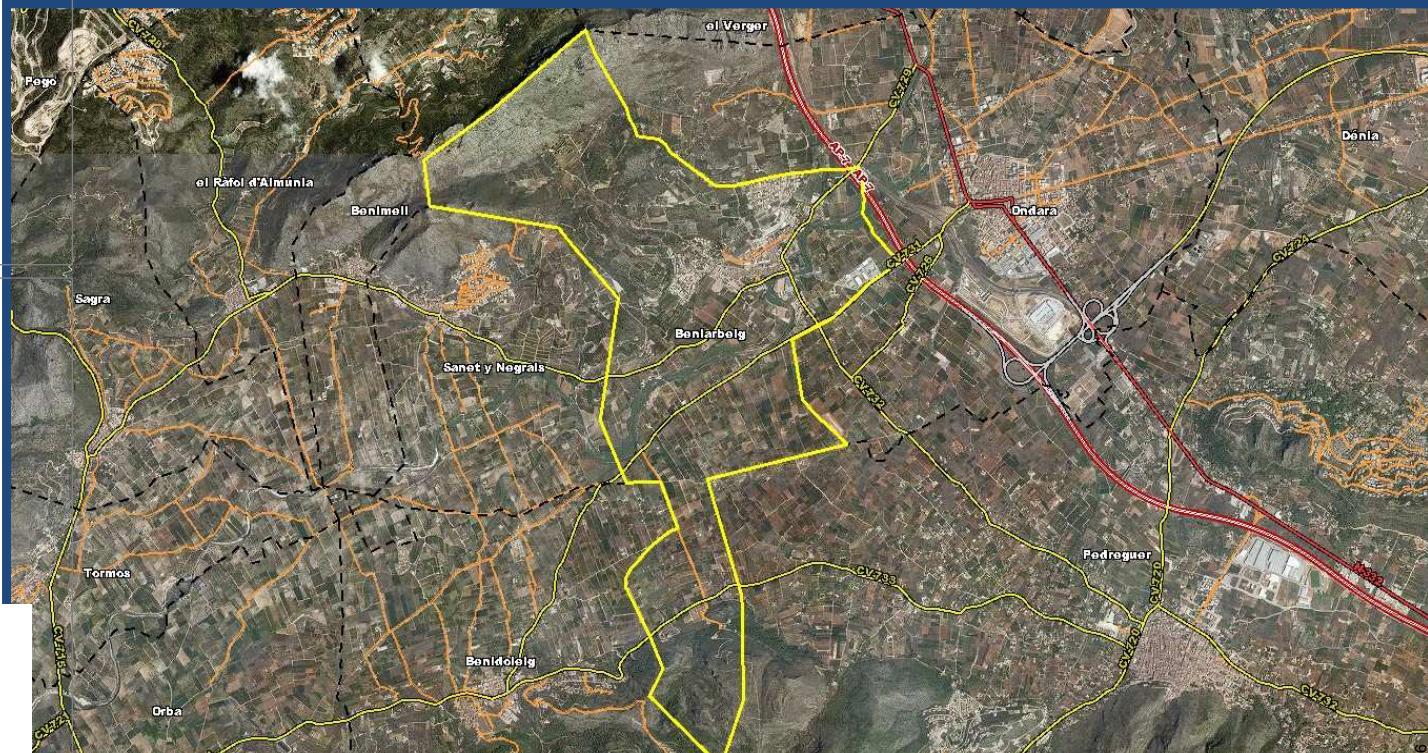


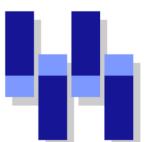
# ESTUDIO DE MOVILIDAD URBANA Y TRANSPORTE PÚBLICO DEL TÉRMINO MUNICIPAL DE BENIARBEIG (ALICANTE)



AYUNTAMIENTO DE BENIARBEIG

DILIGENCIA: En sesión Plenaria de 20 de febrero de 2023, el Ayuntamiento de Beniarbeig acordó la aprobación provisional del Plan General Estructural de Beniarbeig. La Secretaría, documento firmado electrónicamente.

Cód. Validación: 725N649F9HNGC6HXM6AHJKN9G  
Verificación: <https://beniarbeig.es/electronicas/>  
Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 1 de 36



## ÍNDICE

### • MEMORIA

1. Introducción
2. Análisis socioeconómico
3. Análisis de la movilidad
  - 3.1. Municipio de Beniarbeig
  - 3.2. Resto de municipios del entorno
  - 3.3. Previsiones a medio plazo
  - 3.4. Conclusiones
4. Análisis de los datos de tráfico
  - 4.1. Redes de comunicaciones y transportes de carácter supramunicipal
  - 4.2. Redes de comunicaciones y transportes de carácter local
  - 4.3. Análisis del tráfico de las carreteras comarcales
5. Nuevo viario propuesto
6. Análisis del transporte público
7. Conclusiones

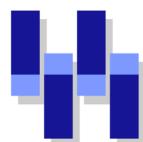
### • PLANOS

- 0051-PL\_001: Situación
- 0051-PL\_002: Red viaria
- 0051-PL\_003: Transporte público



# MEMORIA





## 1. INTRODUCCIÓN

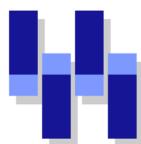
El presente documento forma parte de la documentación del Plan General de Beniarbeig, y responde a lo dispuesto en el artículo 64 de la Ley 16/2005, de 30 de diciembre de la Generalitat Valenciana, Urbanística Valenciana (LUV).

La elaboración del Estudio de Movilidad Urbana y Transporte Público para completar el Plan General de Ordenación Urbana de Beniarbeig tiene como objetivo el conocimiento de la movilidad tanto interior como exterior del municipio, pero que tiene como origen principalmente el municipio de Beniarbeig.

La metodología que se sigue a lo largo del estudio es la siguiente:

- Análisis socioeconómico del municipio de Beniarbeig y de los contiguos, es decir, Ondara, Benimeli, Sanet y Negrals, Benidoleig y Pedreguer. Con el resultado de este análisis se valorarán los posibles crecimientos tanto de población como de parque de vehículos y, por tanto, el aumento de la movilidad y del tráfico.
- Análisis de la movilidad tanto interior como exterior del último año disponible, datos del Instituto Nacional de Estadística del año 2008. Se conocerá así el porcentaje de personas que viven y residen en Beniarbeig, así como las que viven en el mismo municipio trabajan en los pueblos de alrededor. También se podrá valorar el poder de atracción de puestos de trabajo de la propia localidad. Así, se determinarán los flujos más probables de entrada, salida y movimiento interno en el municipio.
- Análisis de los datos de tráfico disponibles en las carreteras CV-729, CV-731 y CV-732 que son las que atraviesan o se sitúan más próximas al casco urbano de Beniarbeig. Por tanto, conocidas la oferta y la demanda será posible analizar la necesidad o no de nuevas infraestructuras.
- Justificación y conclusiones.

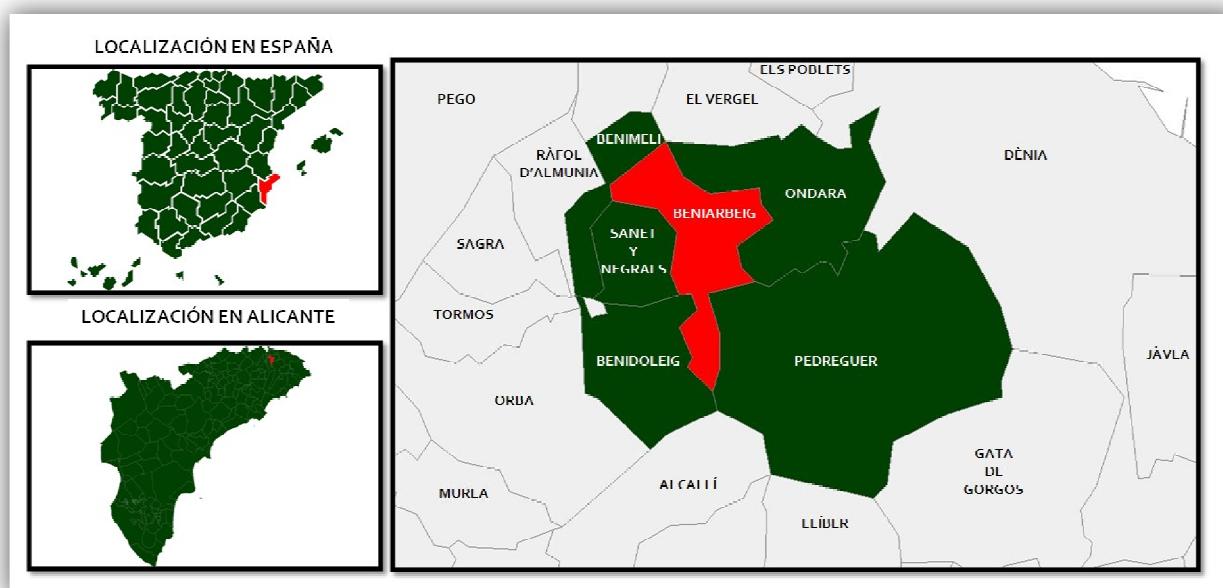




## 2. ANÁLISIS SOCIECONÓMICO

El municipio de Beniarbeig está situado al noroeste de la provincia de Alicante, dentro de la comarca de la Marina Alta. Se encuentra entre el valle de la Rectoría y el Marquesado de Dénia, en el pie de la Sierra de Segaria y cruzado por el río Girona, que divide el pueblo en dos. Su término municipal tiene una superficie de 7,4 Km<sup>2</sup> y se encuentra a 42 metros de altitud de media.

Beniarbeig linda al norte con Benimeli, al este con Ondara, al oeste con Sanet y Negrales y con Benidoleig y al sur con Pedreguer, todos pertenecientes a la misma comarca.



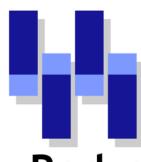
Ubicación del término municipal de Beniarbeig

Beniarbeig contaba con 1.889 habitantes en el año 2008 (INE, 2008) y una densidad de población de 255,16 habitantes/Km<sup>2</sup>. El crecimiento de población se mantuvo constante hasta el año 2000 en el adquirió un carácter ascendente cuya previsión continuará en un futuro. La estructura de la población se muestra muy equilibrada entre hombres y mujeres, 50,20 % y 49,80 %, respectivamente (INE, 2008).

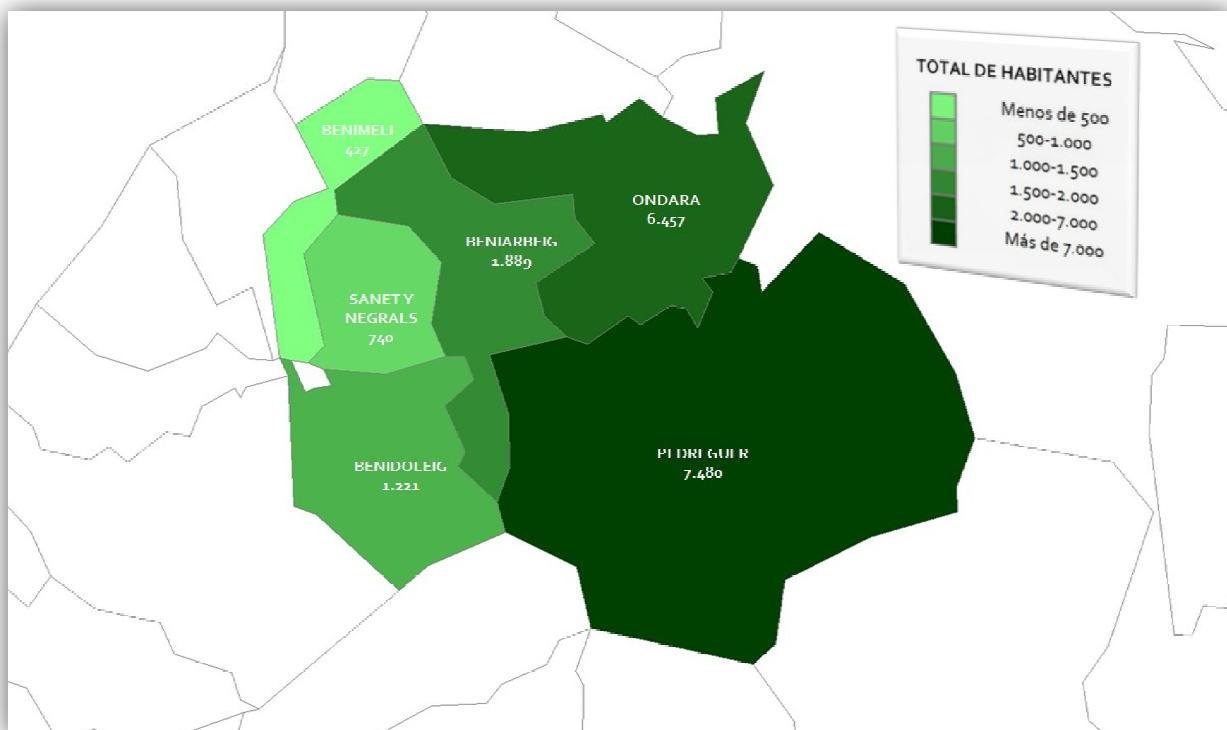


Evolución de la población de Beniarbeig. Fuente:INE

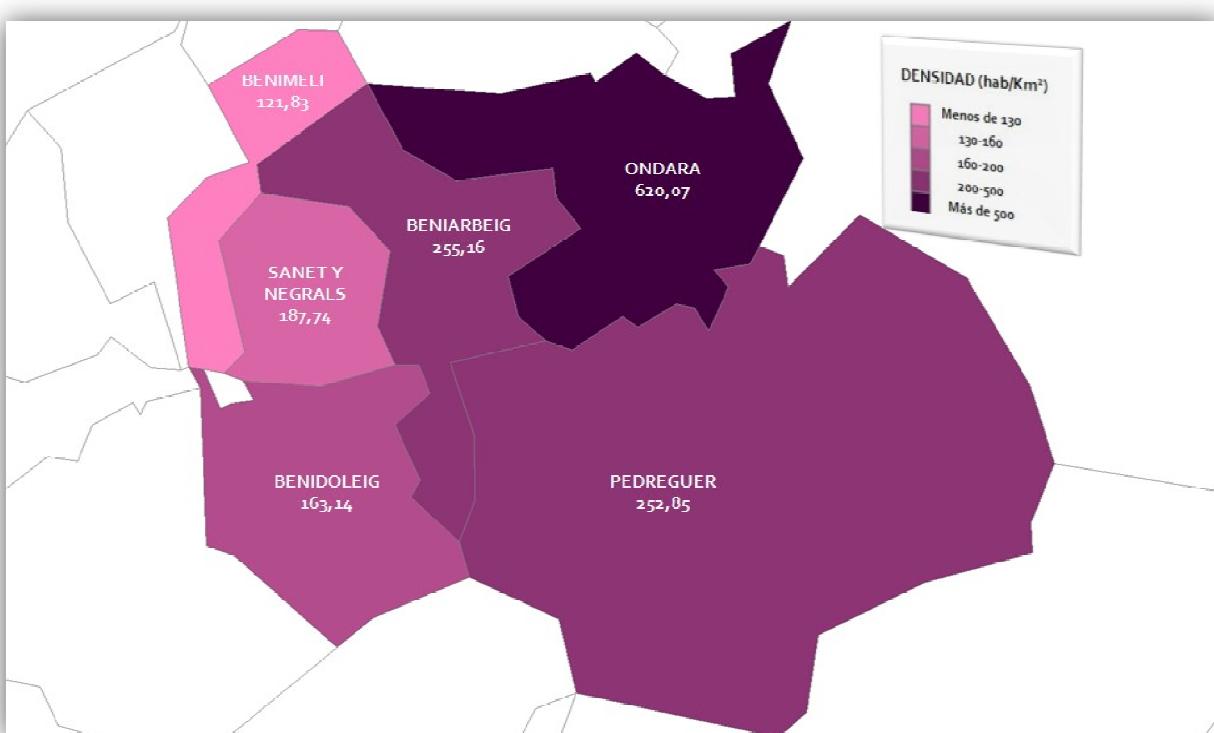




Pedreguer y Ondara son los núcleos de alrededor con mayor densidad de población y con un aumento progresivo de las cifras del padrón desde hace más de 10 años (INE, 1996-2008). Benimeli es el término municipal lindante con Beniarbeig con menor densidad de población y un crecimiento en los últimos años insignificante.

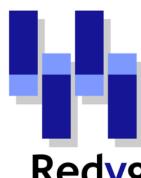


Población por municipios. Fuente : INE.



Densidad de población por municipios. Fuente : INE.





El municipio de Beniarbeig pretende especializarse como municipio residencial por ser la actividad que mejor se adapta a sus características: cercanía a la costa y a municipios turísticos y comerciales como Jávea o Dénia, excelentes comunicaciones, paisaje atractivo y limpio y cercanía a municipios con mayor desarrollo industrial. Por ello, la mayor parte del suelo que se pretende ampliar se destina a la vivienda unifamiliar aislada, si bien para ofrecer una mayor oferta que tenga en cuenta diferentes posibilidades, se ha realizado una ampliación de suelo para viviendas adosadas. Beniarbeig intenta captar a los visitantes temporales para convertirlos en permanentes, ofreciendo para ello opciones al teletrabajador, así como en todo caso la cercanía a centros terciarios y turísticos de Dénia y Jávea.

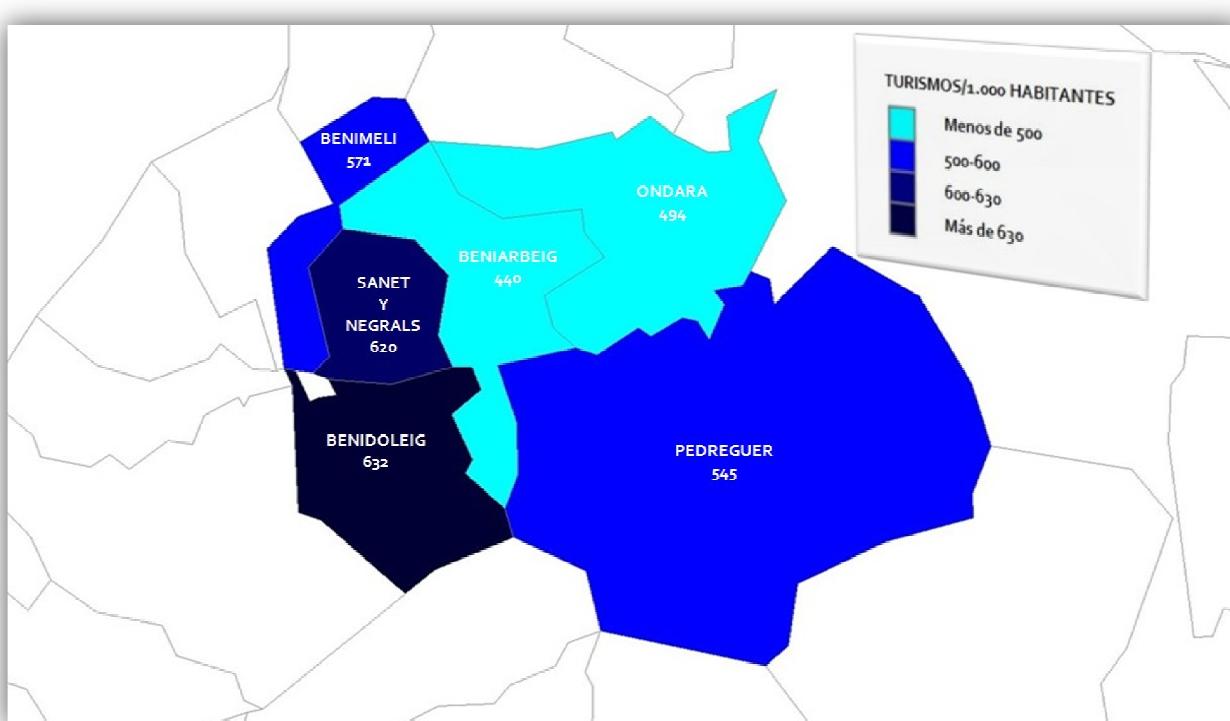
Así, el PGOU de Beniarbeig propone un crecimiento residencial alrededor del casco urbano ya consolidado que duplicará la población actual a lo largo de los próximos 10 años. Por otro lado, otra estrategia del mismo es la modificación de los usos y edificabilidad permitidos en el polígono industrial Les Hortes situado al sudeste del municipio, permitiendo así su compatibilidad con usos terciarios y reforzando el carácter residencial aportando más servicios.

Se ha optado por no promover el desarrollo industrial por los siguientes motivos:

- Su incompatibilidad con el desarrollo residencial pretendido: por la contaminación acústica y ambiental que provocan las actividades que provocan sus actividades y por la afrenta al paisaje que provocan sus construcciones.
- Por no poder competir en dicho ámbito con Ondara o Pedreguer, municipios próximos a Beniarbeig más cercanos a la costa y mejor comunicados con Dénia o Jávea, con grandes complejos industriales. En la actualidad entre dichos municipios existe una superficie de suelo industrial, existente o en desarrollo, mayor de 88 Has.

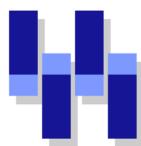
En cuanto a los niveles de motorización (total de turismos por cada 1.000 habitantes), son los de mayor población, Ondara y Pedreguer los que presentan, junto a Beniarbeig, los niveles más bajos de motorización. Por otro lado, Sanet y Negrals, Benimeli y Benidoleig muestran los valores más altos por su menor número de habitantes, y por la atracción de los puestos de trabajo de los grandes núcleos. La diferencia de coste de matriculación de unos municipios a otros también puede explicar estos niveles.

El carácter residencial que preveé el PGOU de Beniarbeig aumentará el número de turismos matriculados en este municipio en los próximos años.



Motorización por municipios. Fuente : Dirección General de Tráfico.





### 3. ANÁLISIS DE LA MOVILIDAD

#### 3.1. MUNICIPIO DE BENIARBEIG

Los datos de movilidad que están publicados en la actualidad son los correspondientes al censo de 2001. Del análisis de los diferentes datos que a continuación se muestran se pueden deducir las principales pautas de movilidad en este municipio.

En la siguiente tabla se muestra el lugar de trabajo de los residentes mayores de 16 años:

Lugar de trabajo	Personas	% sobre Total
Domicilio propio	36	6,30%
Varios municipios	162	28,37%
Mismo municipio de la residencia	140	24,52%
Distinto municipio de la misma provincia	219	38,35%
Distinta provincia de la misma comunidad	12	2,10%
Otra comunidad	1	0,18%
En otro país	1	0,18%
<b>TOTAL</b>	<b>571</b>	<b>100%</b>

Fuente : INE.



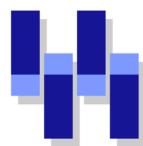
Considerando Beniarbeig como municipio de residencia, puede apreciarse que el mayor porcentaje de población activa mayor de 16 años trabaja en los municipios lindantes. A continuación se encuentran los que trabajan en varios municipios y, por debajo de estos, aquellos que residen y trabajan en el mismo municipio, con un 24,52%. Los servicios ofrecidos tanto por el propio municipio como por los que le rodean hacen innecesaria la movilidad hacia otras comunidades y otros países.

En la siguiente tabla se muestran los datos de viajes, por motivos de trabajo, según el medio de desplazamiento:

Medio de desplazamiento	Personas	% sobre Total
Sólo coche particular, conduciendo	218	38,18%
Sólo coche particular, de pasajero	45	7,88%
Coche particular, conduciendo y transporte público	-----	-----
Coche particular, de pasajero y transporte público	-----	-----
Sólo autobús	5	0,88%
Sólo tren	-----	-----
Sólo moto	1	0,18%
Andando	76	13,31%
Bicicleta	7	1,23%
Otros	7	1,23%
No es aplicable	212	37,13%
<b>TOTAL</b>	<b>571</b>	<b>100%</b>

Fuente : INE.





El 37,18 % de las personas ocupadas realizan en vehículo propio y como conductores los viajes por motivos de trabajo puesto que se dirigen a los municipios colindantes. Por otro lado, el 13,31% realizan los viajes andando tratándose de las personas que residen y trabajan en el propio municipio donde las distancias son cortas.

Existen dos líneas de autobús que comunican Beniarbeig con la costa, pero únicamente un 0,88 % de la población activa los utilizan para desplazarse a su lugar de trabajo.

Para apoyar aún más estos datos de movilidad hacia otros municipios en vehículo privado y como conductor, se muestra en la siguiente tabla la duración media de los viajes por motivo de trabajo de los residentes en Beniarbeig.

Duración de los viajes	Personas	% sobre Total
Menos de 10 minutos	160	28,02%
Entre 10 y 20 minutos	120	21,02%
Entre 20 y 30 minutos	55	9,63%
Entre 30 y 45 minutos	18	3,15%
Entre 45 minutos y 1 hora	3	0,53%
Entre 1 hora y hora y media	2	0,35%
Más de hora y media	1	0,18%
No es aplicable	212	37,13%
<b>TOTAL</b>	<b>571</b>	<b>100%</b>

Fuente : INE.



De los municipios aledaños a Beniarbeig, aquellos que más puestos de trabajo ofertan son Pedreguer, Ondara y, sobre todo Denia, uno de los más turísticos y comerciales de la zona. Los trayectos por tanto a los lugares de trabajo de los residentes en Beniarbeig oscilan entre 10 y 15 minutos, tal y como demuestra la tabla adjunta.

Durante la elaboración del estudio de movilidad de Beniarbeig, se ha comprobado la existencia de una línea de autobús escolar que traslada estudiantes a colegios de Dénia. Esto es debido al precio más económico de la vivienda en Beniarbeig que ha provocado el traslado de residentes denienses a este municipio, pero conservando su puesto de trabajo y escolarización de sus hijos en Dénia.

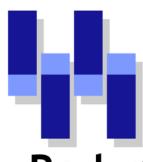
### 3.2. RESTO DE MUNICIPIOS DEL ENTORNO

Estudiando la movilidad de los núcleos próximos a Beniarbeig, observamos que aquellos que presentan más servicios, más actividad industrial,... y proporcionan, por tanto, más puestos de trabajo son Pedreguer y Dénia con porcentaje mayoritario de personas activas que trabajan en el mismo municipio de residencia. En el caso de Ondara, la proximidad a zonas costeras como Jávea o Dénia producen una compensación entre el lugar de trabajo en el mismo municipio de residencia y los costeros. Benidoleig, Benimeli y Sanet y Negrals, del mismo modo que Beniarbeig, también movilizan a los trabajadores hacia los núcleos colindantes.

Lugar de trabajo	Benidoleig	Benimeli	Ondara	Pedreguer	Sanet y Negrals	Dénia
Domicilio propio	12	6	102	103	15	365
Varios municipios	21	14	434	140	16	620
Mismo municipio de la residencia	91	21	810	1.309	72	11.119
Distinto municipio de la misma provincia	118	63	985	675	94	1.314
Distinta provincia de la misma comunidad	3	1	54	33	3	285
Otra comunidad	-----	3	20	12	2	74
En otro país	-----	-----	11	8	1	53
<b>TOTAL</b>	<b>245</b>	<b>108</b>	<b>2.416</b>	<b>2.280</b>	<b>203</b>	<b>13.830</b>

Fuente : INE.





El medio de desplazamiento más utilizado en todos los términos es el coche particular conducido por el propio trabajador. Las distancias entre el municipio de residencia y el del trabajo son superiores a 20 minutos en muy pocos casos puesto que los recorridos son cortos y las comunicaciones por carretera buenas.

Las personas cuyo puesto de trabajo se encuentra en el mismo municipio se dirigen a este, en muchos de los casos, andando por el breve desplazamiento que supone.

En referencia a otros medios de transporte, el tren únicamente es accesible desde Pedreguer y Dénia, aunque no es muy utilizado por los trabajadores por incompatibilidad de horarios.

Medio de desplazamiento	Benidoleig	Benimeli	Ondara	Pedreguer	Sanet y Negrals	Dénia
Sólo coche particular, conduciendo	154	59	1.182	1.343	132	7.201
Sólo coche particular, de pasajero	13	13	118	93	11	880
Coche particular, conduciendo y transporte público	-----	-----	3	-----	-----	17
Coche particular, de pasajero y transporte público	-----	-----	1	-----	-----	8
Sólo autobús	5	1	30	11	-----	172
Sólo metro	-----	-----	-----	-----	-----	1
Sólo tren	-----	-----	-----	1	-----	3
Autobús+Tren	-----	-----	-----	-----	-----	2
Sólo moto	11	2	57	61	2	695
Andando	23	7	387	462	17	3.196
Bicicleta	-----	-----	11	5	-----	138
Otros	4	2	15	15	1	222
No es aplicable	35	24	612	289	40	1.295
<b>TOTAL</b>	<b>245</b>	<b>108</b>	<b>2.416</b>	<b>2.280</b>	<b>203</b>	<b>13.830</b>

Fuente : INE.

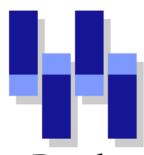
7

El transporte en Beniarbeig es principalmente interurbano. Las comunicaciones con Ondara se producen a través de la CV-731 y el tiempo de desplazamiento es de 3 minutos. La misma carretera es utilizada para ir hacia la zona costera (Dénia y Jávea) con recorridos entre 15 y 20 minutos. Por otro lado, a través de la CV-731 y continuando por la CV-732 se alcanza, después de 6 minutos, el centro del casco urbano de Pedreguer.

Duración de los viajes	Benidoleig	Benimeli	Ondara	Pedreguer	Sanet y Negrals	Dénia
Menos de 10 minutos	67	18	782	1.107	42	6.001
Entre 10 y 20 minutos	69	29	682	638	68	5.018
Entre 20 y 30 minutos	47	21	260	180	44	1.014
Entre 30 y 45 minutos	14	12	60	39	8	284
Entre 45 minutos y 1 hora	8	3	11	14	1	107
Entre 1 hora y hora y media	-----	-----	8	9	-----	64
Más de hora y media	5	1	1	4	-----	47
No es aplicable	35	24	612	289	40	1.295
<b>TOTAL</b>	<b>245</b>	<b>108</b>	<b>2.416</b>	<b>2.280</b>	<b>203</b>	<b>13.830</b>

Fuente : INE.





### 3.3. PREVISIONES A MEDIO PLAZO

La estrategia de evolución urbana desarrollada en el Plan General de Ordenación Urbana de Beniarbeig modificará a medio plazo los porcentajes expuestos en el apartado anterior referidos a la movilidad tanto urbana como interurbana.

El Ayuntamiento de Beniarbeig ha optado por la especialización del municipio como zona residencial, por ser la actividad que mejor se adapta a las características de su entorno (cercanía a la costa y a los principales núcleos turísticos y comerciales, excelentes comunicaciones, cercanía a los municipios con mayor apuesta por el desarrollo industrial como son Ondara y Pedreguer,...). Consecuentemente aumentará el número de servicios ofrecido por el propio municipio y, por tanto, el porcentaje de población activa cuyo lugar de trabajo quedará repartido entre Beniarbeig y los municipios colindantes.

El aumento de movilidad provocado aumentará los viajes en coche particular con el trabajador como conductor. Por otro lado, está prevista la recuperación de las vías pecuarias y su acondicionamiento como itinerarios peatonales o ciclistas aumentando así los desplazamientos andando o en bicicleta, aunque irán destinados más a actividades lúdicas que laborales.

En cuanto al medio de transporte utilizado, debe considerarse la previsión de una futura estación ferroviaria de la línea Gandía-Denia en Ondara la cual provocará combinaciones "Sólo coche particular, conduciendo + Sólo tren".

8

Los tiempos de desplazamiento no se verán afectados por las citadas modificaciones puesto que los municipios a los que se dirigirá la población activa seguirán siendo los mismos con distancias no superiores a 15 minutos, medidas utilizando como medio de transporte el coche particular.

### 3.4. CONCLUSIONES

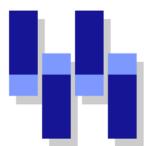
La conclusión que se puede obtener de las tablas anteriores es que la población activa del municipio de Beniarbeig trabaja principalmente en los municipios colindantes como Ondara, Pedreguer y Dénia, los cuales han desarrollado más el sector industrial y proporcionan más puestos de trabajo debido a su carácter costero y turístico.

La movilidad interna del municipio supone un 24,52 % frente al 38,35 % de población cuyo puesto de trabajo se encuentra en otros municipios de la misma provincia.

El resto de municipios, a excepción de Pedreguer, también desarrollan una elevada movilidad interurbana a causa de los desplazamientos laborales.

Las principales vías de comunicación de Beniarbeig hacia los pueblos limítrofes atraviesan su casco urbano y son la CV-731 y la CV-732. A través de la CV-731 se alcanza el municipio de Ondara en tan sólo 3 minutos cuyas comunicaciones son excelentes puesto que posee una salida de la autopista AP-7 sin necesidad de entrar en su casco urbano.





## 4. ANÁLISIS DE LOS DATOS DE TRÁFICO

### 4.1. REDES DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES DE CARÁCTER SUPRAMUNICIPAL

El término municipal de Beniarbeig dispone de las siguientes redes de comunicaciones por carretera:

- Autopista del Mediterráneo A-7. Dicha vía atraviesa el municipio alicantino por el noroeste con una anchura de 24 metros y zonas de servidumbre de 100 metros. Pertenece a la red general de carreteras del Estado.
- Carretera Comarcal CV-729 desde Sagra hasta El Vergel. Atraviesa el casco urbano de Beniarbeig de oeste a este con una anchura de 8 metros y una zona de servidumbre de 25 metros. Su titular actual es la Comunidad Valenciana y su explotación pertenece a la Diputación de Alicante.
- Carretera Comarcal CV-731 entre los municipios de Ondara y Orba. Atraviesa el municipio de este a oeste cruzándose con la CV-732. Su explotación corresponde a la Diputación de Alicante. Tiene una anchura de vía de 8 metros y una zona de servidumbre de 25 metros.
- Carretera Comarcal CV-732 de Beniarbeig a Pedreguer. Entra por el sur del municipio cruzándose primero con la CV-731 y, posteriormente, en el casco urbano con la CV-729. Su anchura es de 8 metros, su zona de servidumbre de 25 metros y es explotada por la Diputación de Alicante.
- Carretera comarcal CV-733 de Pedreguer a Benidoleig. Recorre Beniarbeig de este a oeste y su explotación corresponde a la Diputación de Alicante. El ancho de la vía es de 8 metros y sus zonas de servidumbre de 25 metros.
- Colada de Vergel a Jávea. Entra por el norte del municipio y sigue el trazado de la CV-729 cruzando el casco urbano. Su anchura legal es de 8 metros y la longitud del tramo que discurre por Beniarbeig es de 2.411 metros. Es de propiedad de la Comunidad Valenciana y su gestión es competencia de la Conselleria de Medio Ambiente, Agua, Urbanismo y Vivienda.
- Colada de Segaria y Rafalet. Desde Pedreguer hacia Benimeli pasando por el término municipal de Beniarbeig, recorriéndolo de sur a norte a lo largo de 6.141 metros y con una anchura de 8 metros. Del mismo modo que la colada de Vergel a Jávea es propiedad de la Comunidad Valenciana y su explotación pertenece a la Conselleria de Medio Ambiente, Agua, Urbanismo y Vivienda.

9

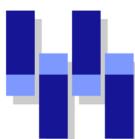
### 4.2. REDES DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES DE CARÁCTER LOCAL

Son utilizadas para el transporte local tanto la red primaria de carreteras del municipio como los propios viales municipales que comunican las distintas áreas urbanas. Su ampliación está prevista junto con el desarrollo de los diferentes sectores a desarrollar según el Plan General de Ordenación Urbana. Algunas de estas vías sufrieron mejoras tras su reconstrucción a finales del año 2007 para reparar los daños producidos por los episodios de gota fría ocurridos en la zona.

Como caminos rurales tenemos: Camí Tossals, Camí racons, Camí mirabons, Camí Vinyals, Camí Vell, Camí Hortes del Molí, Camí del Motor dels Plans, Camí Rayano, Camí García, Camí dels Fons, Camí Dipòsit, Camí dels Plans y Camí Benihome.

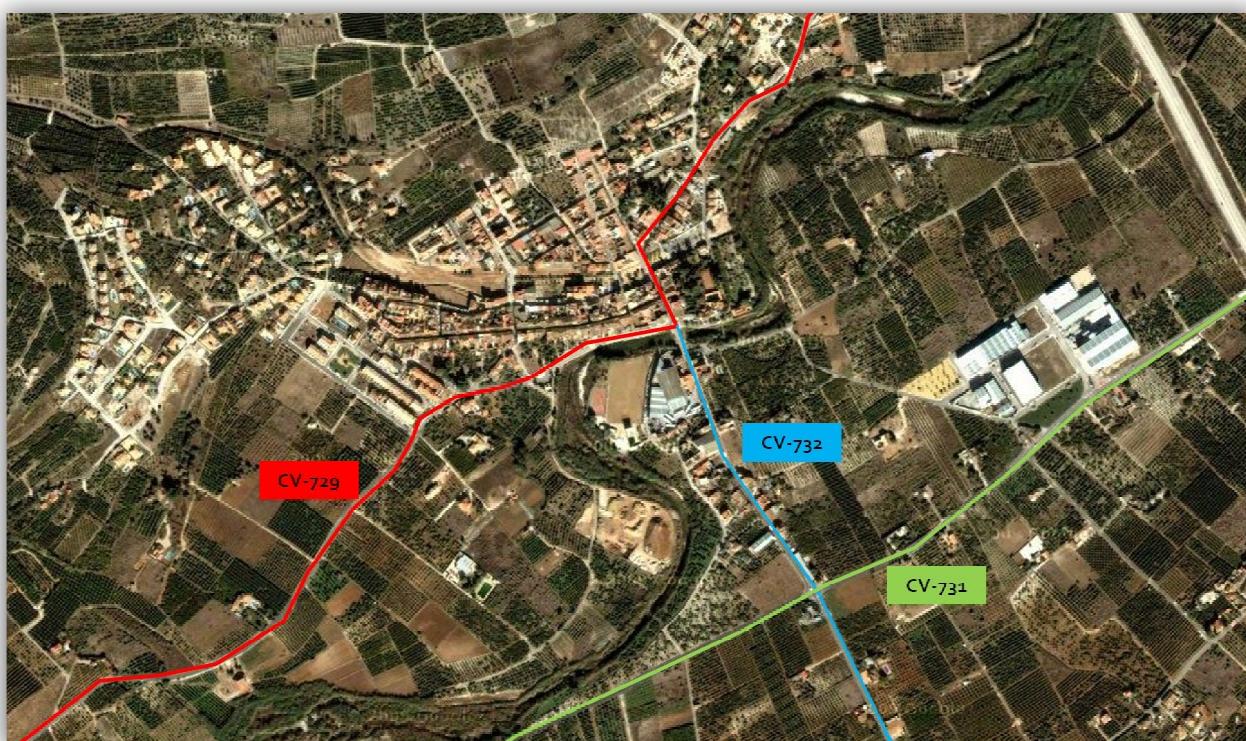
El estudio de movilidad planteado, desarrollará las necesidades de mejora y ampliaciones únicamente de la red primaria viaria a la cual va asociada la movilidad y desplazamientos de un municipio.





#### 4.3. ANÁLISIS DEL TRÁFICO DE LAS CARRETERAS COMARCALES

El casco urbano de Beniarbeig es, en la actualidad, atravesado por dos carreteras comarcales, la CV-729 y la CV-732. Al sur del municipio se encuentra la CV-731 que lo comunica con Ondara por el este y con Benidoleig por el oeste.



10

Red viaria actual de Beniarbeig (Alicante)

Se han comparado los aforos de los últimos 5 años proporcionados por la citada Diputación, los cuales nos facilitan datos de intensidad media diaria (IMD) y porcentaje de paso de vehículos pesados. Estos aforos han sido realizados anualmente, meses aleatorios predominando abril, mayo y junio, y teniendo en cuenta factores como la nocturnidad, estacionalidad y los días festivos.

En la siguiente tabla veremos la variación de los mencionados parámetros, IMD y porcentaje de vehículos pesados y, para su mejor interpretación, estudiaremos por tramos la variación de los mismos.



CARRETERA		TRAMO	LONGITUD	TRÁFICO	AFOROS 2005	AFOROS 2006	AFOROS 2007	AFOROS 2008	AFOROS 2009
CV-729	TRAMO 1.De la CV-715 en Sagra a la CV-732 en Beniarbeig	6,87		IMD	1.884	1.787	1.753	2.795	2.767
				% PESADOS	3,80	3,80	3,80	4,30	4,30
CV-729	TRAMO 2.De la CV-732 en Beniarbeig a la N-332 en El Vergel	1,95		IMD	4.388	4.161	4.083	7.128	7.190
				% PESADOS	6,10	6,10	6,10	5,10	5,10
CV-731	TRAMO 1.De la CV-715 en Orba a la CV-733 en Benidoleig	3,5		IMD	4.654	4.419	4.853	5.404	4.546
				% PESADOS	2,80	2,80	3,60	3,60	3,60
CV-731	TRAMO 2.De la CV-733 en Benidoleig a la CV-732 en Beniarbeig	4,02		IMD	4.345	4.126	5.520	6.146	5.171
				% PESADOS	2,90	2,90	10,70	10,70	10,70
CV-731	TRAMO 3.De la CV-732 en Beniarbeig a la N-332 en Ondara	1,86		IMD	4.101	3.913	4.000	4.454	10.332
				% PESADOS	-----	-----	7,00	7,00	4,70
CV-732	TRAMO 1.De la CV-729 en Beniarbeig a la CV-724 en Pedreguer	4,2		IMD	5.002	5.651	6.482	6.358	4.675
				% PESADOS	4,90	4,90	3,20	3,20	3,20
CV-732	TRAMO 2.De la cv-724 en Pedreguer a la N-332 en Gata de Gorgos	3,98		IMD	5.695	4.522	2.998	2.942	3.498
				% PESADOS	5,50	4,20	4,20	4,20	4,90

- CV-729. TRAMO 1



Se trata del tramo que une el término municipal de Sagra con Beniarbeig.

El porcentaje de vehículos pesados se mantiene constante hasta el año 2008 en el que se observa un pequeño aumento proporcional al ascenso del valor de IMD.

Las causas de este aumento fueron el crecimiento de población y consecuentemente la búsqueda de servicios, desplazamientos por motivos laborales,... sobre todo, entre Sanet y Negral y Beniarbeig.

Cód. Validación: 728689F9HNC68XHXM6A7JKNGG



- CV-729. TRAMO 2



Se trata del tramo que une el término municipal de Beniarbeig con la N-332 a su paso por Ondara y que permite la comunicación con El Vergel.

Con valores más elevados que en su tramo anterior puesto que supone la comunicación con la N-332, su comportamiento es el mismo en los últimos años, con un claro ascenso a partir del 2008.

12

- CV-731. TRAMO 1



3,5 kilómetros de CV-731 desde Orba hasta Benidoleig.

Con valores comprendidos entre 4.000 y 5.000 vehículos de intensidad media diaria, aumenta los primeros años y decrece en el 2009. Orba atrae población activa desde Benidoleig, pero en estos dos últimos años la movilidad se ha visto afectada por la pérdida de puestos de trabajo.

Cód. Validación: 725N64P9HNC6XAHJKNG  
Verificación: <https://beniarbeig.sedet.es/> desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 15 de 36



- CV-731. TRAMO 2



Tramo de aproximadamente 4 kilómetros que une Benidoleig con Beniarbeig

Comienza con un ascenso progresivo desde el año 20054 hasta el año 2008 para descender en el año 2009, comportamiento similar al tramo anterior.

Por otro lado, el aumento de actividad industrial a partir de 2007 conlleva una mayor circulación de vehículos pesados.

13

- CV-731. TRAMO 3



Del cruce con la CV-732 en Beniarbeig hasta su cruce con la N-332 en Ondara.

El tráfico de vehículos se mantiene constante hasta el año 2009 donde el valor de IMD se duplica. Este hecho es debido a la nueva Partida Marjal que rodea el casco urbano de Ondara y permite la comunicación tanto con la AP-7, la N-332 y la costa como con el polígono industrial del municipio sin necesidad de atravesar su núcleo, proporcionando fluidez al tráfico y, por tanto, mayor uso del presente tramo.

Cód. Validación: 726616KNG  
Documento firmado digitalmente en la plataforma esPublico Gestiona | Página 16 de 36  
Verificación: <https://beniarbeig.sedelectronica.es>



**Redygest**  
BINETE

- CV-732.TRAMO 1



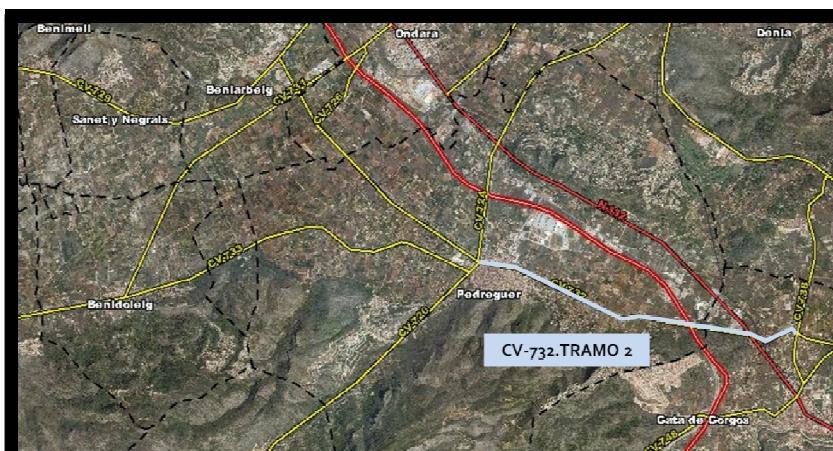
Une Beniarbeig con el norte del casco urbano de Pedreguer.

Desde la ejecución de la nueva Partida Marjal de Ondara, este tramo de la CV-732 es más utilizado que el tramo 3 de la CV-731 para desplazamientos entre Beniarbeig y Pedreguer puesto que la fluidez del tráfico y condiciones de los viales son mejores.

De este modo, se observa un aumento hasta el año 2007 de intensidad media diaria y un brusco descenso a comienzos del año 2009.

14

- CV-732.TRAMO 2

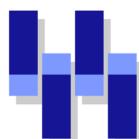


Continuación del tramo anterior hasta su <sup>en</sup>trave con la N-332 en Gata de Gorgos.

Con el paso de los años, cada vez ha sido más utilizado este tramo para desplazarse hacia la N-332, pero en el año 2009 se nota un aumento de tráfico provocado por la reciente construcción de la urbanización Monte Pedreguer, en el límite entre el sur de Pedreguer y el norte del término municipal de Gorgos, y cuyo acceso directo se realiza a través de la CV-732.

Cód. Validación: 7255649F9HNG6THMRAKNG9  
Varificación: <https://benisheim.su/7255649F9HNG6THMRAKNG9>





## 5. NUEVO VIARIO PROPUESTO

Las previsiones de crecimiento del PGOU se orientan hacia el oeste del casco urbano, en dirección a Sanet y Negrals. De esta manera los nuevos desarrollos se alejarán de puntos críticos, tales como la autopista A-7 por su elevado nivel sonoro, el polígono industrial por la contaminación aérea y acústica que provoca o la depuradora de aguas residuales por sus acusados olores.

Por otro lado, la Dirección General de Tráfico (DGT) considera un "punto negro" o zona donde se acumulan 3 o más accidentes anuales en el término municipal de Beniarbeig. Se trata del cruce entre la CV-731 y la CV-732, el cual registraba 4 accidentes al año. Con el fin de aumentar el nivel de seguridad de esta zona, la Diputación de Alicante en colaboración con la DGT construye una rotonda consiguiendo regular el tráfico del citado cruce y disminuyendo su peligrosidad.

Sumamos a la mencionada actuación las necesidades que se plantean en el Plan General de Ordenación Urbana y que implican la previsión de una variante para el tráfico alternativa al paso por el casco urbano y, en consecuencia, la desafectación por parte de la Diputación de Alicante de los tramos urbanos tanto de la CV-729 como de la CV-732. El plano "0051-PL\_002:Red viaria" representa esta situación.

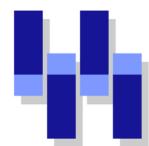
15



Red viaria propuesta en Beniarbeig (Alicante)

El objetivo principal del nuevo tramo de red viaria es interrelacionar los distintos sectores a desarrollar según el PGOU, así como evitar la saturación de tráfico en horas punta en el casco urbano y disminuir tanto la contaminación acústica como la ambiental.





## 6. ANÁLISIS DEL TRANSPORTE PÚBLICO

En los últimos años, se ha observado un aumento de población en el municipio de Beniarbeig. Una de las causas de este aumento es el cambio de residencia desde la costa hacia el citado núcleo, puesto que el alojamiento en el interior resulta más económico. Sin embargo, los escolares conservan su plaza en el colegio en el que empezaron el curso incitando este hecho a desplazamientos diarios hacia el correspondiente lugar de estudio. En el caso de Dénia, existe una línea de autobús que se dirige desde Beniarbeig, de lunes a viernes, a los colegios de Dénia y que es utilizada por un porcentaje importante de la población beniarbegera.

Los pueblos más próximos a los que se puede acceder desde Beniarbeig, en transporte público, son Ondara, Vergel y Els Poblets en la costa. Hacia el interior tenemos Sanet y Negrals, Benimeli, Ráfol de Almunia, Sagra, Orba,... Hacia el sur, a 4 km. tenemos Pedreguer.

Próximo al núcleo urbano hay un apeadero de autobuses, en la avenida Santiago Almiñana, esquina con Camí de Hortes Baix. Esta estación atiende el paso de dos líneas de autobús privadas cuyo recorrido es el siguiente:

- Línea 1 (AUTOBUSES CARRIO): Jalón – Alcalalí – Parcent – Venta – Orba – Tormos - Sagra-Rafol d'Almunia – Benimeli - Sanet i Negrals – Beniarbeig - El Vergel – Ondara - Dénia.
- Línea 2 (AUTOBUSES ESTEVE): Valla de Laguard – Orba - Beniarbeig – Pedreguer – La Jara – Dénia

16

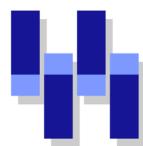
La línea 1 accede a Beniarbeig a través de la CV- 729 y se dirige hacia El Vergel por el mismo vial. En cambio, la línea 2 llega al municipio por la carretera CV-731 y se desplaza y hacia Pedreguer por la CV-732.

Ambas líneas comunican el interior de Alicante con la costa, concretamente con Dénia, dónde se encuentra la estación de ferrocarril más próxima. Además, en Dénia hay una línea marítima de pasajeros hacia Ibiza y Palma de Mallorca. Así, desde Beniarbeig se puede acceder a Dénia por carretera, o bien en turismo particular o bien en transporte público (autobús), quedando cubierto desde este municipio costero el transporte tanto ferroviario como marítimo.

Tal y como se ha citado anteriormente, debe tenerse en cuenta que está prevista la construcción de una nueva estación ferroviaria de la línea Gandía-Dénia en el término municipal de Ondara a tan sólo 2,4 km. de Beniarbeig.

También salen autobuses a Valencia y Alicante desde Ondara y el Vergel. Son estas capitales de provincias las más cercanas para permitir el uso del transporte aéreo de la población de Beniarbeig. Por tanto, a una distancia por carretera de 100 km hacia Valencia y a unos 87 km hacia Alicante, tenemos los aeropuertos de ambas provincias.





## 7. CONCLUSIONES

El presente estudio permite diagnosticar el estado de movilidad y de tráfico del término municipal de Beniarbeig y desarrollar los aspectos necesarios para crear una red de comunicaciones en el municipio que conlleve un equilibrio entre seguridad, comodidad, equidad social, calidad ambiental, bienestar colectivo y rendimiento económico-social.

A continuación se enumeran los aspectos que condicionan el desarrollo de los objetivos previstos para la mejora de la movilidad y el tráfico del municipio, además de las conclusiones extraídas del estudio realizado:

- En el municipio de Beniarbeig hay una clara tendencia hacia el crecimiento poblacional. Por otro lado, el PGOU propone un desarrollo principalmente residencial que acompañará al citado crecimiento.
- El índice motorización crece proporcionalmente con el número de habitantes. Actualmente, los turismos cada 1.000 habitantes son más numerosos en los municipios de Sanet y Negrales y Benidoleig que en Beniarbeig.
- La atracción de puestos de trabajo de Ondara y Pedreguer aumentará en los próximos años, puesto que prevén un mayor desarrollo industrial.
- La movilidad interurbana es más importante que la movilidad local. El 38,18 % de la población activa se dirigen a otros municipios a trabajar conduciendo su coche particular. Los trabajadores cuyo puesto está en Beniarbeig se desplazan andando a su lugar de trabajo. La mayoría de los movimientos hacia otros municipios no superan los 15-20 minutos de tiempo de desplazamiento.
- La mayoría de los desplazamientos se orientan hacia el este en dirección a la costa. Por tanto, de las vías de comunicación que atraviesan el municipio, las más utilizadas son la CV-729 y la CV-731 en sentido al Vergel y a Ondara respectivamente, núcleos por los que se accede directamente a la N-332.
- El acceso por el sur del término municipal se realiza a través de la CV-732 que lo comunica con Pedreguer.
- El cruce entre la CV-729 y la CV-732 que se produce en el casco urbano del municipio sufre elevadas intensidades circulatorias de tráfico. Si aumenta el carácter residencial del término, tal y como está previsto, los problemas de congestión serán cada vez más frecuentes.

17

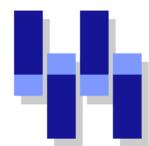
Como consecuencia de todos estos hechos se propone una nueva red viaria de conexión entre la CV-729 y la CV-732 situada al oeste del núcleo histórico y fuera de él evitando así la actual encrucijada urbana, permitiendo el paso del tráfico rodado bordeando el casco urbano y mejorando las calidades acústicas y ambientales del mismo.

Se prevé en el PGOU el acondicionamiento de las vías pecuarias existentes en el municipio mejorando la movilidad en bicicleta o andando.

Es de destacar el problema de aparcamiento existente en el municipio al cual se une la necesidad de desarrollo de suelo terciario causado por el previsto carácter residencial del núcleo. Para solucionar este problema se crearán zonas de aparcamiento tanto en el casco urbano como en la periferia, en la zona industrial y en la futura superficie destinada a servicios.

En cuanto al análisis del transporte público, el único medio de comunicación directo entre el término municipal de Beniarbeig y el exterior es la carretera. Es utilizado el autobús regular para desplazamientos tanto hacia el interior como, sobre todo, hacia la costa. Existen 2 líneas de autobús que acceden al término municipal de Beniarbeig, una procedente de Jalón y otra de la Vall de Laguard. Ambas finalizan su trayecto en el municipio de Dénia. Es desde Dénia donde puede utilizarse tanto el transporte ferroviario (línea Gandía-Dénia) y el transporte marítimo (puerto de Dénia). Por otro lado, el núcleo de Ondara se encuentra a tan sólo 2,4 km. de Beniarbeig y desde él salen autobuses tanto hacia Valencia como hacia Alicante, provincias que disponen de aeropuerto. De este modo, Beniarbeig también puede acceder al transporte aéreo fácilmente. Quedan de esta manera cubiertas todas las necesidades de transporte público posibles en el término municipal de estudio.





Es posible mostrar gráficamente las conclusiones extraídas en el presente estudio:

- En el análisis socioeconómico se han incluido gráficos para exponer la evolución poblacional del municipio en los últimos años, así como mapas que nos permiten comparar las características socioeconómicas (población, densidad de población, motorización,...) de Beniarbeig con los términos lindantes.
- El plano adjunto "0051-PL\_002: Red viaria" nos permite analizar la movilidad del municipio, las distancias con otros términos municipales, las comunicaciones por carretera y comprobar las ventajas de la nueva red viaria propuesta.
- Por último, en el plano "0051-PL\_003: Transporte público" es posible apreciar el acceso desde Beniarbeig hasta los distintos medios de desplazamiento bien por carretera, bien como por avión, tren o barco.

EL TÉCNICO REDACTOR DEL ESTUDIO

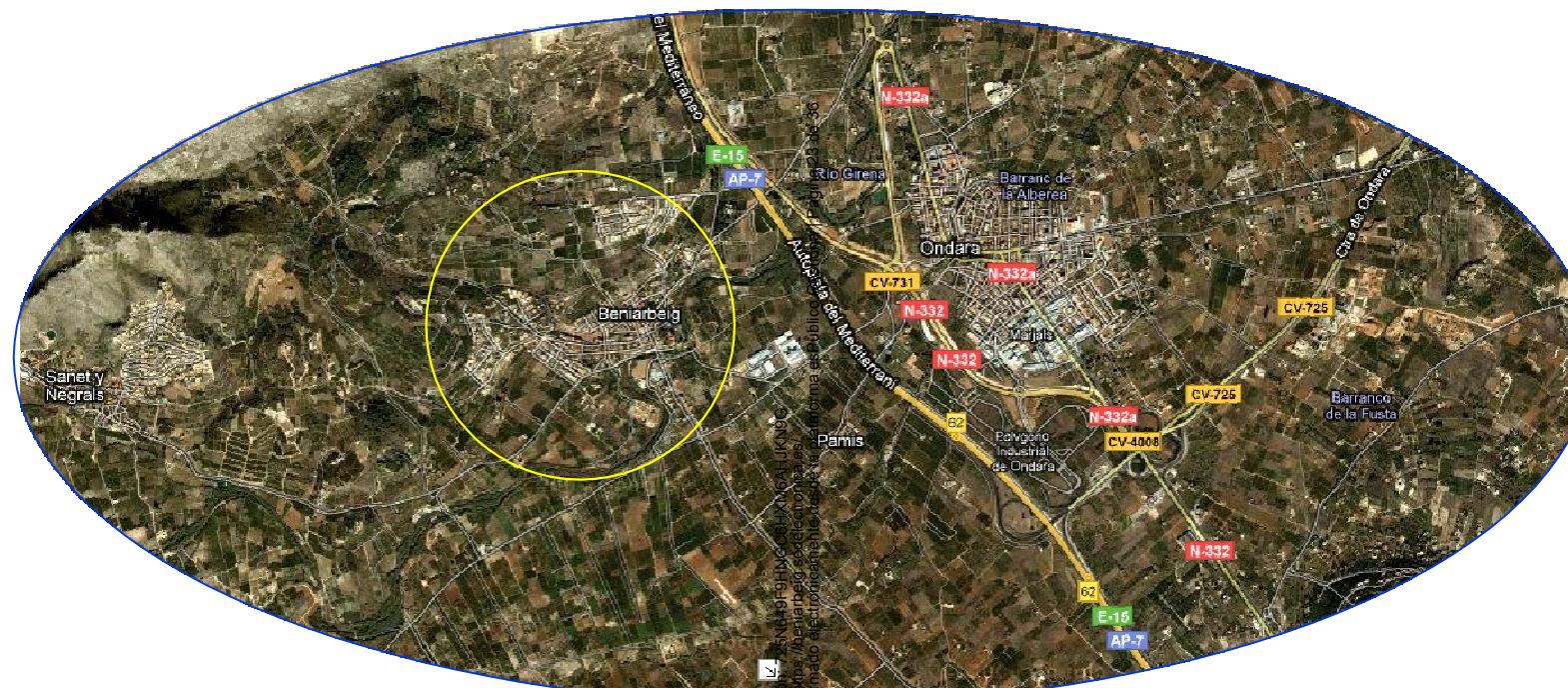
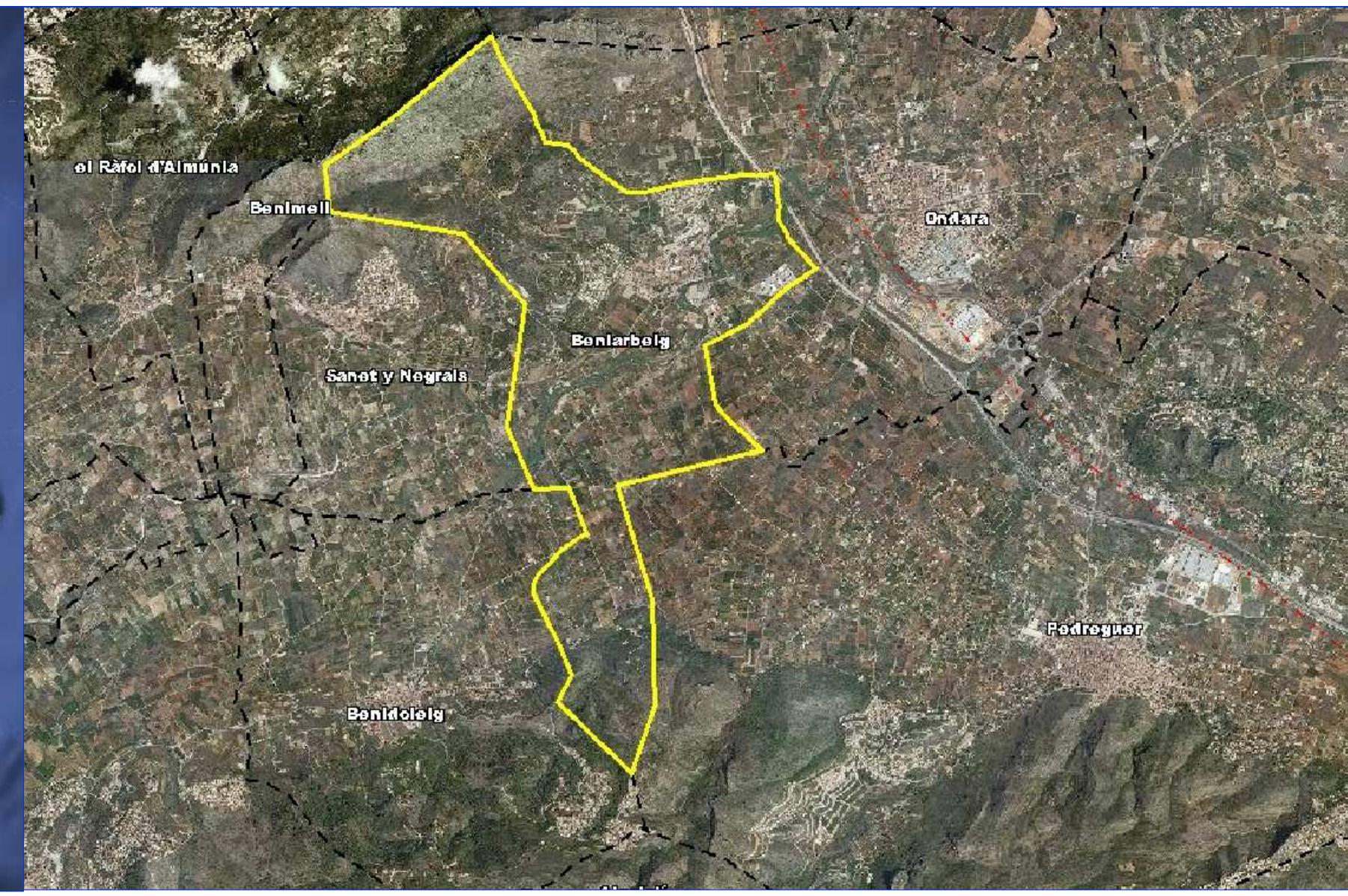
18

*Laura Blesa Martí*  
Ingeniero Técnico de Obras Públicas  
Nº Colegiado 19.467



# PLANOS





DILIGENCIA: En sesión Plenaria de 20 de febrero de 2023, el Ayuntamiento de Beniarbeig, aprobó provisionalmente el Plan General Estructural de Beniarbeig. La Secretaría, documento firmado electrónicamente.



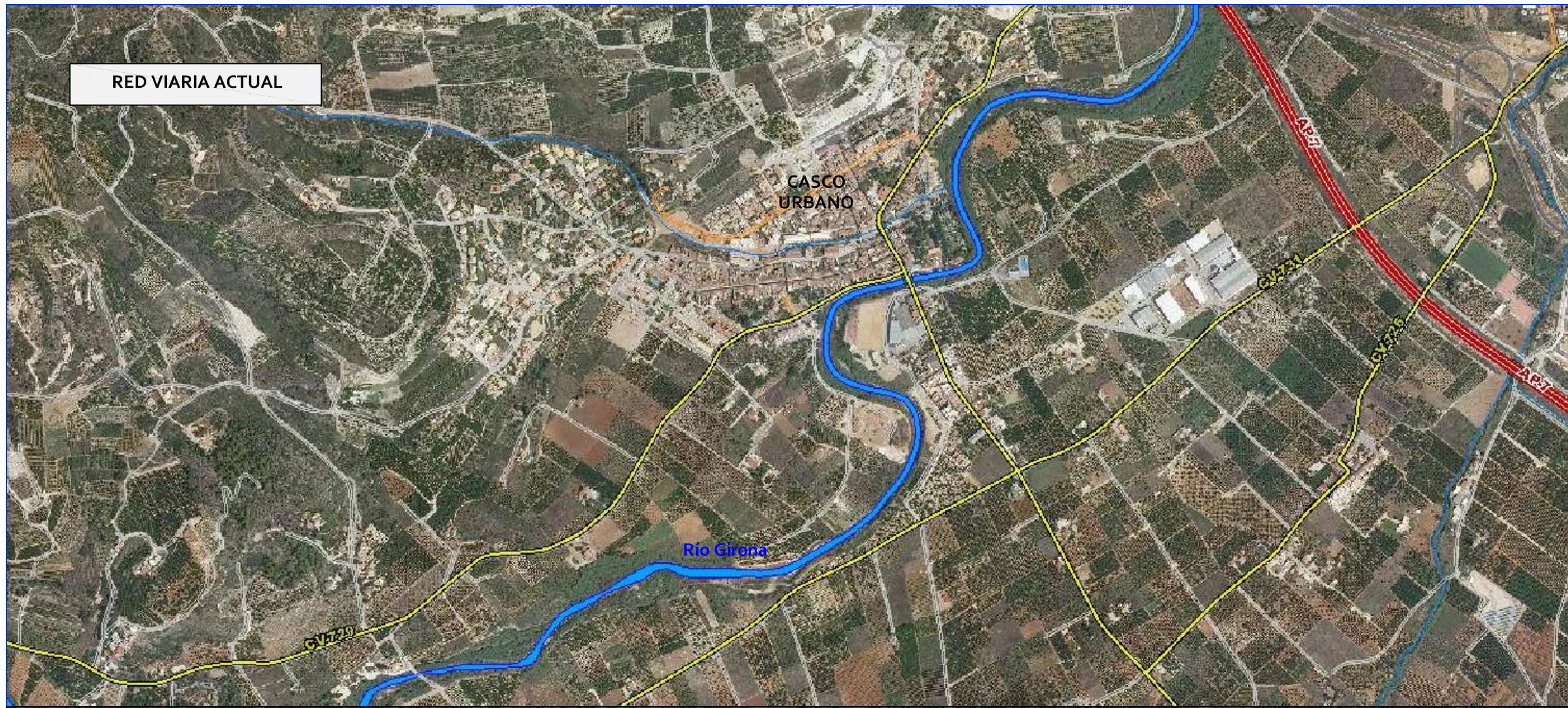
EQUIPO TÉCNICO:  
**GABINETE TÉCNICO REDYGEST**  
C/ Martínez Cubells, 7-4º Planta  
46002 Valencia  
T: 902 11 06 30 - F: 902 11 06 31  
www.redygest.com - info@redygest.com

REF. CLIENTE: CLN\_0042 CLIENTE: AYUNTAMIENTO DE BENIARBEIG  
REF. PROYECTO: PYT\_0051 PROYECTO: Estudio de Movilidad Urbana y Transporte Público del término municipal de Beniarbeig (Alicante)



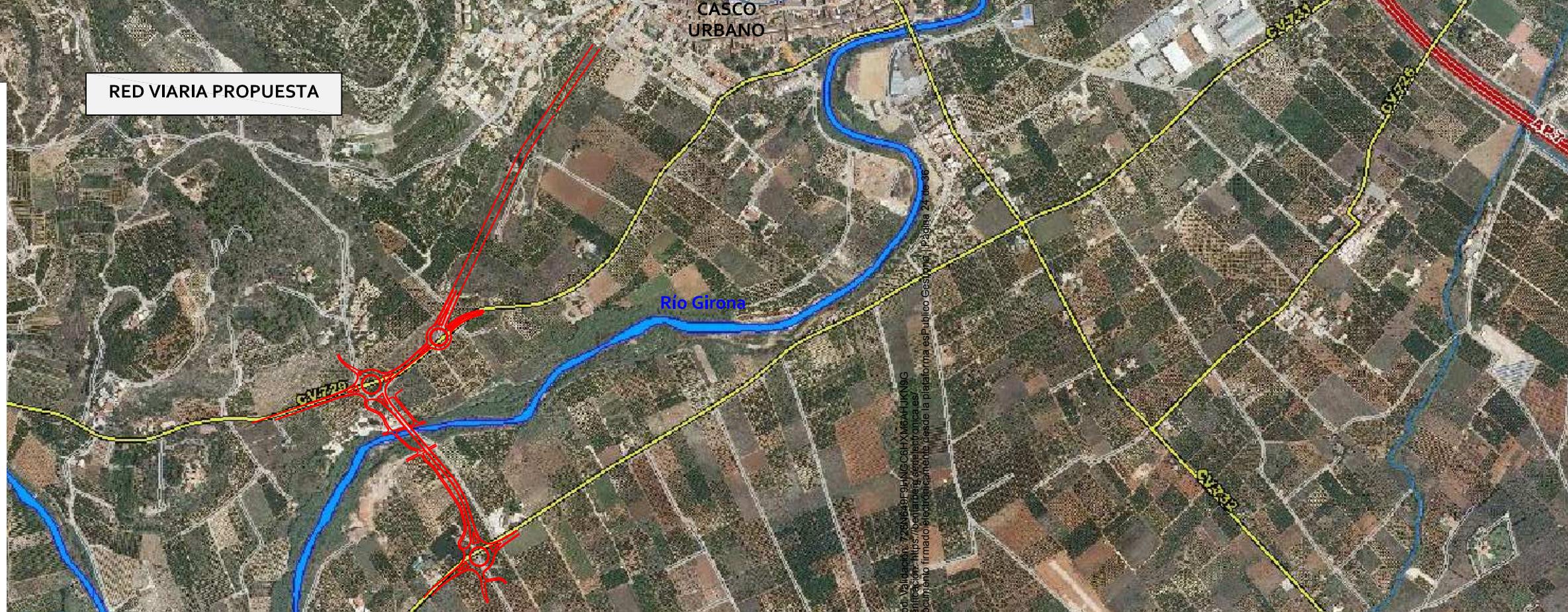
REDACCIÓN:  
Laura Blesa Martí  
Ingeniero Técnico de Obras Públicas (COL 19.467)

REF. PLANO: 0051-PL\_001 DESCRIPCIÓN DEL PLANO: Situación  
FECHA: Junio 2010 ESCALA: S/E



CV-729  
CV-731  
CV-732

Autopista AP-7



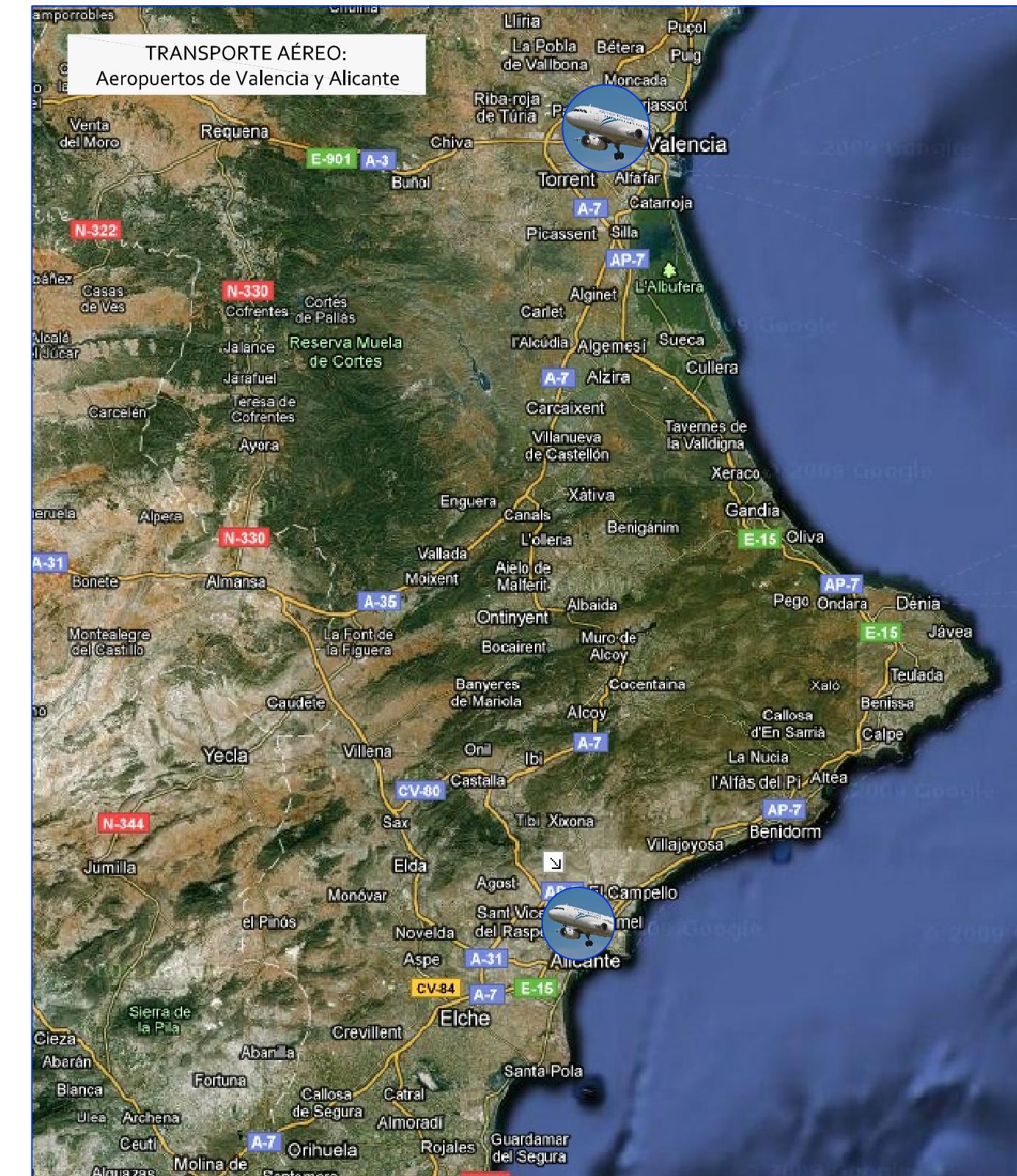
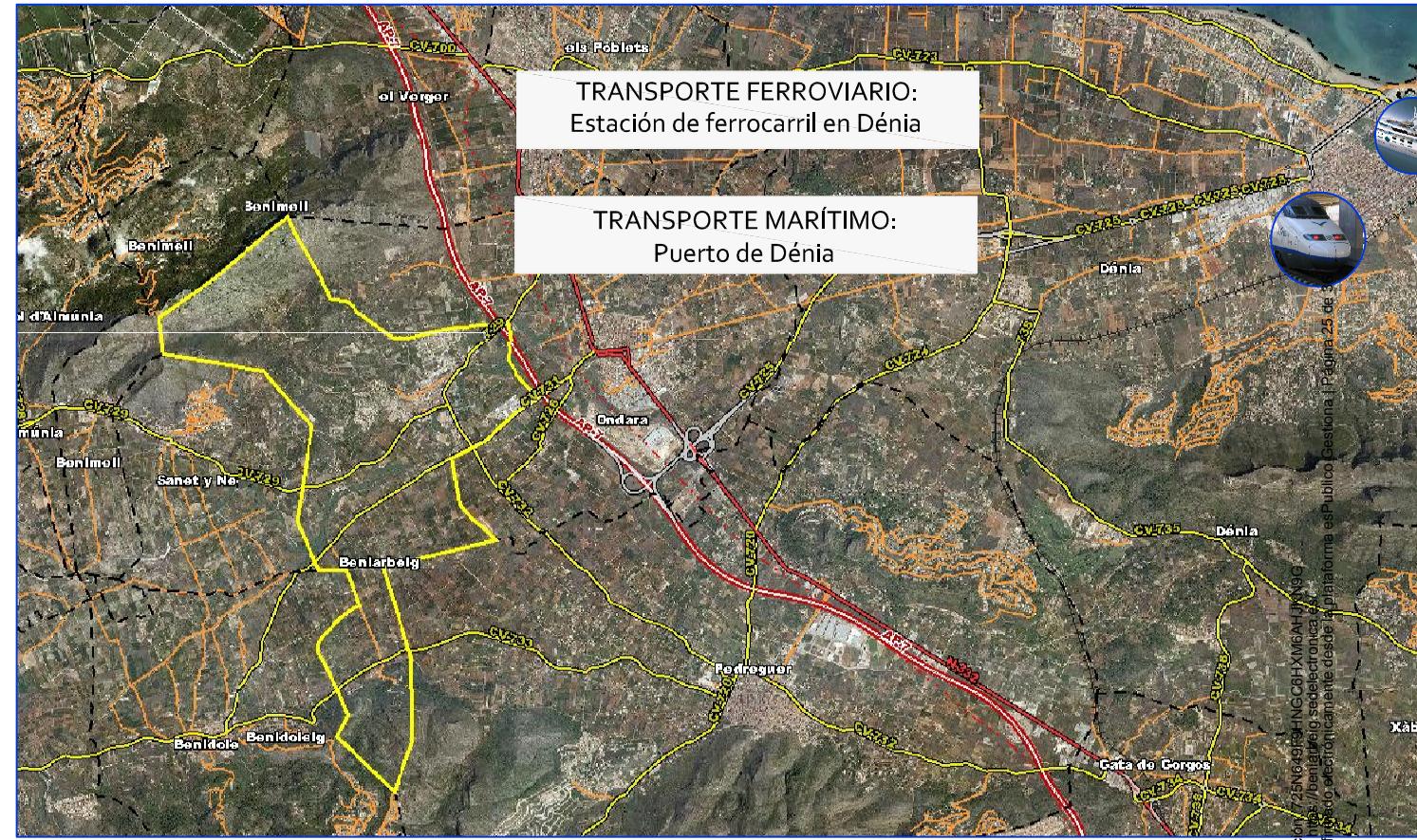
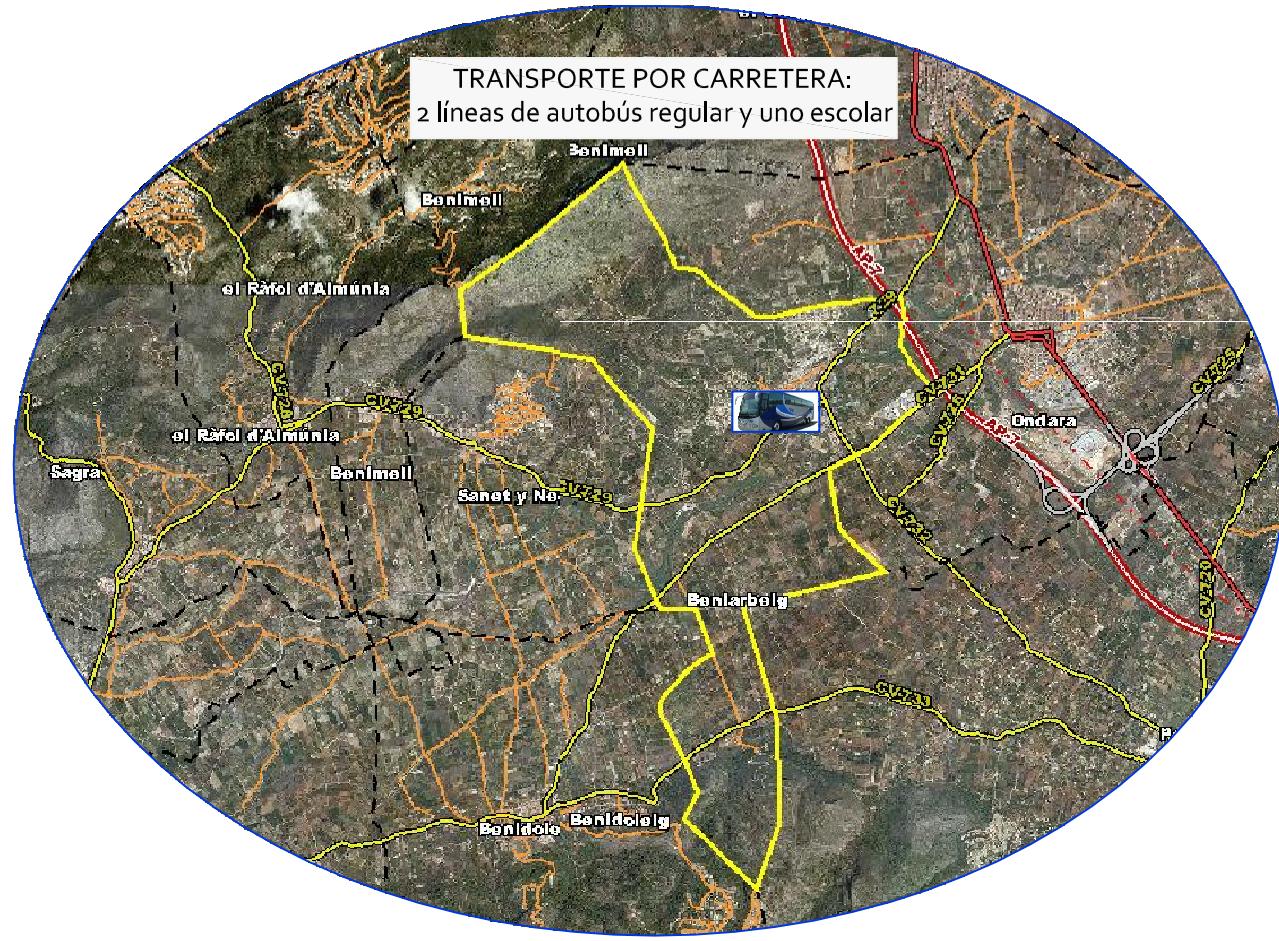
CV-729  
CV-731  
CV-732

Autopista AP-7

Nuevo tramo .  
Vial de conexión  
entre CV-729 y CV-731

EQUIPO TÉCNICO: <b>GABINETE TÉCNICO REDYGEST</b> C/ Martínez Cubells, 7-4 <sup>a</sup> Planta 46002 Valencia T: 902 11 06 30 - F: 902 11 06 31 www.redygest.com - info@redygest.com	REF. CLIENTE: <b>CLN_0042</b>	CLIENTE: <b>AYUNTAMIENTO DE BENIARBEIG</b>	REF. PROYECTO: <b>PYT_0051</b>	PROYECTO: Estudio de Movilidad Urbana y Transporte Público del término municipal de Beniarbeig (Alicante)	VERIFICACIÓN: 7-2023-049-94145-64584-4JKN9G Documento firmado electrónicamente en la plataforma esPublico Gestiona. Página 24 de 36	REDACCIÓN:	REF. PLANO: <b>0051-PL_002</b>	DESCRIPCIÓN DEL PLANO: <b>Red viaria</b>
							FECHA: <b>Junio 2010</b>	ESCALA: <b>S/E</b>

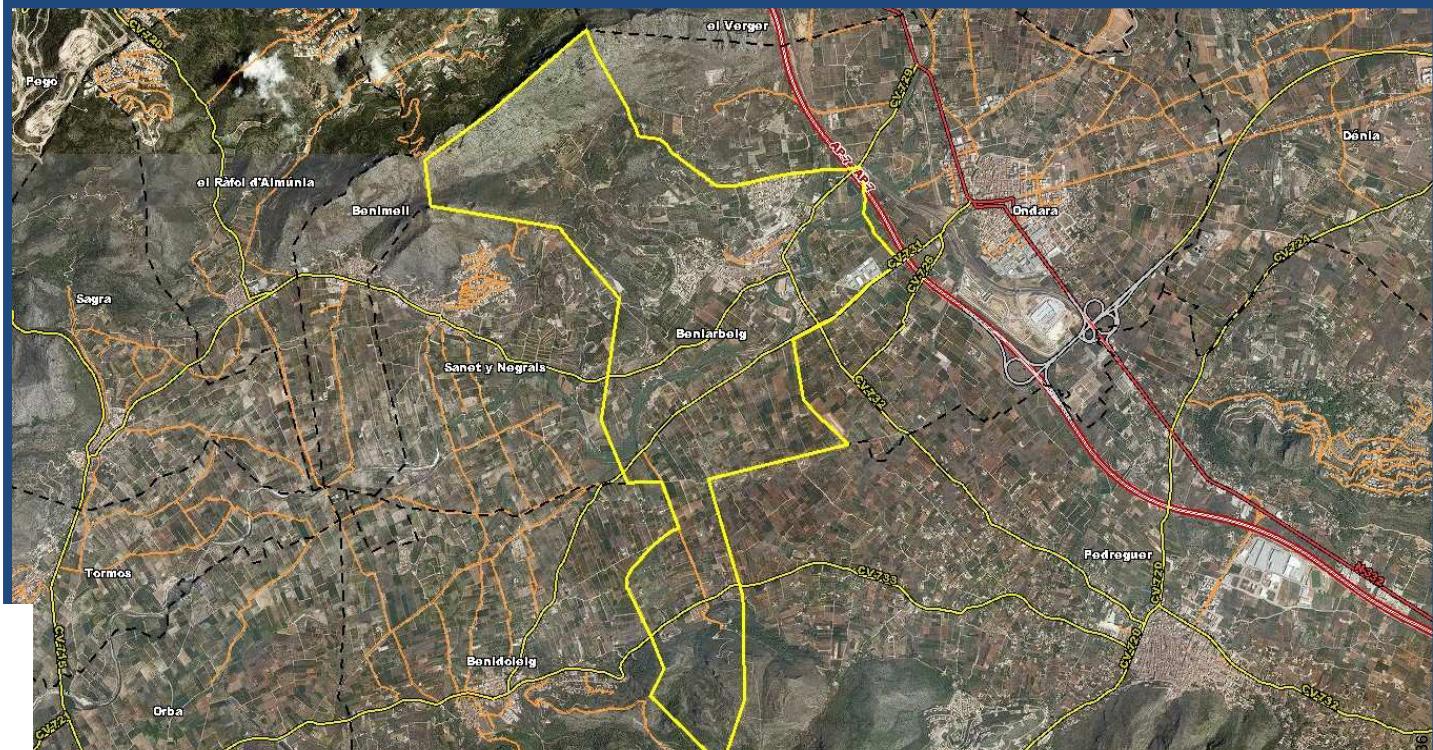
**DILIGENCIA:** En sesión Plenaria de 20 de febrero de 2023, el Ayuntamiento de Beniarbeig acordó la aprobación provisional del Plan General Estructural de Beniarbeig. La Secretaría, documento firmado electrónicamente.



 <b>Redygest</b> <small>GABINETE TÉCNICO</small>	<b>EQUIPO TÉCNICO:</b> <b>GABINETE TÉCNICO REDYGEST</b> <i>C/ Martínez Cubells, 7-4º Planta 46002 Valencia</i> <i>T: 902 11 06 30 - F: 902 11 06 31 www.redygest.com - info@redygest.com</i>		<b>Ref. Cliente:</b> CLN_0042 <b>Ref. Proyecto:</b> PYT_0051	<b>Ref. Cliente:</b> AYUNTAMIENTO DE BENIARBEIG <b>Ref. Proyecto:</b> Estudio de Movilidad Urbana y Transporte Público del término municipal de Beniarbeig (Alicante)		<b>REDACCIÓN:</b>  <b>Laura Blesa Martí</b> <small>Ingeniero Técnico de Obras Públicas (COL 19.467)</small>	<b>Ref. Plano:</b> 0051-PL_003 <b>Fecha:</b> Junio 2010	<b>Descripción del Plano:</b> <b>Transporte público</b>
	<b>Vía:</b> C/ Martínez Cubells, 7-4º Planta <b>Ciudad:</b> Valencia <b>Provincia:</b> Valencia <b>País:</b> España							

# ESTUDIO DE MOVILIDAD URBANA Y TRANSPORTE PÚBLICO DEL TÉRMINO MUNICIPAL DE BENIARBEIG (ALICANTE)

- ANEXO -



AYUNTAMIENTO DE BENIARBEIG

DILIGENCIA: En sesión Plenaria de 20 de febrero de 2023, el Ayuntamiento de Beniarbeig acordó la aprobación provisional del Plan General Estructural de Beniarbeig. La Secretaría, documento firmado electrónicamente.

Cód. Validación: 725f649f9-HNGC6-HXM6AH-UKN9G  
Verificación: <https://beniarbeig.es/electronicas/>  
Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 26 de 36

**PLAN GENERAL ESTRUCTURAL DE BENIARBEIG.**  
**Anexo al Estudio de Movilidad Urbana y Transporte Público**

**AYUNTAMIENTO DE BENIARBEIG**

**ÍNDICE**

<b>1. JERARQUIA DEL VIARIO DEL SUELO URBANO EN RELACIÓN A SU FUNCIONALIDAD E ITINERARIOS PEATONALES PRINCIPALES DEL SUELO URBANO.</b>	<b>2</b>
<b>1.1. JERARQUIA DEL VIARIO DEL SUELO URBANO EN RELACIÓN A SU FUNCIONALIDAD</b>	<b>2</b>
<b>1.2. ITINERARIOS PEATONALES PRINCIPALES DEL SUELO URBANO.</b>	<b>2</b>
<b>2. PROPUESTAS DE SECCIONES VIARIAS</b>	<b>4</b>
<b>2.1. PROPUESTAS DE SECCIONES VIARIAS EN NUEVOS VIALES</b>	<b>4</b>
<b>2.2. PROPUESTAS DE SECCIONES VIARIAS EN LOS ACCESOS ACTUALES AL NÚCLEO URBANO</b>	<b>5</b>
<b>3. PROPUESTAS NORMATIVAS</b>	<b>6</b>
<b>4. PLANOS</b>	<b>7</b>



**1. JERARQUIA DEL VIARIO DEL SUELO URBANO EN RELACIÓN A SU FUNCIONALIDAD E ITINERARIOS PEATONALES PRINCIPALES DEL SUELO URBANO.****1.1. JERARQUIA DEL VIARIO DEL SUELO URBANO EN RELACIÓN A SU FUNCIONALIDAD**

El casco urbano de Beniarbeig, cruzado por carreteras comarcales, tiene como principales arterias de tráfico en el casco las travesías de dichas carreteras, conformadas por las calles: Avda. de Vergel, C/ San Roque (un tramo únicamente), Avda. de Denia y C/ Maestro Santiago Almiñana. Dichas calles soportan tanto el tráfico de paso (interurbano) como el de los residentes, pues son también las vías de acceso al municipio.

Dentro del casco urbano, y en lo que se refiere al movimiento únicamente del tráfico de residentes, las vías más utilizadas son: la C/ Calvario (acceso a dos urbanizaciones, Monte Corona y Benicadims); Las calles Ondara y Pedreguer (acceso y salida a toda la zona de Rases y Mirambons) y la Avda. de la Paz y la C/ San Antonio como viales más importantes de comunicación interna.

El resto de las calles se utilizan generalmente sólo por los residentes en ellas.

Mención aparte merecen la Avda. de la Rectoría, importante viario de comunicación que al no estar finalizada no llega a conectar con la CV-729) no se utiliza al máximo de su potencialidad, ya que podría descongestionar mucho las calles internas; y el camí Diposit, que conecta el casco urbano con el polideportivo y la zona industrial, pero que por la dificultad en su intersección con la Avda. de Denia y por su estrechez, no se utiliza en demasía.

En los planos adjuntos se detalla la jerarquía de los viales internos.

**1.2. ITINERARIOS PEATONALES PRINCIPALES DEL SUELO URBANO.**

Recientemente se ha realizado el Plan de Accesibilidad Universal, con la finalidad de acometer las actuaciones necesarias para conseguir la accesibilidad universal en el municipio de Beniarbeig, en el que tras el estudio del entorno físico, de la movilidad de la población y de sus preferencias se han establecido las siguiente priorización de zonas:



**PLAN GENERAL ESTRUCTURAL DE BENIARBEIG.**  
**Anexo al Estudio de Movilidad Urbana y Transporte Público**

**AYUNTAMIENTO DE BENIARBEIG**

**A. Zonas de prioridad alta:**

- Las calles y plazas que forman el núcleo de relación entre sus habitantes y comunican con los edificios públicos más concurridos.
- El acceso a las líneas de transporte interurbano y los estacionamientos reservados.

Las zonas de prioridad alta en el urbanismo del municipio son:

- El itinerario central formado por el paseo de Jaume I, la plaza 9 de Octubre, la plaza del Canonge D. José Gomar (acera compartida con la C/ Escuelas);
- El itinerario Norte, formado por la Avda. de la Rectoría;
- Las radiales: Avda. de Vergel y conexión con el parque fluvial y polideportivo (C/ Peatonal-1, pasarela peatonal sobre el Girona y Camí Diposit).
- La conexión con la parada de autobus interurbano sita en Avda. Maestro Santiago Almiñana: C/ Molí y C/ Travesía.

**B. Zonas de prioridad media:**

- Itinerarios, zonas, o transportes no incluidos ni en la prioridad alta ni en la baja.

Las zonas de prioridad media del municipio son:

- El resto del casco urbano
- La conexión entre todas las zonas verdes.

**C. Zonas de prioridad baja:**

- Zonas industriales.
- Urbanizaciones con baja densidad de población.

Las zonas de prioridad baja del municipio son:

- El polígono industrial Hortes de Baix
- Las urbanizaciones residenciales de baja densidad Montecorona, Benicadims, Mirambons y Trillets.

En los planos adjuntos se detalla la jerarquía de las zonas peatonales.



## 2. PROPUESTAS DE SECCIONES VIARIAS

B. Propuestas de secciones viarias para los nuevos viales y los accesos actuales en relación con la seguridad de los modos no motorizados y la inclusión de espacio reservado para peatón y bicicleta.

### 2.1. PROPUESTAS DE SECCIONES VIARIAS EN NUEVOS VIALES

El suelo urbano, con excepción del sector delimitado para su desarrollo mediante PRI, está completamente urbanizado, por lo que los nuevos viales únicamente se van a dar en los suelos urbanizables.

En dichos suelos será de aplicación la exigencia del apartado "2. Condiciones funcionales y dimensionales de la red viaria" del Anexo IV de la LOTUP, complementada con las exigencias del Estudio de Paisaje para los bordes urbanos:

- Se deberá realizar un ajuste de la sección tipo de los viales de borde propiciando una clara diferenciación entre el lado que configura una fachada urbana frente al lado del SNU. De ese modo, la asimetría en la sección tipo se plasmará emplazando aparcamiento en batería al lado del casco urbano y eliminándolo del lado de la zona agrícola. Se pasará el carril bici al lado de la zona agrícola y de la carretera y se emplazarán alcorques corridos a ambos lados. Además, el bordillo del lado de la zona agrícola se sustituirá por traviesas de madera y el tratamiento de la acera de borde de contacto será con adoquín o impresos pétreos. Se colocará una protección de madera a lo largo de ese paseo que sólo se interrumpirá en los accesos a caminos o parcelas privadas. Se potenciarán los accesos a todos los caminos que acometen ortogonales a dicha vía y quedarán debidamente señalizados. La iluminación se ceñirá al lado del vial no recayente a la zona agrícola, colocándose únicamente balizas empotradas en el paseo del borde opuesto.
- Se repondrán y reconstruirán con los materiales originales las acequias existentes. Se prestará atención a las necesidades de zonas de carga y descarga de las fincas limítrofes, a los quemadores de restos de poda, a los accesos de maquinaria y, en general, a todo aquello que garantice la funcionalidad de la actividad agrícola.
- Se procurará situar las zonas verdes y los suelos destinados a dotaciones públicas en colindancia con las "Vías Pecuarias", "Caminos Históricos", itinerarios colectivos o peatonales, elementos catalogados etc, al objeto de ampliar su



# PLAN GENERAL ESTRUCTURAL DE BENIARBEIG.

## Anexo al Estudio de Movilidad Urbana y Transporte Público

### AYUNTAMIENTO DE BENIARBEIG

percepción e identificación, debiendo actuar como elementos vertebradores del conjunto, evitando su posición en espacios residuales y fragmentados.

- Se evitará la utilización de “pantallas acústicas” con paramentos ciegos que ejerzan cotes visuales entre la carretera y el sector, siendo aconsejable la adecuada implantación de especies vegetales, o soluciones mixtas integradas en el entorno.

## 2.2. PROPUESTAS DE SECCIONES VIARIAS EN LOS ACCESOS ACTUALES AL NÚCLEO URBANO

Respecto al suelo urbano, completamente urbanizado, poco se puede incidir sobre el ancho de los viales; únicamente se puede operar en la sección existente modificando los anchos de las zonas destinadas al peatón.

Este ha sido el objeto del mencionado Plan de Accesibilidad Universal en el municipio de Beniarbeig, que ha identificado los principales problemas en la accesibilidad del municipio con la finalidad de acometer las obras necesarias para conseguir la accesibilidad universal. Entendemos que las propuestas de dicho Plan, que el Ayuntamiento se ha comprometido llevar a cabo, resultan suficientes para garantizar la accesibilidad universal en el municipio.



**PLAN GENERAL ESTRUCTURAL DE BENIARBEIG.**  
**Anexo al Estudio de Movilidad Urbana y Transporte Público**

**AYUNTAMIENTO DE BENIARBEIG**

### **3. PROPUESTAS NORMATIVAS**

Como conclusión de lo indicado en los apartados anteriores se incluyen las siguientes propuestas de actuación, que deberán incorporarse al documento normativo del PGE.

1. Cumplimiento de lo dispuesto en el apartado "2. Condiciones funcionales y dimensionales de la red viaria" del Anexo IV de la LOTUP.
2. Cumplimiento de las condiciones impuestas en el Estudio de Paisaje para los bordes urbanos de los suelos de nuevo desarrollo.
3. Cumplimiento y desarrollo del Plan de Accesibilidad Universal elaborado para el municipio de Beniarbeig

Beniarbeig, noviembre de 2017

El Director del equipo Redactor:

Francisco Forqués Moncho

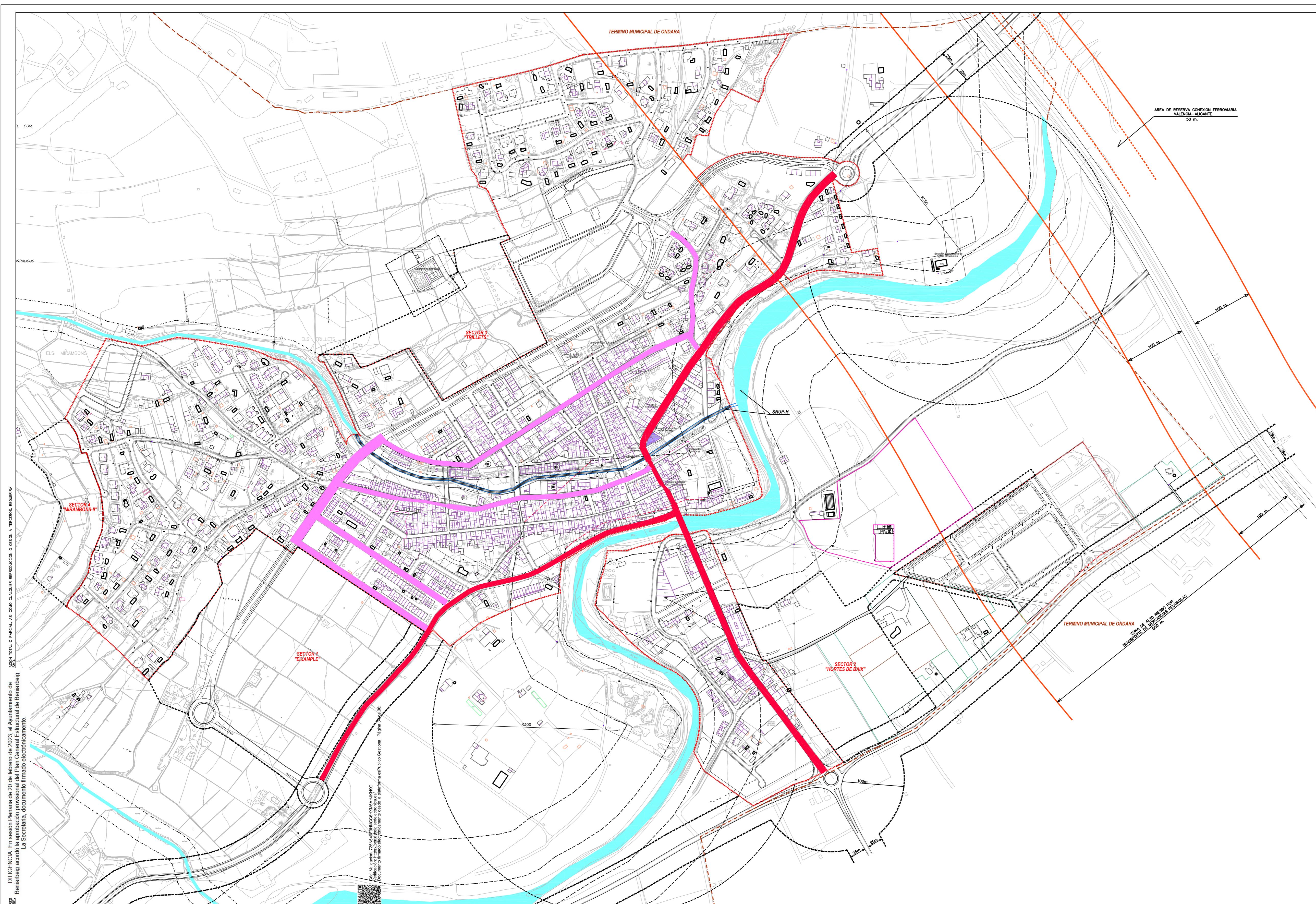


PLAN GENERAL ESTRUCTURAL DE BENIARBEIG.  
Anexo al Estudio de Movilidad Urbana y Transporte Público

AYUNTAMIENTO DE BENIARBEIG

**4. PLANOS**





# PLAN GENERAL ESTRUCTURAL

## AYUNTAMIENTO DE BENIARBEIG

DOCUMENTO DE ORDENACION ESTRUCTURAL

*PLANO* \_\_\_\_\_

---

IEPARQUIA DEL VIARIO DEL  
NUMERO: 1

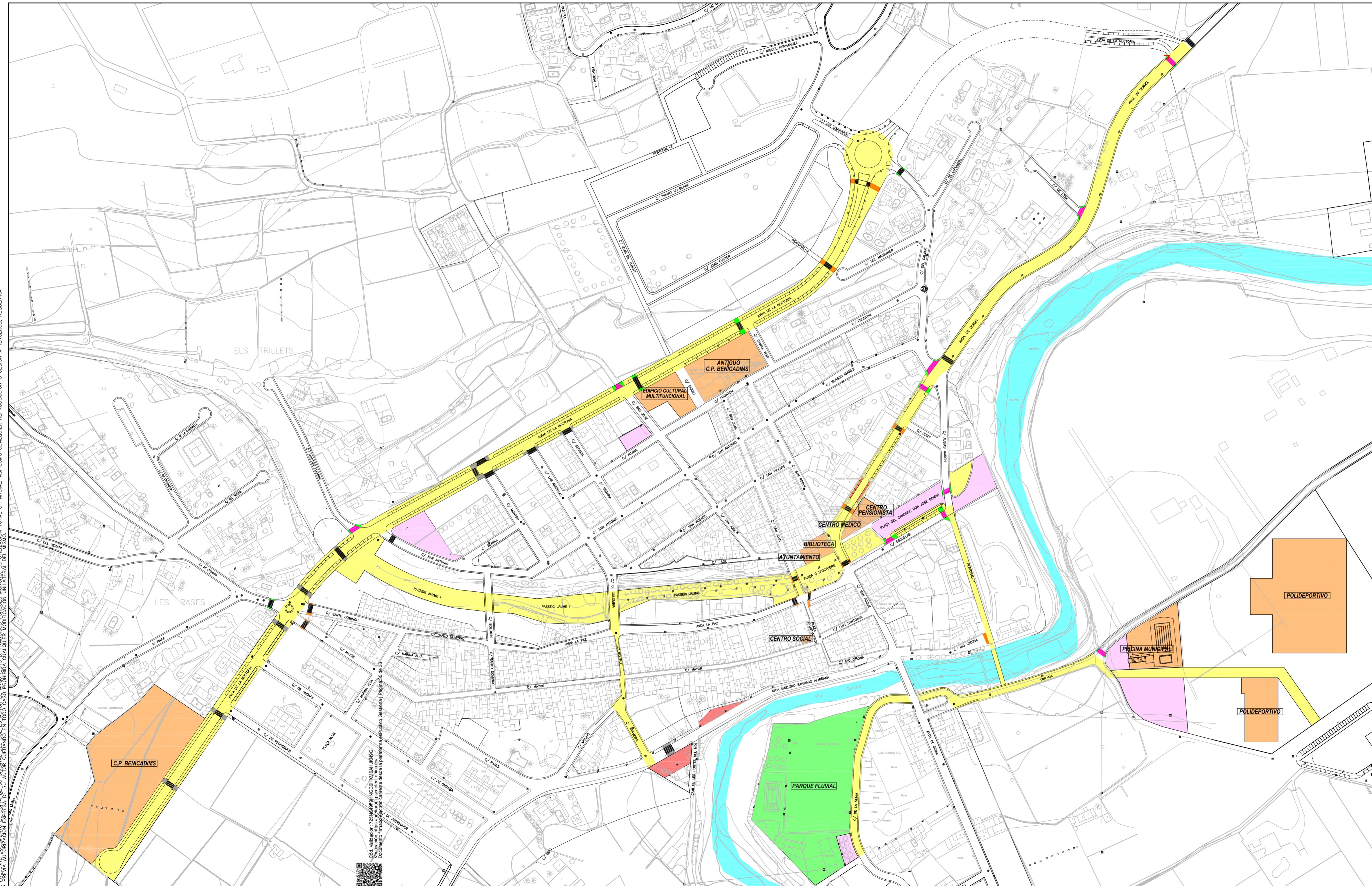
## JERARQUIA DEL VIARIO DEL SUELO URBANO

SUELO URBANO

1

1 / 2000

CO FORQUES MONCHO -ARQUITECTO- 77-2000



<b>ACCESIBILIDAD EN EL URBANISMO</b>	
	CALLES
	PARQUES
<b>ACCESIBILIDAD EN LA EDIFICACION</b>	
	EDIFICIOS
<b>ACCESIBILIDAD EN EL TRANSPORTE</b>	
	PARADA DE BUS
	APARCAMIENTOS

# PLAN GENERAL ESTRUCTURAL

## AYUNTAMIENTO DE BENIARBEIG

DOCUMENTO DE ORDENACION ESTRUCTURAL

BLANCO

# ITINERARIOS PEATONALES PRINCIPALES

三

CO FORQUES MONCHO

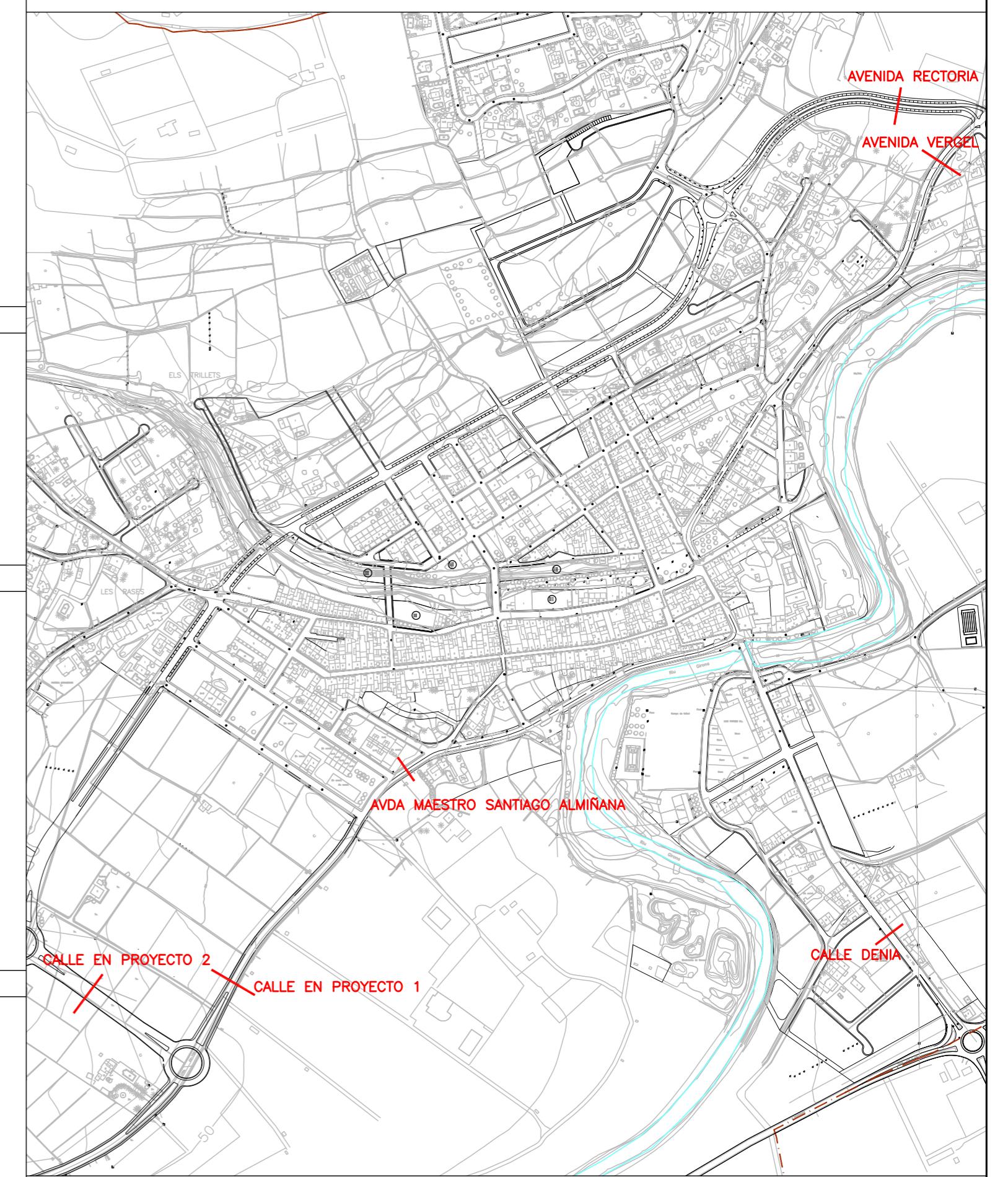
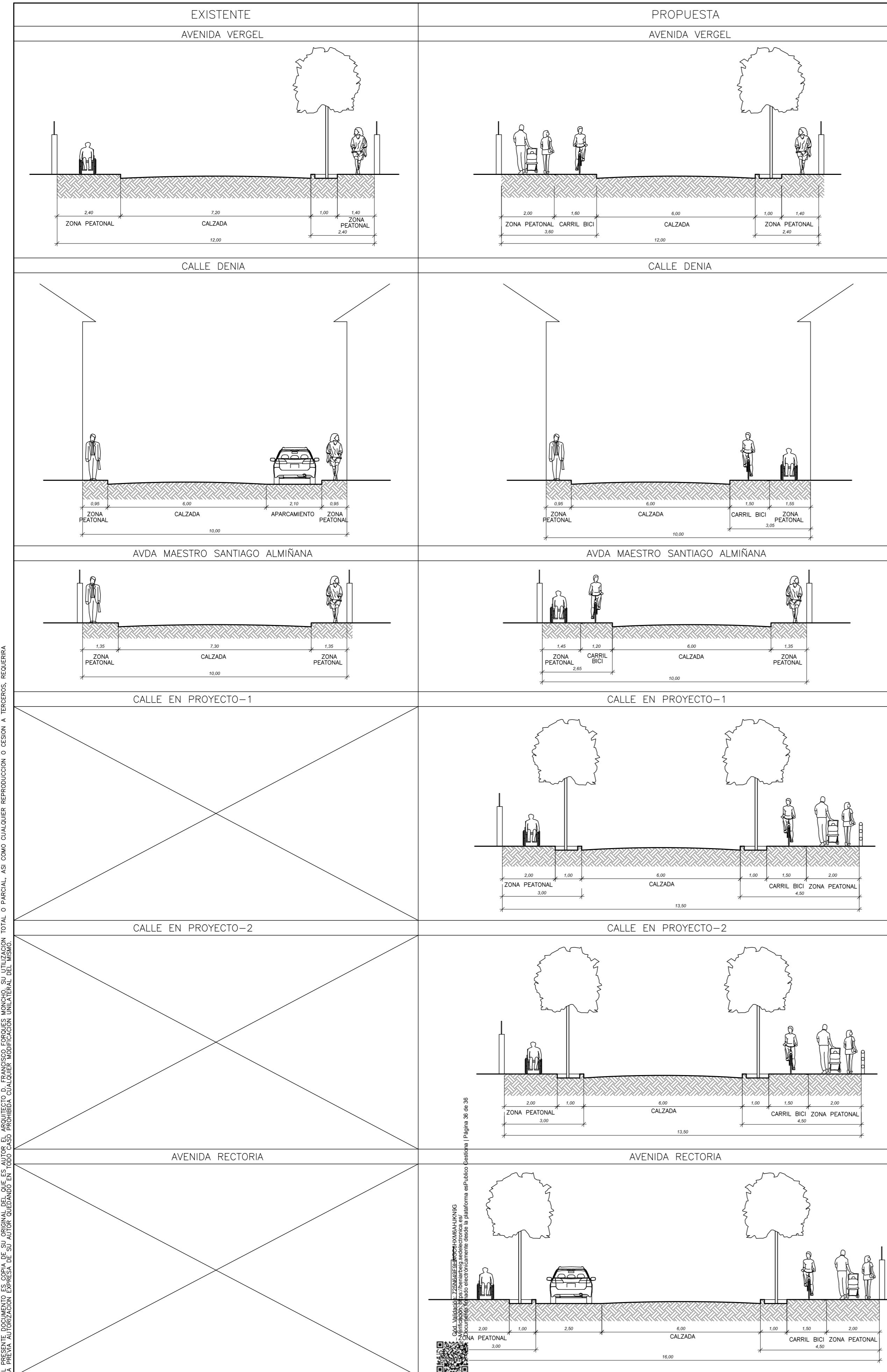
-ARQUITECTO-

30:

1

1

/ 2000



# PLAN GENERAL ESTRUCTURAL

## AYUNTAMIENTO DE BENIARBEIG



# DOCUMENTO DE ORDENACION ESTRUCTURAL

84/100

# SECCIONES ACCESOS EN CASCO URBANO

NOVIEMBRE  
2017

FRANCISCO FORQUES MONCHO

-ARQUITECTO-

NUMBER:

1