluso de vecinos que no sean usuarios potenciales de la bicicleta, pero que perciban las mejoras, si están bien integradas en el espacio público, también como mejoras peatonales y del medio ambiente urbano.

Organizar pues una propuestas de aparcamientos para bicicletas y después un programa de implantación, es algo que puede hacerse tanto en respuesta a las demandas locales, de los equipamientos y servicios que lo soliciten; como de manera planificada. Es una medida relativamente menos costosa que la construcción de carriles bici, y puede servir para dar pasos importantes con el fin de que la ciudadanía conozca la existencia de las “facilidades ciclistas” y pueda valorarse la posibilidad de usar la bicicleta para acceder a esos centros de atracción que disponen de aparcabicis. Su no existencia, al contrario, puede disuadir incluso a ciclistas urbanos si

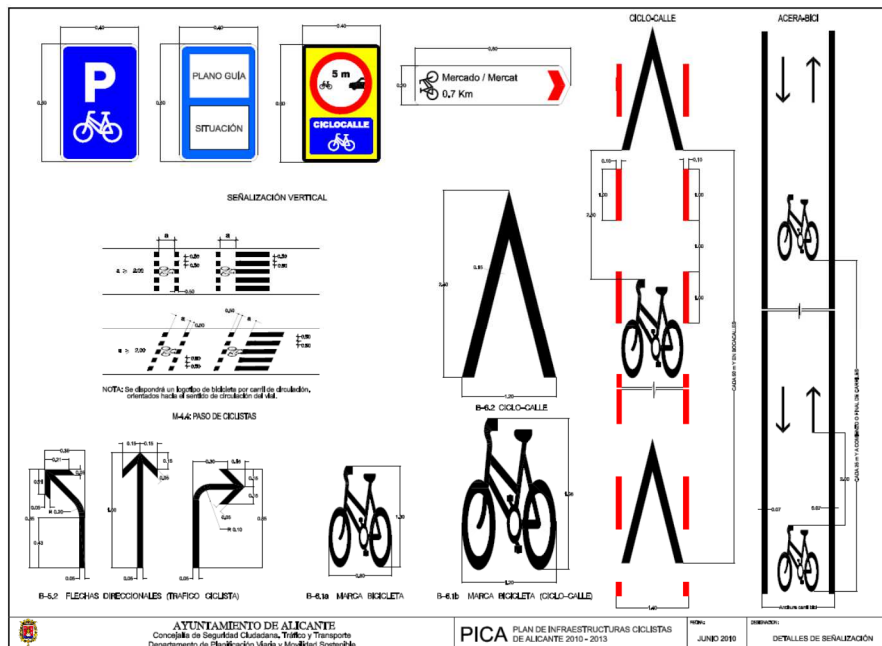
no se dan unas condiciones mínimas de seguridad frente al robo, sobre todo cuando ese centro está situado en áreas urbanas poco utilizadas por los viandantes.

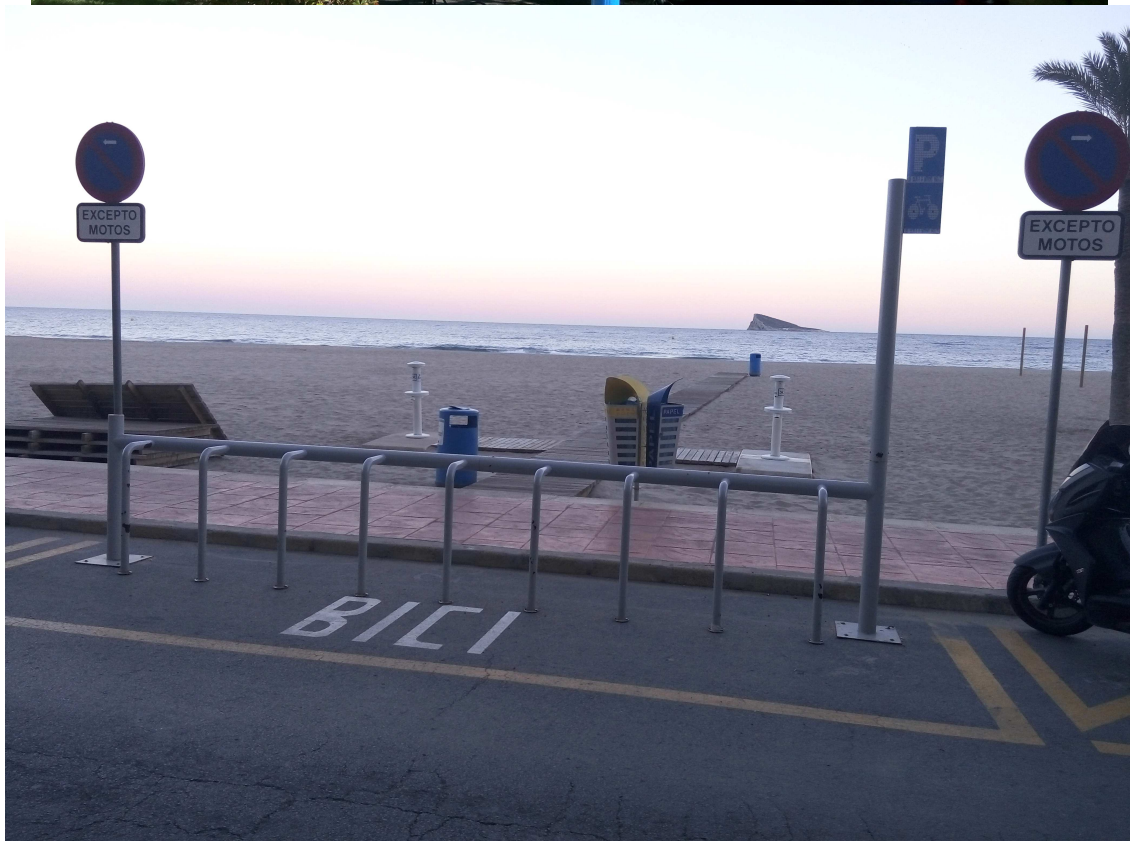


E-3.9 SEÑALIZACIÓN

En cuanto a la señalización a seguir, se propone realizar una normativa, como existe en otras ciudades, de modo que exista una homogeneidad en todas las infraestructuras ciclistas desarrolladas.

A continuación se muestra una captura del plano de señalización del PICA (ciudad de Alicante):





E-3.10 ADAPTACIÓN DE LAS NORMATIVAS MUNICIPALES

Tanto las **normativas urbanísticas como las ordenanzas de movilidad** deben adaptarse a las especiales condiciones de la circulación ciclista en las vías urbanas. También deben tener en cuenta las adecuadas dotaciones de aparcabicis y otras facilidades para la normalización de la bicicleta como medio de transporte en la ciudad. Es importante que la estructura general de la red de los itinerarios ciclistas aparezca tanto en las reservas de suelo necesarias para su futura implantación como en la programación de actuaciones de las vías ciclistas, al igual que se realiza para otros medios de transporte.

Lo mismo ocurre con el planeamiento de desarrollo, Planes Parciales, Planes de actuación Urbanística, Estudios de Detalle y Planes de Reforma Interior. Uno de los ejemplos que se ha encontrado, es la **ciudad de Córdoba**, que ha contemplado a la bicicleta como medio de transporte urbano. Las determinaciones del PGOU vigente se extienden tanto a la definición de una red de itinerarios y normas para la urbanización y equipamiento complementario de vías ciclistas como al establecimiento de un programa de actuación y de financiación para llevar a cabo las infraestructuras previstas. La integración de la bicicleta en el planeamiento de la ciudad de Córdoba es el último paso de un proceso consecuente de más de una década construyendo infraestructuras ciclistas con el desarrollo de los nuevos barrios previstos en el anterior PGOU y de proyectos específicos financiados con fondos europeos según el Plan Director de Bicicleta de la Ciudad de Córdoba, como Plan Especial sectorial pro dentro de una estrategia más global de “movilidad sostenible”.

También las normas de urbanización incluidas en el Plan General deben contemplar los aspectos relativos a estándares de diseño de las infraestructuras ciclistas.

APARCAMIENTOS DE BICICLETAS SEGÚN TIPOLOGÍAS DE USOS	
U S O	DOTACIONES DE APARCAMIENTO DE BICICLETAS
VIVIENDA	1 plaza por vivienda o 100 m ² construidos.
OFICINAS	1 plaza por cada 50 m ² construidos.
COMERCIAL	Establecimiento >2500 m ² – 1 plaza por cada 50m ² de superficie comercial. Establecimiento <2500 m ² – 1 plaza por cada 100 m ² de superficie comercial.
INDUSTRIAS ALMACENAJE	1 plaza por cada 200 m ² superficie cubierta.
OCIO-ESPECTÁCULOS	1 plaza por cada 30 localidades – aforo <500 personas. 1 plaza por cada 20 localidades – aforo >500 personas.
HOTELES RESIDENCIAS COLECTIVAS	5 estrellas – 1 plaza cada 6 habitaciones. 4 estrellas – 1 plaza cada 8 habitaciones. 3 estrellas – 1 plaza cada 10 habitaciones. 2 o menos estrellas – 1 plaza cada 12 habitaciones.
BIBLIOTECAS – MUSEOS	1 plaza cada 400 m ² en establecimientos >600 m ² .
EDIFICACIONES DE APARCAMIENTO	En garajes, con independencia de su titularidad y gestión, se reservarán para bicicletas un mínimo del 15% de las previstas para automóviles.

E-4. TRANSPORTE PÚBLICO

Se indican a continuación, las líneas generales por las que debe mejorarse el servicio de transporte público, que provocará a su vez que este sea más atractivo para el usuario. Con la potenciación del transporte público, mejorará el reparto modal en este modo, captando mayoritariamente usuarios del vehículo privado.

E-4.1 MEJORA TRANSPORTE URBANO

En el análisis realizado en el presente documento, ya se han indicado las carencias existentes, y las características más importantes del mismo. La principal característica, es que el servicio de autobuses, prestado por Llorente Bus (Grupo Avanza), no depende de una concesión administrativa del Ayuntamiento de Benidorm, sino de una concesión de la Generalitat Valenciana.

Teniendo en cuenta lo anterior y que dicha concesión del servicio podría ser asumida por el Ayuntamiento, se abren varias opciones de actuación:

- **Gestión del transporte público desde el Ayuntamiento.** Esta opción marca la necesidad de mantener gestiones con la Generalitat Valenciana para asumir el servicio, lo cual iría seguido del inicio de un proceso de contratación del mismo. De este modo, el servicio debería ponerse en marcha en el mes de octubre del presente año aproximadamente.
- **Gestión mancomunada** que fije un convenio con los demás ayuntamientos de la concesión y la empresa de transporte actual. Para esta opción, también serán necesarias las gestiones con la dirección Territorial de Transporte de la Generalitat Valenciana, para abrir una negociación entre todas las partes.

En las dos opciones marcadas anteriormente, se deben buscar las siguientes mejoras:

- **Ampliación de la cobertura espacial:** existen zonas de gran atracción de viajes que no tienen cobertura del transporte público o es muy reducida, como pueden ser el ensanche del casco antiguo, zona sur del parque de L'Aigüera, barrio Els Tolls y polideportivos.
- **Mayor cobertura temporal:** en todas aquellas zonas de Benidorm cuya frecuencia de paso sea superior a 20 minutos, el transporte público no representará ninguna alternativa a otros medios de transporte.
- **Estación de Autobuses:** la Estación de Autobuses debe ejercer las funciones de intercambiador modal, donde se concentren la totalidad de entradas y

salidas de transporte interurbano, paradas de distintas líneas de transporte público urbano para optar por distintos destinos en la ciudad, paradas de taxis y zona habilitada como estacionamiento disuasorio para el vehículo privado.

Para la realización de las mejoras en el transporte urbano, existen desde el Ministerio de Hacienda y Administraciones Públicas, ayudas para el mismo. Para el presente año 2016, ya se han aprobado las mismas, en la **“Resolución de la Secretaria General coordinación autonómica y local, por la que se establece, en relación a la subvención al transporte colectivo urbano interior, la forma de presentación de la información requerida en el apartado seis del artículo 104 de la Ley 48/2015, de 29 octubre de presupuestos generales del estado para 2016”**. Para optar a dichas ayudas, es necesaria la existencia de que el presente PMUS, se encuentre aprobado.

E-4.2 MÁS IDENTIDAD A LAS PARADAS

Es importante, que el usuario del transporte público tenga una visualización homogénea de las paradas, para lo cual, es necesario llevar a cabo una estandarización de las mismas.

El formato de las paradas y su mobiliario deben estar estandarizados, teniendo únicamente dos formatos que serán utilizados dependiendo si existe o no

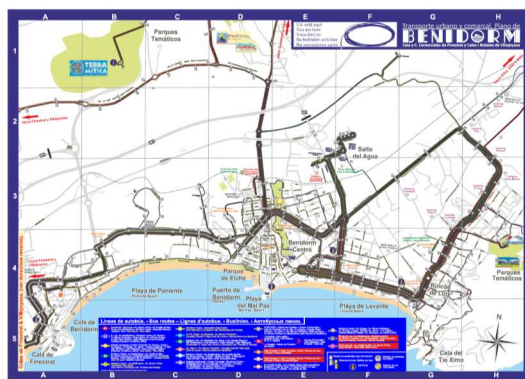
espacio suficiente para la instalación de marquesina. Los formatos de parada, deben de ser tales que los usuarios reconozcan que se trata de una parada de bus urbano.





E-4.3 MÁS INFORMACIÓN AL USUARIO

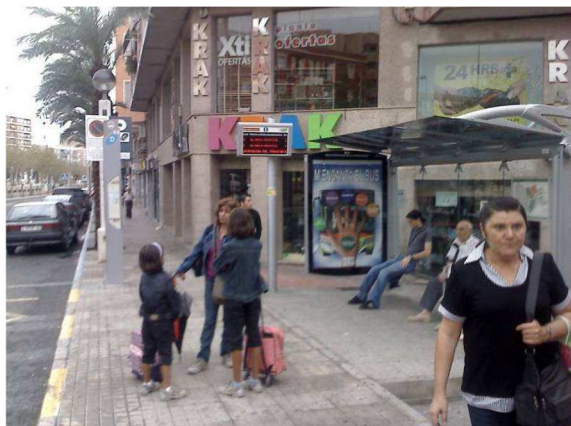
Uno de los problemas detectados durante la participación ciudadana, es la falta de información de los usuarios sobre el transporte público. Siendo además la información existe poco comprensible incluso para los usuarios habituales. Si tenemos en cuenta este dato, y que Benidorm es una ciudad de alto nivel turístico, es de vital importancia que la información sea abundante, clara y concisa.



Se citan a continuación algunas mejoras a realizar:

- Dotación de **información actualizada** de las líneas con parada, itinerario de la línea, frecuencias y horarios. En paradas con marquesina existirá además un plano completo de la red de transporte urbano.
- **Sistema de Ayuda a la Explotación (SAE):** El transporte público urbano en Benidorm debe contar a medio plazo con un Sistema de Ayuda a la Explotación que permita conocer la posición de los autobuses de las distintas líneas, controlar el cumplimiento de las frecuencias de paso, ocupaciones en autobuses, conocimiento en tiempo real de incidencias y posibilidad de información de tiempo de espera en las paradas.

- **Generación de mapas de las líneas del servicio**, realizadas en varios idiomas y que estén disponibles en los puntos de información turística y de atención al ciudadano.



E-4.4 PLAN DE TRANSPORTE A CENTRO EDUCATIVOS

La idea principal es que hay que dar a los alumnos de los centros escolares,



residentes en el casco urbano de Benidorm, autonomía para desplazarse diariamente al colegio. Los modos de transporte naturales son a pie, en bici o en transporte público. Para permitir estos modos de transporte debe estar garantizada la seguridad y unos tiempos razonables

de desplazamiento. Para ello es necesaria cierta flexibilidad en los puntos de recogida y salida de los escolares.

Teniendo en cuenta las posibles modificaciones propuestas para el servicio de autobús público, una vez estudiados los centros educativos y su demanda, las modificaciones necesarias en las líneas o ampliaciones, pueden estar recogidas en la misma explotación.



En Benidorm, es de destacar la necesidad de un estudio en profundidad del complejo del Salto del Agua, donde se concentran varios colegios, institutos y otros centros de formación (escuela oficial de idiomas y la UNED)

Paralelamente al este plan, deberán desarrollarse Planes de Transporte al centro de Trabajo (PTT), de modo que se estudie cada uno de los centros educativos, por ser centros de gran atracción de usuarios.

E-4.5 TRANSPORTE COLECTIVO DISCRECIONAL

En el punto de análisis, apartado D, del presente documento, se ha comentado que una gran cantidad de los turistas que llegan a Benidorm, lo **realizan mediante autobús**. Dichos itinerarios se realizan desde el **aeropuerto de Alicante – Elche** o desde las ciudades de residencia de los turistas (por ser un viaje organizado). El destino de los mismos, son los hoteles de los turistas, lo cual provoca la existencia en todo el casco urbano de Benidorm, de una gran cantidad de autobuses. En ocasiones, y principalmente en verano, la circulación de los mismos unidos a estacionamiento irregulares de vehículos, provoca influencias muy graves en el tráfico de la ciudad.



Cabe recalcar que el uso de estos autobuses, ayuda a que no lleguen a la ciudad los turistas en vehículo privado, provocando ya un beneficio para el tráfico de Benidorm. Por lo tanto, se propone desde este documento, la realización de un estudio

pormenorizado de los itinerarios frecuentes de dicho transporte, así como sus puntos de parada. Los puntos de parada, deberán ser verificados con el inventario realizado durante el PMUS.

Conocidos los itinerarios que realizan en la actualidad, se estudiarán las calles de paso, alejando a estos autobuses de las vías más estrechas de la ciudad, y distribuyéndolos en la red colectora, de modo que se evite en la medida de lo posible las afecciones a la circulación.

La red propuesta de circulación de los mismos, deberá tener en cuenta los puntos de parada actuales, o nuevo a disponer y la situación de los hoteles, ya que son el destino final de los turistas.

E-4.6 MEJORA DE LA INTERMODALIDAD

Uno de los puntos que debe mejorarse, es la conexión entre los distintos modos de transporte. Benidorm, dispone de una estación donde confluyen los autobuses de servicio interurbano, urbano y taxis, pero la conexión con el tranvía, no se encuentra resuelta. Dicha conexión desde las paradas actuales, tampoco está cubierta por una línea de autobús, lo que dificulta gravemente la intermodalidad entre ambos medios.



Se propone realizar las gestiones necesarias con **Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana**, para tratar las alternativas de conexión. La más favorable, es la creación de un apeadero en las inmediaciones de la estación de autobuses, lo que dispondría de una conexión directa.



E-5. TRANSPORTE PRIVADO

Se plantean a continuación las medidas que afectan directamente al transporte privado.

E-5.1 PLAN DE SEÑALIZACIÓN

El carácter de ciudad turística de Benidorm, provoca que una gran parte de los conductores no sea conocedor de la red viaria, por ello se propone la realización un Plan de Señalización, en el cual, se marquen los itinerarios y puntos de interés principales. Un ejemplo de falta déficit de señalización, se encuentra en los itinerarios de penetración y en los de salida hacia las principales vías interurbanas.



Se define a continuación la metodología para el desarrollo del plan de señalización propuesto.

E-5.1.1 METODOLOGÍA

La metodología que debe seguirse en la realización del plan se puede desglosar en cinco fases de trabajo, desarrolladas en los siguientes puntos

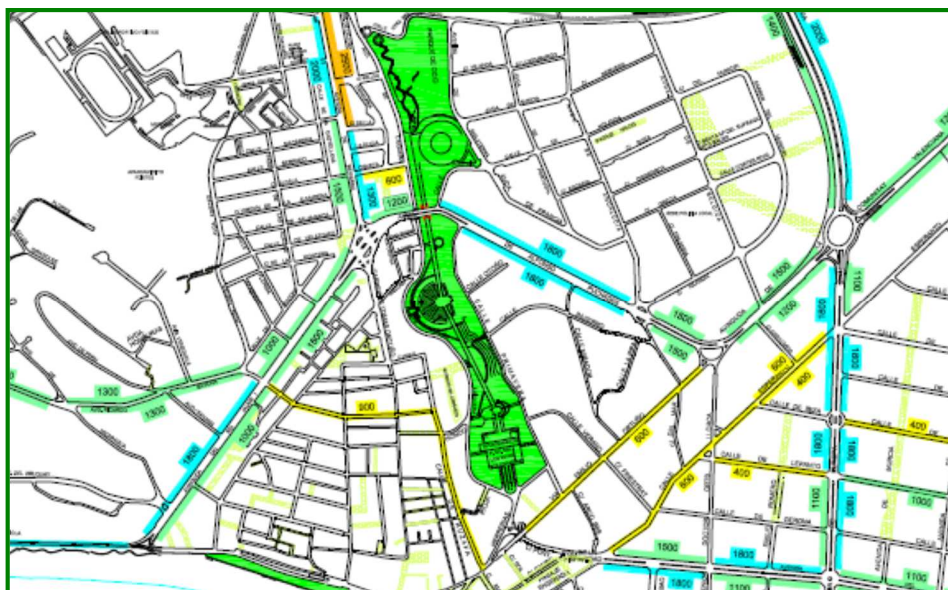
E-5.1.1.1 Fase 1: Tratamiento de la información viaria

En esta primera fase se realizará un trabajo de **recopilación de información** para crear una base de datos espacial que utilizaríamos para posteriores análisis en las

siguientes fases, gran parte de **esta información se encuentra recopilada en el presente PMUS.**

Las cartografías base empleadas se obtendrán a partir el Ayuntamiento de Benidorm. La cartografía base debe confeccionarse incluyendo divisiones administrativas, edificación, toponimia, núcleos de población e infraestructuras viarias así como también otras entidades de interés territorial como edificaciones, hidrografía, espacios naturales, playas, etc.

De forma especial se preparará la información relativa a la red viaria, la cual contará con datos referentes a su titularidad, tipo de firme, estado del firme, ancho, longitud de los tramos, IMDs y matrícula de la vía. La red se representará según su jerarquización por titular para una mejor comprensión y discriminación viaria y se seleccionó el tipo de viario más adecuado en cuanto a confortabilidad para los visitantes, escogiendo sólo aquellos viales que cumpliesen unas determinadas características de ancho, pavimento y estado de la infraestructura. También se seleccionaran todos los nodos de la red viaria no terminales con el objeto de marcar todos aquellos cruces de vías susceptibles de ser señalizados.



E-5.1.1.2 Fase 2: Tratamiento de elementos de interés turístico

Una vez que se tenga la cartografía base y la red viaria preparada, se obtendrán los elementos a señalar. En primer lugar, se confeccionaron unos listados de elementos consensuados por un comité de expertos y las entidades principales de Benidorm, que

fueron además jerarquizados según su importancia para su señalización y para definir un área de influencia para la restricción de la señalización del elemento.

Las categorías fundamentales en los que se clasificarán los recursos serán aquellas relativas al patrimonio natural (espacios protegidos, playas..), patrimonio construido: religioso (catedrales, iglesias, monasterios...), arquitectura civil y popular (puentes, pazos, castillos, hórreos), patrimonio arqueológico (castros, dólmenes, romano, medieval...) y otros servicios como museos, alojamientos y hostelería y puntos de información turística como las oficinas de turismo o el propio ayuntamiento.

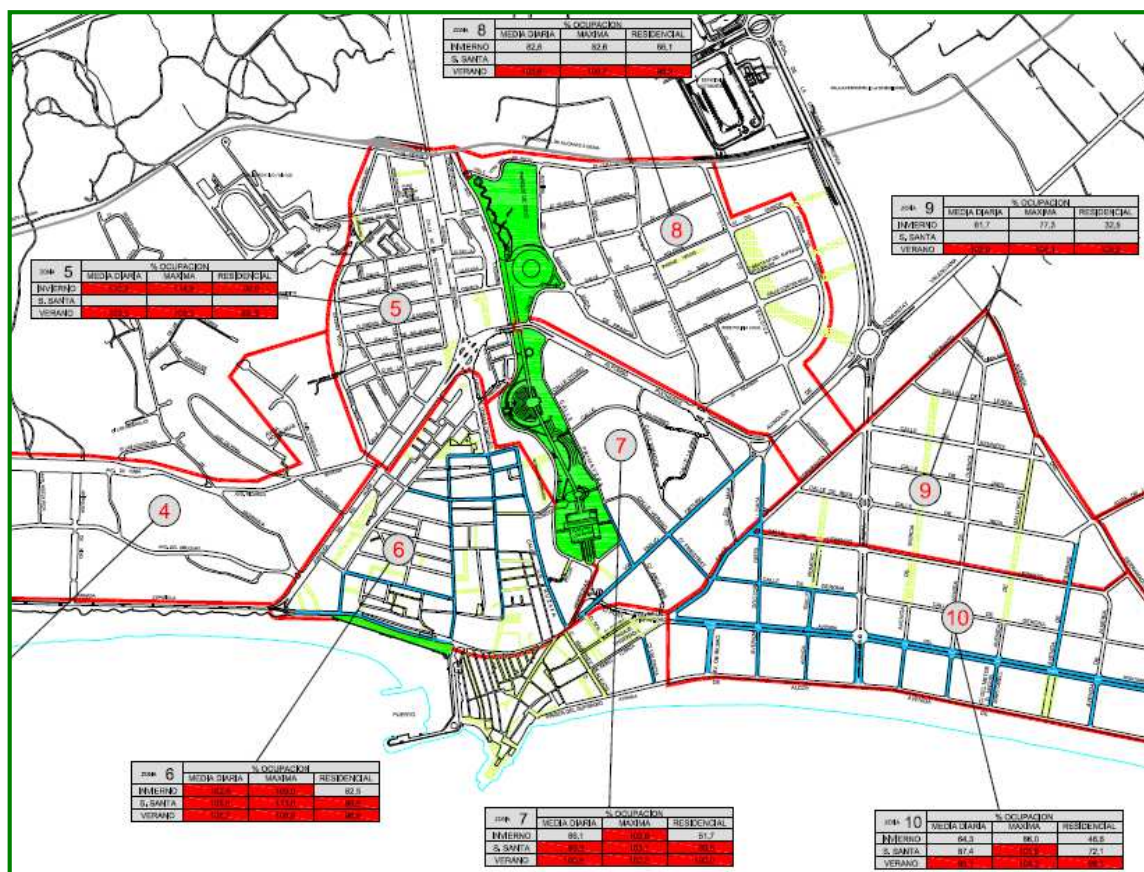
Se marcarán tres niveles de jerarquía. El mayor nivel se otorgará a elementos de gran valor patrimonial o turístico a nivel municipal. Un segundo nivel para los elementos de medio valor patrimonial relativo y un tercer nivel para los elementos de bajo valor patrimonial relativo o que se encontraban en las inmediaciones de otros elementos de mayor valor adecuadamente señalizados.

Es importante en esta fase discernir entre los elementos de **tipo urbano y los de tipo municipal** ya que hay elementos cuya señalización tiene una mayor lógica dentro de un espacio urbano acotado en vez de abarcar su indicación la totalidad del municipio.

Posteriormente se localizarán geográficamente estos recursos turísticos, integrándolos con la cartografía base. Para ello se llevará a cabo una campaña en campo de recogida de coordenadas geográficas de los elementos mediante dispositivos de geolocalización GPS y una toma de fotografías de los mismos.

Con las **señales turísticas, geolocalizadas**, fotografiadas y tomando nota de ciertas características como su estado de conservación o bondad indicativa se podrá valorar el estado actual de las señales determinando su necesidad y utilidad de cara a las actuaciones de sustitución o mantenimiento y a proponer con respecto a éstas su retirada, sustitución inmediata o mantenimiento hasta sustitución en un periodo de dos años.

Es de gran importancia en este punto, tanto **los establecimientos hoteleros como los campings**, ya que en Benidorm, existen una gran cantidad de estos establecimientos, generando una gran cantidad de desplazamientos que deben ser correctamente indicados.



E-5.1.1.3 Fase 3: Establecimiento de áreas de señalización

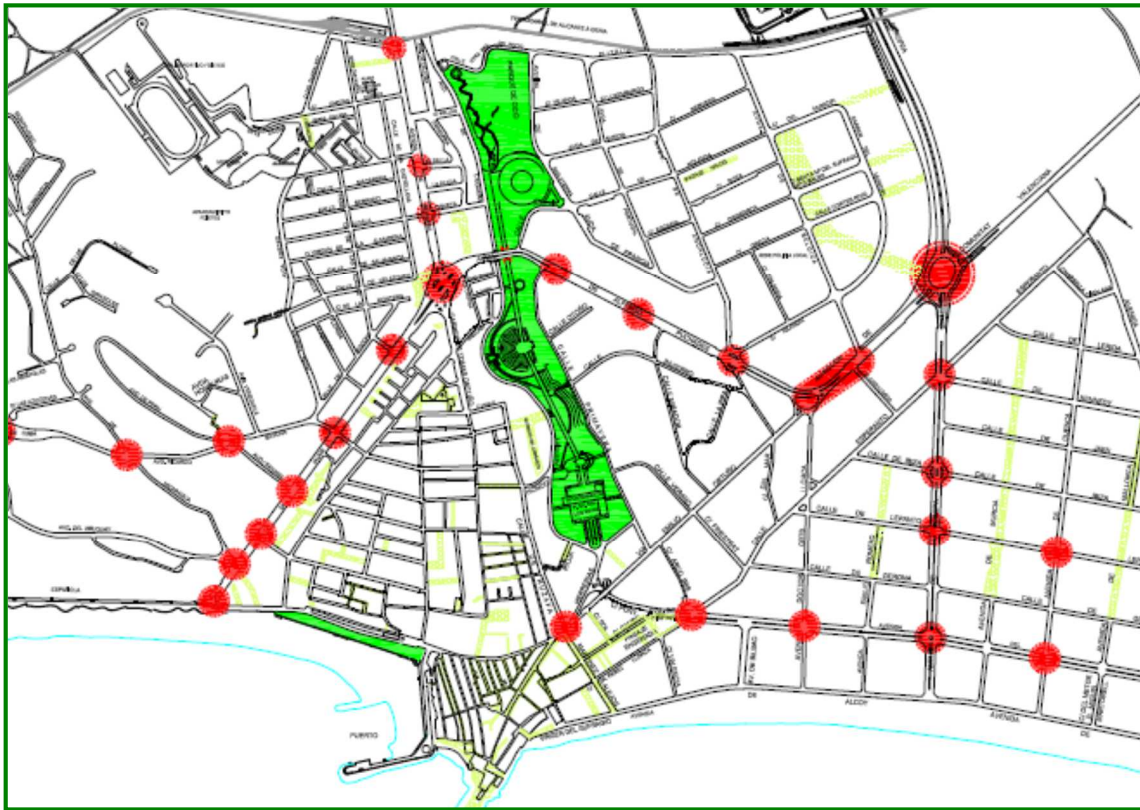
La localización y emplazamiento de las señales se realiza una vez que se cuenta con los datos principales de la cartografía base y todo el material generado en las primeras salidas a campo ya procesado.

El primer paso es el cálculo de las rutas óptimas desde todos los potenciales orígenes de turistas.

Mediante una intersección espacial de estas rutas con todos los nodos no terminales de la red, es decir, aquellos con posibles cambios de dirección, se obtienen los cruces ubicados en todos los posibles itinerarios del turista, siendo éstos los cruces aptos para la señalización.

Como los cruces pueden ser muy distantes del elemento, se optará por establecer unas áreas de servicio en las que se acotarán los cruces idóneos para la señalización en función de la jerarquía del elemento anteriormente definida. Tras tantear varios criterios (distancias euclidianas, distancias reales por red y tiempo por red), se optará

por emplear el tiempo por red para acotar la distancia de señalización de un recurso turístico.



E-5.1.1.4 Fase 4: Selección y verificación de cruces posibles

Una vez definidos los cruces a señalizar por esta metodología mediante un proceso automatizado, se realiza una revisión y cribado manual de los mismos y posteriormente se realiza una segunda tanda de visitas a campo para la comprobación in situ de la idoneidad de la localización de las señales y también fotografiar desde diferentes puntos de vista cada uno de los emplazamientos propuestos no registrados anteriormente con señalización existente.

Para esta fase, se emplea el GIS para la elaboración de los mapas de campo y la indicación del recorrido de la visita a campo mediante rutas óptimas.

E-5.3 MÁS CALLES CON VELOCIDAD LIMITADA

La reducción de la velocidad en la ciudad permite las siguientes mejoras:

- a) Mayor seguridad para la circulación de vehículos, menos alcances y colisiones
- b) Menor número de atropellos, mejora en la seguridad peatonal
- c) Menor ruido en las calles de la ciudad
- d) Aumento del tráfico peatonal por la mejora en la comodidad
- e) Disminución de las emisiones por reducción de vehículos en el interior de la ciudad
- f) Aumento del transporte público por cercanía de peatones en las paradas

Las calles comerciales son las primeras que deben limitar la velocidad y han de hacerlo modificando su trazado para vehículos. De hecho se debe forzar el trazado para que siempre se tengan obstáculos a la vista que impidan pasillos de visibilidad que permitan alcanzar altas velocidades de circulación en el centro de la ciudad. La reducción del ancho de carril es otra de las medidas naturales para que la percepción de estrechez ayude en esa limitación de velocidad. La colocación del mobiliario urbano de forma estratégica puede ayudar a limitar la velocidad, así como el paso de aparcamiento en línea a batería en aquellos lugares en que sea factible. Los cambios de textura en el pavimento modifican el ruido que percibe el conductor y mantienen la alerta sobre la conducción, lo que también ayuda a una conducción más cauta.

En particular se propone que la zona centro de la ciudad, sufra una remodelación al respecto, tal y como se ha indicado en el apartado de movilidad peatonal.

E-5.3.1 MEDIDAS GENÉRICAS DE APLICACIÓN EN ZONAS 20 Y 30

La siguiente tabla resume las condiciones de uso aplicadas a los usuarios de la vía en los dos tipos de zona de prioridad peatonal definidos

Tabla 1 Normativa general en calles de prioridad peatonal según tipo

zonas de circulación especialmente acondicionadas y destinadas en primer lugar a los peatones (Art.159)	
CALLE RESIDENCIAL	ZONA A 30
	
la velocidad máxima de los vehículos está fijada en 20 kilómetros por hora y los conductores deben conceder prioridad a los peatones	La velocidad máxima de los vehículos está fijada en 30 kilómetros por hora
Los vehículos no pueden estacionarse más que en los lugares designados por señales o por marcas.	
Los peatones pueden utilizar toda la zona de circulación. Los juegos y los deportes están autorizados en ella. Los peatones no deben estorbar inútilmente a los conductores de vehículos	Los peatones tienen prioridad

Las medidas concretas que definen las Áreas 20 y 30 son las siguientes:

- Introducción de señalización correspondiente (S-28 o S-30) en los puntos de entrada y salida.

Ilustración 3: Señalización de entrada y salida en áreas de prioridad residencial (Área 20)



S-28. Señalización de Entrada

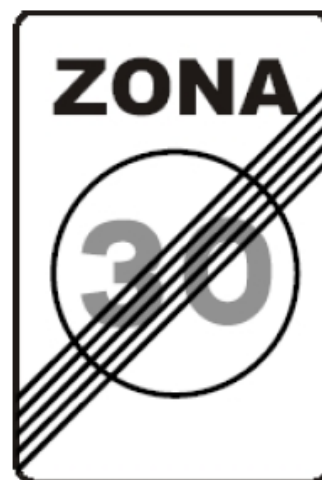


S-29. Señalización de Salida

Ilustración 4: Señalización de entrada y salida en áreas 30.



S-30. Entrada Zona 30



S-31. Salida Zona 30

- ✚ Advertencia de entrada en zonas 20 y 30 mediante cambios en el pavimento en todos los puntos de entrada y salida.

Ilustración 5: Cambio de pavimento en entradas en áreas 30.



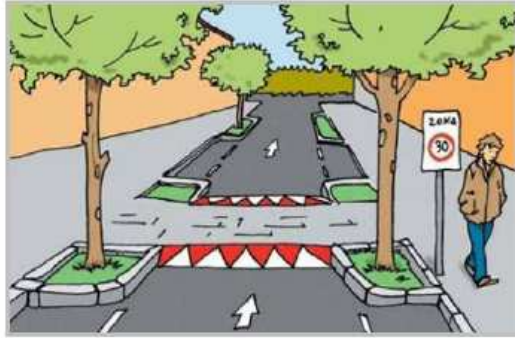
- ✚ Introducción de elementos de diseño y urbanización de “calmado de tráfico”:
 - o Creación de orejas en entradas a calles y cruce peatonales que amortigüen la velocidad de los vehículos
 - o Puntos de pasos de cebra alomados
 - o Barreras o fondos de saco que impidan el paso en puntos conflictivos
 - o Estrechamientos y desviaciones puntuales en tramos especialmente conflictivos
 - o Utilización de los espacios de aparcamiento como elementos de pacificación



- o Medidas de calmado de tráfico amables con el transporte público: cojines berlineses

Imagen cojín berlinés

Ilustración 6 Medidas de calmado del tráfico en áreas 30. Pasos alomados y aparcamiento para residentes.



Pasos alomados



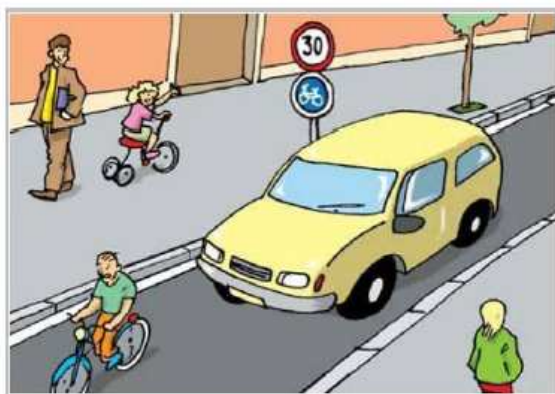
'Cojines berlineses'

Ilustración 7 Medidas de calmado del tráfico en áreas 30. Chicanes de desviación de trayectoria mediante aparcamiento para residentes



- Ampliación de aceras ajustando la sección de la calzada en función de los carriles de circulación y líneas de aparcamiento.

Ilustración 8 Mobiliario urbano y transporte público en zonas 30.



Ampliación de espacios peatonales



Coexistencia de modos no motorizados

- ✚ Eliminación de elementos de discontinuidad en las zonas peatonales, especialmente en lo que se refiere a la colocación del mobiliario urbano.

Ilustración 9 Mobiliario urbano y aparcamiento en zonas 30.



Mobiliario urbano



Aparcamientos para residentes

- ✚ Regulación y reducción drástica de plazas de estacionamiento en superficie, exceptuando los espacios de carga/descarga y las plazas para las personas con movilidad reducida de residentes y visitantes.
 - o Regulación horaria de la carga y descarga
 - o Creación de espacios estanciales para peatones.
 - o Introducción de arbolado en aquellas calles y plazas donde sea posible
 - o Existencia de un único nivel de tránsito para peatones y vehículos diferenciándose el espacio de circulación de cada uno de ellos por el color del pavimento y bolardos.

Las zonas 30 regularán el aparcamiento en superficie con plazas destinadas a los residentes y apoyadas en aparcamientos subterráneos para reducir al máximo la oferta de plazas en superficie.

En una primera fase, la Zona 20 iría acompañada de medidas de control de tráfico, como bolardos abatibles y otros sistemas de restricción, que permitirían el paso únicamente a los siguientes tráfico:

- Bicicletas
- Residentes en el área
- Servicios de transporte público, tanto urbano como interurbano
- Servicios especiales (Correos, Policía, etc.)
- Tráfico de carga y descarga, con la regulación correspondiente
- Servicios de emergencia (bomberos, servicios sanitarios, etc.)

Ilustración 10 Medidas de control de acceso a Áreas 20



Bolardo Móvil



Esquema general de acceso



Acceso área peatonal C/ Ferran en Barcelona



Acceso área peatonal C/ Mayor en Nájera

En un horizonte de medio plazo el viario de la ciudad deberá funcionar con dos tipologías de regulación, el viario principal urbano, que canaliza los tráficos de largo-medio recorrido, con limitación a 50 km/hora, y el resto de las calles, tanto las distribuidoras de los barrios y del centro, como las calles locales, que quedarían incluidas en una regulación de 30 km/hora. Cada una de las áreas homogéneas, como proponía Buchanan para las “áreas ambientales” hace ya tres décadas¹, en que quedaría dividida la ciudad entre los viarios principales y barreras que las delimitarían, sería un ámbito de ordenación referente a la movilidad y al espacio público y se regularía como “Área 30” mediante esquemas de tráfico calmado, espacios y ejes de prioridad peatonal.

E-5.4 PLAN DE ESTACIONAMIENTO SOSTENIBLE

Con el principal motivo de regular el estacionamiento y tener un estudio pormenorizado de la oferta y demanda del mismo, el Ayuntamiento de Benidorm, está desarrollando paralelamente al presente PMUS, un **Plan de Estacionamiento Sostenible (PES)**.

En dicho documento se estudiará la zona regulada, aparcamientos reservados, aparcamientos disuasorios, necesidad de aparcamientos subterráneos, zonas de carga y descarga, etc.

E-6. GESTIÓN DE LA MOVILIDAD

Los objetivos fundamentales que se pretenden conseguir con la aplicación de Programas de Gestión de la Movilidad son:

1. La reducción de la movilidad motorizada, consiguiendo satisfacer el mismo nivel de necesidades de desplazamiento a los centros atractores, en modos ambientalmente más benignos.
2. Disminuir el consumo energético empleado en el desplazamiento a áreas de actividad
3. Aminorar los impactos ambientales producidos por el transporte
4. Rebajar el nivel de congestión circulatoria

E-6.1 PLANES DE MOVILIDAD A LOS CENTROS DE TRABAJO

Justificación

La movilidad por motivo trabajo se realiza principalmente en vehículo privado. Este sistema es gran parte de los viajes realizados muy ineficiente social y energéticamente por lo que la implantación de medidas que reduzcan el peso del uso del vehículo privado aplicadas directamente en el entorno laboral sería de gran utilidad para alcanzar los objetivos marcados en este PMUS.

Objetivos

Planes que permitan reducir la movilidad motorizada y buscar alternativas sostenibles para el acceso al puesto de trabajo. Además se deberán impulsar igualmente planes específicos en el ámbito de la empresa, nivel en el que mejor se puede intervenir para modificar el comportamiento modal de los trabajadores.

Objetivos fundamentales:

- Lograr satisfacer las necesidades de movilidad de los trabajadores pero haciéndolo de forma más racional.
- Disminuir el consumo energético del desplazamiento al centro de trabajo
- Aminorar los impactos ambientales producidos por el transporte al trabajo



(emisiones de contaminantes, ruido, ocupación de espacio, etc.)

- Colaborar a reducir el nivel de congestión circulatoria, rebajando el grado de congestión en hora punta.
- Y mejorar la salud de los trabajadores, haciendo disminuir el riesgo de accidente in itinere y los niveles de estrés en el viaje al trabajo.

Descripción

Para conseguirlo habrá que trabajar en los siguientes objetivos operativos:

- Reducir la utilización del vehículo privado potenciando medios de transporte alternativo.
- Fomentar el uso de los modos no motorizados
- Promover la transferencia de los modos de transporte privados a los públicos
- Aumentar el grado de ocupación de los automóviles

Fomentar la accesibilidad peatonal al trabajo

Las medidas deberán ir encaminadas a:

- Actuaciones favorables para mejorar los accesos peatonales
- Disminuir la presencia de los coches estacionados , abriendo paso a los peatones mediante un itinerario adecuadamente señalizado

Potenciar la movilidad ciclista entre los trabajadores

Aunque es insignificante la presencia de la bicicleta este porcentaje puede aumentar si se trabajan en las siguientes medidas:

- Instalación de aparcabicis en la puerta de los centros de trabajo.



- Apertura de duchas y taquillas para los ciclistas
- Adquisición de bicicletas para los desplazamientos in labore e in itinere.

Aumentar el uso del transporte público

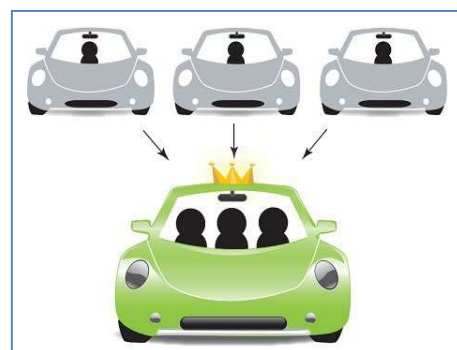
El transporte público para acudir a los centros

laborales es inexistente, deberían establecerse líneas de autobús, o autobuses discrecionales para los grandes centros de trabajo, Surinver, Cooperativa Sta. Teresa y Polígono industrial de La Cañada, estas líneas o servicios deben implantarse con las siguientes premisas:

- Establecer la capacidad óptima del autobús
- Poder adaptar los horarios del transporte público y las entradas y salidas de los trabajadores
- Hacer los servicios más directos
- Incremento de las frecuencias
- El Coordinador de transportes deberá dar información sobre paradas y cobertura de la red de transporte que cuenta con parada en las cercanías
- Subvención o incentivación a todos aquellos que demuestren que abandonarán el uso del vehículo privado y que comenzarán a utilizar el transporte público.

Incrementar y formalizar el uso compartido del coche

En la actualidad los trabajadores comparten coche con otros compañeros de manera informal pero para lograr una mayor presencia de esta modalidad dentro es necesario que se realice de una manera sistemática.



Gestionar el aparcamiento

La gestión del aparcamiento es un instrumento imprescindible y eficaz para racionalizar la movilidad en los centros de trabajo hacia pautas más sostenibles. Se trata de desanimar el acceso en coche. Es cierto que esta medida que genera reticencias entre sus usuarios; para evitarlo es necesario dar premios, por lo que su aplicación deberá ser puesta en marcha en paralelo a la oferta de alternativas viables en transporte público, coche compartido o mejoras en la accesibilidad no motorizada.



- Personas con movilidad reducida y usuarios de automóvil
- Trabajadores que realicen coche compartido

Flexibilidad horaria

Hay ciertos trabajos que no están sujetos a un tiempo determinado, simplemente requieren que estén finalizados en un plazo determinado, por lo que se puede adaptar las entradas y salidas del trabajo a los periodos valle de la congestión lo que permitirá a los trabajadores ahorrar un tiempo importante de atascos a la vez que descansar mejor. Igualmente esta flexibilidad horaria podría adaptarse a las necesidades personales de los trabajadores.

Teletrabajo

Una medida que reduce el número de viajes por motivo laboral es el teletrabajo realizado en el hogar, basado en las nuevas tecnologías. Para ello se debería facilitar algunos medios como un ordenador personal, la línea ADSL, una cuenta de correo electrónico y aplicaciones ofimáticas de las que se verá beneficiado el hogar del empleado.

Esta medida tendrá siempre carácter voluntario, se aplicará a aquellos empleados que realicen tareas por objetivos, elaboración de documentos, estudios, etc. podrán realizar el teletrabajo solo durante algunos días de la semana, durante toda la semana con reuniones puntuales o en periodos concretos en que haya que realizar informes concretos.

E-6.1.1 **CAMINO ESCOLAR**

Justificación

El diagnóstico de movilidad refleja que un elevado número de estudiantes utilizan el vehículo privado en sus desplazamientos. Además no se puede olvidar la problemática de la seguridad vial. El uso tan generalizado del vehículo privado por parte de los padres para llevar a los niños al colegio está provocando problemas de seguridad con situaciones caóticas de entrada y salida de los colegios en los que innumerables vehículos estacionan en doble fila en las puestas de los mismos.



Es necesario por tanto emprender acciones por parte del Ayuntamiento y el resto de Administraciones Públicas que incentiven el uso de modos de transporte más benignos en este tipo de desplazamiento.

Los desplazamientos a colegios históricamente se han realizado a pie y tal y como



puede observarse en el diagnóstico, han sido reemplazados en parte en los últimos años por el uso del vehículo privado. La consecuencia es un incremento de inseguridad que ha ido motivando está cada vez mayor utilización del vehículo privado para acceder a los centros educativos, repercutiendo en una menor autonomía en la movilidad de los alumnos y un incremento en la sedentarización de la vida infantil y juvenil.

El diagnóstico de movilidad indica la clara existencia de problemas de movilidad en el acceso a los centros escolares del municipio.

Los principales conflictos son:

- La accesibilidad hasta los centros genera problemas que hipotecan la seguridad de los escolares lo que dificulta el acceso peatonal a los mismos.
- La circulación y/o aparcamiento de coches en espacios peatonales cercanos, o en los itinerarios de acceso hasta los centros escolares, la falta de respeto en los pasos de cebra o los semáforos por parte de los vehículos motorizados, una señalización que no está pensada para los viandantes y que les obliga a dar rodeos para acceder a los centros, la escasa normativa destinada a proteger los entornos de los colegios del peligro de los coches.

Objetivos

El objetivo principal del programa es la mejora peatonal del entorno del colegio creando un camino escolar seguro y cómodo para los alumnos. Así mismo se intenta fomentar la creación de áreas estanciales peatonales en la proximidad de los centros que permitan una salida más segura de los centros.

Se deberá revisar la protección del entorno de los centros escolares

1. Reducir el consumo energético en los desplazamientos a los centros escolares
2. Reducir las emisiones de gases de invernadero procedentes de la movilidad al centro escolar

3. Evitar la congestión en las entradas/salidas de los colegios
4. Incrementar el grado de seguridad en el camino escolar

Descripción

Para ello deberá incluir un planteamiento participativo que incluya a todos los implicados en el desplazamiento a los colegios; desde el cuerpo directivo de los centros, las AMPAS, y a los propios alumnos. Igualmente el Ayuntamiento debe estar presente en el programa con los responsables de educación y de la policía de tráfico. Los profesores y otro personal de los colegios deberán tener pautas ejemplarizantes, evitando aparcar en el interior de los centros escolares. Dicho aparcamiento se debería reservar para contadas ocasiones y para visitas ilustres.

Las tareas a realizar son en varios niveles:

- Propuestas de actuaciones generales de protección en los entornos de los colegios (prohibición del aparcamiento de vehículos en el interior de los centros escolares, protección del entorno escolar a través de diseños que permitan proteger las entradas en los colegios, reducción de la velocidad, etc)
- Impulso del “Camino escolar seguro”, y del “Camino escolar en bici”
- Estudios piloto en centros educativos. Para ello se aplicarán los métodos de consulta que mejor se adapten a cada centro: encuestas sobre pautas de movilidad, elaboración de un GIS¹ para la localización residencial de los estudiantes, etc. Igualmente los estudios se desarrollarán de forma participativa y de acuerdo a la iniciativa de la dirección de los centros de estudio y de las Asociaciones de Madres y Padres de Alumnos.
- Estos proyectos piloto deberán ir acompañados por una propuesta que mejore la situación actual dentro del marco de la movilidad sostenible y segura.

Estos planes y estudios deben realizarse de manera coordinada en tiempo, comenzado con la implantación de planes piloto en colegios con una especial problemática para a posteriori y gracias a la experiencia adquirida extender su implantación al resto de centros educativos del municipio.

¹ Sistema de información geográfica

E-7. FORMACIÓN Y EDUCACIÓN

Justificación y Objetivos

Incidir en la formación de los niños mediante programas de formación en las escuelas que desarrollen una cultura de la movilidad sostenible y de la seguridad.

Descripción

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

E-7.1 PROGRAMA DE APRENDIZAJE DEL USO DE LA BICICLETA

Justificación y objetivos

Acercamiento de la bicicleta a usuarios potenciales que, por desconocimiento o prevención, no sean capaces de utilizarla.

Descripción

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



E-7.2 PROGRAMA DE FORMACIÓN PARA LA CONDUCCIÓN EFICIENTE

Justificación y Objetivos

Independientemente del tipo de vehículo que se conduce, es posible ahorrar combustible y disminuir las emisiones de CO₂ y partículas por medio de una manera eficiente de conducir.

La protección del medioambiente y la prestación de una atención óptima al cliente, especialmente para personas con movilidad y visión reducida, son valores a inculcar entre el personal de una empresa de transporte público.

Se recomienda que la empresa de transporte urbano fomente estos principios entre sus conductores, introduciéndolos dentro de su política de calidad empresarial.

Descripción

Las principales acciones a llevar a cabo serán:

El Ayuntamiento en colaboración con las Autoescuelas, pueden fomentarla a través de la puesta en marcha de cursos de conducción eficiente. En estos cursos los conductores aprenderán de forma práctica cómo pueden circular, tanto por ciudad como por carretera, de una manera eficiente, es decir, menos contaminante y ahorrando combustible.

De forma teórica, algunos de los consejos que se ofrecen en estos cursos son: arrancar el motor sin pisar el acelerador y circular siempre que sea posible en marchas largas y a bajas revoluciones.

Mantener una velocidad constante, evitando frenazos, aceleraciones y cambios de marcha innecesarios ayuda a la disminución del gasto, así como detener el coche sin reducir previamente la marcha cuando la velocidad y el espacio lo permitan y frenar de forma suave reduciendo de marcha lo más tarde posible.

Siguiendo estos consejos en la conducción, se consigue un ahorro de carburante de entre el 10% y el 15%. Para conductores de vehículos industriales, se pueden realizar cursos de un día de duración, impartidos por profesionales de la enseñanza (al igual que los privados) con conocimiento en técnicas de conducción eficiente y experiencia en este tipo de formación, siendo la entidad formadora seleccionada por la Comunidad Autónoma. Se propone ofrecer los cursos de conducción eficiente tanto, a usuarios privados, como a transportistas, empresas de transporte público y conductores de coches de empresa.

Para poder beneficiarse de esta medida que se ofrece, la empresa de transporte urbano podría invertir en programas de mejora de servicio y atención integral al cliente, como por ejemplo, la enseñanza del manejo de las rampas para personas en sillas de ruedas, u otros aspectos de seguridad vial, como el aumento y fomento del respeto a los ciclistas y a los peatones de la ciudad.

E-8. GESTIÓN DE FLOTAS DE VEHÍCULOS LIMPIOS

E-8.1 ADQUISICIÓN Y CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS LIMPIOS

Justificación y objetivos

Aunque mejorar las variables ambientales de la movilidad es uno de los objetivos generales del PMUS y como tal subyace en todas las propuestas, este Programa recoge, de manera específica, el conjunto de medidas y programas dirigidos a controlar los niveles de emisiones ambientales, consumo de energía eficiente y evaluación de indicadores de base a través de la adquisición y uso de vehículos limpios.

La renovación del parque automovilístico de turismos y vehículos industriales (autobuses y camiones) puede contribuir en gran medida a la movilidad urbana sostenible, disminuyendo en cierta medida el porcentaje de GEI² emitidos a la atmósfera y el gasto energético producido en el sector del transporte.



El Plan de Acción 2005-2007 de la Estrategia de Ahorro y Eficiencia Energética en España 2004-2012 aprobado por el Gobierno para limitar el consumo de energía y las emisiones de CO₂ a la atmósfera en el sector de transporte, insta a la administración autonómica a diseñar e implantar sistemas de apoyo a la adquisición de vehículos eficientes, en particular los motores híbridos.

Adicionalmente está permitido subvencionar las estaciones de llenado de gas natural, gases licuados del petróleo o de hidrógeno, tanto individuales como colectivas.

² Gases de efecto invernadero

Como objetivo principal se plantea la progresiva renovación del parque automovilístico según criterios Euro de certificación ambiental y energética.

Descripción de acciones

Las principales acciones a llevar a cabo serán. Apoyo a la adquisición por particulares de vehículos limpios:



1. Por medio de una comunicación adecuada sobre las posibilidades de subvención de la compra de vehículos no contaminantes, se puede inspirar a los

ciudadanos considerar la compra de un vehículo limpio para su uso personal.

2. Las empresas privadas pueden aprovecharse también de las subvenciones, por ejemplo en cuanto a la compra de los coches de empresa y autobuses limpios.

E-8.2 POTENCIACIÓN DE VEHÍCULOS DE DISTRIBUCIÓN CON BAJAS EMISIONES

Justificación y Objetivos

1. Reducción de las emisiones y eficiencia energética en medio urbano.

Descripción

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

E-8.3 PROGRAMA COCHE DE USO COMPARTIDO (CAR SHARING)

Descripción y Objetivos

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



2. Una alternativa al coche individual de propiedad privada para gente que no necesita conducir un vehículo diariamente. Muchas personas no necesitan los coches todo el tiempo, e incluso puede que tengan un segundo o tercer vehículo no a menudo utilizados. Para todos ellos, el acceso a una flota de vehículos situados en los

alrededores de su domicilio o trabajo, ajustado a las necesidades de transporte del momento y a un bajo coste, puede que resulte una solución atractiva.



3. En otras palabras, los individuos obtienen el beneficio de los vehículos sin los costes y responsabilidades del vehículo privado, de la misma forma que contribuye a los principales objetivos de una movilidad más sostenible.

- Reducción de las emisiones de GEIs y consumo energético.

El car sharing es una de las formas de movilidad más necesarias para producir cambios sobre los paradigmas establecidos en torno a la propiedad del vehículo e introducir nuevos hábitos de movilidad en la sociedad. Es decir, la complementariedad y el apoyo que se proporciona por medio de una integración junto con los demás

modos de movilidad eficiente y sostenible, los miembros del car sharing disminuyen los viajes y los kilómetros realizados en coche privado, dando pie a una disminución de emisiones y consumo energético.

- Reducción de la demanda de espacios para aparcamientos.

Cada coche de car sharing sustituye una media de 6 coches privados, bien porque revenden los vehículos en propiedad o porque no acceden a la de compra de uno nuevo.

De este modo, se produce una contribución a la liberación de espacios públicos anteriormente utilizados por vehículos privados, ahora disponibles para usos más sociales.

- Uso más racional de los medios de transporte.

Uno de los atributos del car sharing es el aumento de la consciencia de los costes del uso del vehículo, cosa contraria a lo que ocurre normalmente con los costes del vehículo, en la que solamente se presta atención sobre el carburante y el coste del mantenimiento, quedando muchas veces ocultos tanto los costes de la compra, seguros, impuestos, etc. Mediante el car sharing, los costes ocultos afloran, el usuario conoce el coste exacto de sus viajes y se adquiere la certeza de que moverse en coche es costoso, logrando con ello un efecto racionalizador sobre el uso del vehículo. Razón por la cual, entre otros, los usuarios del car sharing aumentan los kilómetros recorridos en transporte público, además de los desplazamientos realizados a pie o en bicicleta



E-8.4 ADQUISICIÓN DE VEHÍCULOS LIMPIOS EN REPOSICIÓN DE LA FLOTA MUNICIPAL

Justificación y Objetivos

Reducción de las emisiones y eficiencia energética

Descripción

Acciones directas del Ayuntamiento:

1. La renovación del parque automovilístico puede contribuir en gran medida a la movilidad urbana sostenible. Es interesante fomentar desde el Ayuntamiento la compra de vehículos no contaminantes de propulsión eléctrica, pila de combustible, híbrida, gas natural, gases licuados del petróleo o hidrógeno. Además del ahorro de la energía y de la reducción de las emisiones de CO₂ y partículas, pueden funcionar como buen ejemplo visible en el conjunto de la ciudad. En este caso es esencial la comunicación sobre la iniciativa y sus efectos positivos para la eficiencia de la empresa y la calidad de vida.
2. Asimismo, promover el uso de vehículos limpios por parte de los concesionarios de servicios urbanos, ya mediante su exigencia en los nuevos concursos ya por una negociación dentro de los períodos de vigencia concesional.
3. Por último, la adquisición de vehículos limpios para uso municipal, como vehículos oficiales, policía local, etc.



E-9. PLAN DE SEGUIMIENTO COMISION DE MOVILIDAD

Una vez aprobado y puesto en marcha el PMUS con los programas de actuación previstos en cada tiempo, es necesario llevar un seguimiento de las medidas establecidas para la consecución de los objetivos fijados en el plan de movilidad.

El Plan de Seguimiento tiene por objeto establecer los procedimientos de definición, desarrollo y control de los programas, así como los criterios para una revisión periódica del Plan.

El **PMUS de Benidorm** se desarrolla a través de programas de actuación. Cada programa incide en una política de movilidad e implica a agentes institucionales, operadores de transporte y grupos ciudadanos representativos. La definición del programa se realiza en las fases siguientes:

1. Aprobación del Programa en el Plan.
2. Redacción detallada del contenido del programa, con indicación de acciones a emprender, coste, plazos y agentes implicados.
3. Proceso de negociación y acuerdo con las instituciones implicadas
4. Simultáneamente, proceso de participación pública, directamente o a través del Foro de la Movilidad.
5. Convenios de realización, si implica a varias instituciones y aprobación de las consignaciones presupuestarias.
6. Establecimiento de los mecanismos de seguimiento, evaluación y supervisión del programa.

El Plan, admite modificaciones, ya que deberá crearse un instrumento de planeamiento vivo, que permita adaptarse a los futuros retos de la movilidad y aprender de los resultados de las acciones tomadas. Para ello, se llevará a cabo un informe de **seguimiento anual y una revisión completa cada 5 años** revisando los objetivos y contenido de los programas en marcha e incluyendo otros nuevos, si fuera necesario.

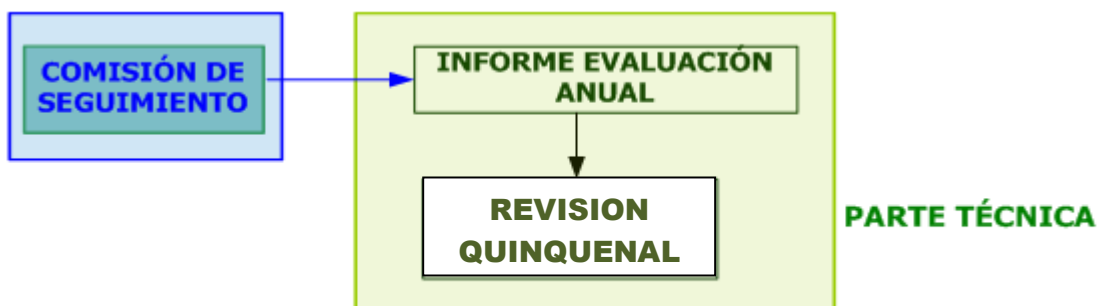
Asimismo, si por razones de oportunidad fuera necesario introducir nuevas medidas de movilidad no incluidas en el Plan, se recomienda la adscripción de las mismas a nuevos programas y su inserción en el Plan de Movilidad.

Para el seguimiento del mismo por los ciudadanos, el PMUS mantendrá un **sistema de información continua a través de la página Web del Ayuntamiento**, así como la información y participación de colectivos representativos.

Para realizar este seguimiento es necesario establecer un protocolo o una guía de procedimientos. Esta tarea será realizada por un COMISIÓN DE LA MOVILIDAD (comisión de seguimiento del PMUS), la cual estará compuesta por un órgano ejecutivo y una comisión consultiva. Es esta comisión de seguimiento del PMUS, se desarrollarán las siguientes tareas:

- Realizar informes anuales sobre el desarrollo del PMUS.
- Vigilar el desarrollo general de programación temporal, asesorando sobre las mismas y procediendo a una revisión cada 5 años.
- Preparar las condiciones técnicas para los pliegos de bases para la contratación de proyectos relacionados con el Plan.
- Supervisar el mantenimiento de los sistemas de comunicación permanentes y de las acciones puntuales.

El esquema característico de esta fase es el siguiente:



El órgano ejecutivo de la comisión de movilidad estará constituido por técnico de municipal de movilidad, concejal de movilidad y director del PMUS. Desde este órgano se referirán todos los informes que se requieran durante la gestión del plan.

En la actualidad en el Ayuntamiento existen dos departamentos, uno de transporte público y otro de movilidad, para un mejor funcionamiento, se podrían fusionar creando una oficina de **Movilidad Sostenible**, en la cual debería introducirse como nueva área la bicicleta.

F. CONCLUSIÓN

F-CONCLUSIONES

ÍNDICE

E-1. INTRODUCCIÓN.....	¡Error! Marcador no definido.
------------------------	-------------------------------

F-1. CONCLUSIONES

Benidorm es, sin duda, paradigma de un modelo productivo ligado a la oferta turística. Este modelo constituye, en sí mismo, una marca propia que configuró la ciudad, con unas características urbanísticas muy singulares. La concentración de edificios, ya sean hoteles o apartamentos, especialmente en la zona de Levante, constituye un modelo sostenible para los servicios públicos y la provisión de servicios urbanos, transporte y movilidad. Dicha sostenibilidad se basa en la densidad y compacidad urbanística, así como en la rotación de las pernoctaciones del modelo de explotación vigente. Dando como resultado una ciudad que funciona.

Con estas características, el Plan de Movilidad Urbana Sostenible, debe considerar muchos más factores ligados a los turistas y no sólo a los residentes empadronados en Benidorm. Siendo el más importante la población flotante. Este dato ha modificado todos los aspectos a cubrir con el documento, particularmente la cobertura de encuestas. Es cierto que, en épocas del año, como es la estival, la población de turistas, duplica la población de residentes. Y este hecho se ha estudiado con campañas estacionales de encuestas y aforos.

En cuanto a la configuración urbanística, Benidorm se divide principalmente en tres grandes zonas, zona centro y su ensanche, zona de Levante y zona de Poniente, marcada la nomenclatura de las dos últimas zonas por las dos extensas playas de la ciudad. Los modelos urbanísticos son distintos entre las zonas y sus indicadores de movilidad, consecuentemente, también difieren.

Afortunadamente cabe destacar, respecto a la movilidad, el **elevado porcentaje de desplazamientos a pie** que se realizan diariamente, modo que prevalece sobre los demás, incluso sobre el vehículo privado. Este porcentaje de desplazamientos a pie, es superior a la media española. Incluso se ha observado que en los movimientos de media distancia, en los que usualmente en otras ciudades el uso del vehículo privado es superior, en Benidorm, el modo peatonal se impone.

El reparto modal peatonal, superior al 70%, se debe a la infraestructura peatonal existente, que conecta muchos de los puntos de interés de la ciudad. No obstante, Benidorm debe seguir mejorando sus infraestructuras para seguir potenciando los modos blandos y conectar toda la ciudad con itinerarios peatonales accesibles.

El transporte público dispone de varias líneas en el término municipal, pero sin configuración de transporte público urbano. El uso es escaso, debido principalmente a la falta de información de los usuarios y de a **la falta de eficiencia** con grandes tiempos de trayecto (baja velocidad comercial).

En lo que respecta al uso de la bicicleta, con la implantación de nuevos carriles bici y del crecimiento paulatino del sistema de préstamo de bicicletas, los movimientos en bici, van aumentando. Para su mejora, es necesario consolidar una **red mallada de carriles bici**, con una adecuada señalización.

En el futuro los **medios blandos** han de seguir mejorándose para conseguir un desarrollo sostenible y una accesibilidad universal. En este sentido y en orden de importancia, los itinerarios peatonales, la mejora de las aceras, la eliminación de obstáculos en cruces y, en definitiva la consecución de un túnel de accesibilidad peatonal continuo para desplazamientos urbanos, ha de ser la meta a conseguir.

En segundo lugar, la **conexión y creación de una red de infraestructura ciclista funcional y mallada** por las principales vías de la ciudad, constituirán un pilar de apoyo de gran importancia para lanzar la movilidad en bicicleta. Debe existir paralelamente, campañas de sensibilización, de educación y promoción para todos los usuarios potenciales. El sistema de préstamo, supone en una ciudad turística como Benidorm, un gran apoyo para la bicicleta, el cual debe crecer y mejorar día a día.

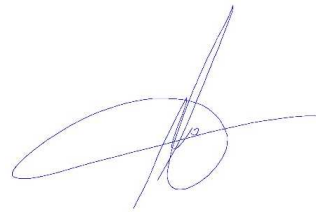
Como tercer punto, el sistema de **transporte público**, ya sea mediante una nueva concesión desde el ayuntamiento, o mediante acuerdos con la Generalitat Valenciana y la empresa explotadora, debe aumentar su número de usuarios. Para ello, es de vital importancia, el estudio de las líneas actuales y mejorar la información a los usuarios.

Benidorm desde hace unos años, ha iniciado su camino hacia la sostenibilidad, pero deben llevarse a cabo mejoras, para la potenciación de medios blandos como la bicicleta. Así mismo, la ciudadanía, es el pilar básico para impulsar y apoyar un cambio interno que mejore las condiciones de la ciudad, reduciendo al máximo el uso del vehículo privado en el interior de la misma.

En Benidorm (Alicante), Abril de 2016.



FDO. JESUS ALBA LOPEZ
Ingeniero Técnico de Obras Públicas



FDO. MIGUEL ÁNGEL CRESPO ZARAGOZA
Ingeniero Caminos Canales y Puertos