

**DOCUMENTO INICIAL
ESTRATÉGICO**

PMUS

2019



Dolores
AYUNTAMIENTO



UNIÓN EUROPEA
Fondo Europeo de Desarrollo Regional
Una manera de hacer Europa



ÍNDICE

DOCUMENTO INICIAL ESTRATÉGICO	3
1	INTRODUCCIÓN..... 3
2	DIAGNÓSTICO TERRITORIAL Y DEL MEDIO AMBIENTE 9
2.1	MEDIO FÍSICO 10
2.1.1	Caracterización Climática..... 10
2.1.2	Relieve 15
2.1.3	Riesgos naturales..... 20
2.2	MEDIO BIÓTICO 26
2.2.1	Edafología 26
2.2.2	Vegetación..... 26
2.2.3	Fauna 27
2.2.4	Ecosistemas 29
2.3	MEDIO SOCIAL 29
2.3.1	Población..... 29
2.3.2	Economía 30
2.3.3	Planeamiento Urbanístico 30
2.3.4	Patrimonio 31
2.4	DESCRIPCIÓN DEL PAISAJE DE LA ZONA..... 31
2.4.1	Componentes del Paisaje..... 31
2.4.2	Visibilidad y Distancia..... 32
2.4.3	Características Abstractas del Paisaje 32
3	CONTENIDO DEL PLAN..... 32
3.1	OBJETIVOS GENERALES Y MARCO ESTRATÉGICO DEL PLAN 33
3.1.1	Alternativa 0: Ausencia de planificación 34
3.1.2	Alternativa 1: Desarrollo del PMUS de Dolores..... 35
3.2	ALCANCE 35
3.3	OBJETIVOS DEL PMUS DE DOLORES 38
3.3.1	Una Movilidad SOSTENIBLE 38
3.3.2	Una Movilidad INCLUSIVA..... 38
3.3.3	Una Movilidad AMABLE 38
3.3.4	Una Movilidad SEGURA..... 39
3.3.5	Una Movilidad SALUDABLE..... 39

3.3.6	Una Movilidad EFICIENTE	39
3.3.7	Una Movilidad ACOGEDORA.....	39
3.4	POTENCIALES IMPACTOS AMBIENTALES TOMANDO EN CONSIDERACIÓN EL CAMBIO CLIMÁTICO.	39
3.5	LAS INCIDENCIAS PREVISIBLES SOBRE LOS PLANES SECTORIALES Y TERRITORIALES CONCURRENTES.....	40
3.6	INCARDINACIÓN EN LA ESTRATEGIA TERRITORIAL DE LA COMUNIDAD VALENCIANA (OBJETIVO 19)	41

DOCUMENTO INICIAL ESTRATÉGICO

1 INTRODUCCIÓN

El derecho a disfrutar de un medio ambiente adecuado para el desarrollo de la persona, el deber de conservarlo y la racional utilización de los recursos naturales, junto a la necesaria armonización del crecimiento económico equilibrado para la mejora de las condiciones de bienestar y calidad de vida son principios rectores de la política social y económica, recogidos en la Constitución española, que constituyen un presupuesto básico en la ordenación del territorio y deben regir la actuación de los poderes públicos en esta materia.

De esta forma, a nivel europeo se han sucedido las regulaciones de los procedimientos de evaluación ambiental desde la aprobación de la Directiva 85/337/CEE del Consejo, de 27 de junio de 1985, relativa a la evaluación de las repercusiones de determinados proyectos públicos y privados sobre el medio ambiente que, a nivel estatal se traspuso mediante el Real Decreto 1302/1986, de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental. La Comunitat Valenciana adoptó este procedimiento a la legislación autonómica mediante la aprobación de la Ley 2/1989, de 3 de marzo, de Impacto Ambiental y, posteriormente, del Decreto 162/1990, de 15 de octubre, por el que se aprueba el Reglamento de la Ley 2/1989, de 3 de marzo, de Impacto Ambiental. En la legislación valenciana se recogía, por primera vez en España, la necesidad de que los instrumentos de ordenación del territorio fueran sometidos al procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

Tras una serie de modificaciones de directivas europeas y legislaciones españolas, en el año 2001, la Unión Europea aprobó la Directiva 2001/42/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de junio de 2001, relativa a la evaluación ambiental de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente, que fue transpuesta al ordenamiento legal español a través de la Ley 9/2006, de 28 de abril, sobre evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente.

Así, se instituye el procedimiento de la Evaluación Ambiental Estratégica (EAE en adelante) o evaluación ambiental de planes y programas, como un instrumento de

prevención para integrar los aspectos ambientales en la toma de decisiones de planes y programas públicos que puedan tener efectos significativos sobre el medio ambiente, bien directamente a través de sus propias determinaciones, bien porque establezcan el marco para la futura autorización de proyectos legalmente sometidos a evaluación de impacto ambiental. La EAE es un proceso de evaluación ambiental que debe efectuarse en paralelo a la propia elaboración del plan, de forma interactiva a lo largo de todo su proceso de desarrollo y toma decisiones.

La aprobación por las Cortes Generales de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de Evaluación Ambiental vino a refundir los diferentes textos legales en un único documento que define la EAE para planes y programas con una tramitación específica. Por su parte, la Generalitat Valenciana ha aprobado la Ley 5/2014, de 25 de julio, de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Paisaje de la Comunitat Valenciana (en adelante LOTUP), con la que se produce la reordenación de los fundamentos jurídicos en estas materias, quedando derogadas de forma específica seis leyes y dos decretos reglamentarios, modificándose también otras disposiciones legales y reglamentarias. La LOTUP incorpora la evaluación ambiental y territorial estratégica (en adelante EATE) dentro del procedimiento de elaboración y aprobación de planes y programas desarrollado en el Título III, artículos 50 y 51. En este sentido, en el Anexo VII de la LOTUP se regula el contenido específico del estudio ambiental y territorial estratégica (EATE en adelante), cuya elaboración se prevé en el artículo 52 de la citada ley.

ANTECEDENTES

En los años ochenta el Parlamento Europeo encargó un estudio sobre la situación del tráfico en las ciudades europeas. Eran tiempos en que se quitaba espacio a los peatones para dárselo al automóvil, se registraban muchos atropellos y había coches aparcados en las aceras de París, Roma, Madrid o de cualquier otra ciudad europea. La sociedad veía como irremediables los problemas que acarrea la motorización, y la ciudad renunciaba a ser un lugar de encuentro y de convivencia. Fruto de este estudio se aprobó la Carta Europea de los Derechos de los Peatones (1988) que reconocía el derecho a vivir en un ambiente sano y a disfrutar libremente del espacio público en las condiciones adecuadas para la salud física y psicológica. El Libro Verde sobre medio ambiente urbano (1990) señalaba la necesidad de modificar la movilidad de las ciudades y aconsejaba restringir el uso del coche, fomentar el transporte

público, andar y desplazarse en bicicleta. Fue entonces cuando se redactó el Primer Informe de Evaluación del Panel Intergubernamental sobre Cambio Climático que relacionaba al transporte con las concentraciones de gases de invernadero y su influencia en la modificación del clima. En 1994 se firmó la Carta de Aalborg que comprometía a las ciudades a aplicar las iniciativas locales del Programa 21 de Naciones Unidas mediante la puesta en marcha de Agendas Locales 21, que centraban sus esfuerzos en reconducir la movilidad urbana hacia la sostenibilidad. En 1997 la Unión Europea ratificó el Protocolo de Kioto por el que se comprometía a reducir en un 8% las emisiones de invernadero procedentes de la quema de combustibles fósiles entre 2008 y 2012 (el compromiso para España era no aumentarlas por encima del 15%) respecto a los valores de 1990.

Esta ratificación marcará las políticas sectoriales futuras en materia de movilidad sostenible. En 2001 se publicó el Libro Blanco del Transporte: La hora de la verdad, donde se definía la Política Europea de Transportes hasta 2010. Pretendía conseguir un equilibrio modal frente al fuerte peso del modo viario, revitalizando el ferrocarril y reduciendo los accidentes de tráfico en un 50%. Proponía un planteamiento integral de las políticas urbanísticas y de transporte para solucionar los problemas de movilidad, la mejora de la calidad del transporte público y su adaptación a las personas con discapacidad. Siguiendo los compromisos del Programa 21, en 2009 se elaboró una estrategia de reconducción del modelo el Libro verde: Hacia una nueva cultura de la movilidad urbana. Esta iniciativa situaba a las personas en el centro del debate y potenciaba los modos no motorizados y el transporte público. Ese mismo año se redactó el Plan de Acción de Movilidad Urbana que proponía una planificación capaz de afrontar los retos de la movilidad. Para conseguirlo aconsejaba la aceleración y generalización de los Planes de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) mediante un planeamiento integrado que tuviera en cuenta los aspectos relacionados con la salud, el consumo energético y su repercusión en el cambio climático.

En esa misma idea se centraba la Hoja de ruta hacia un espacio único europeo de transporte: por una política de transporte competitivo y sostenible (2011). Su principal finalidad era reducir las emisiones de invernadero en un 60% respecto a 1990 dando un importante papel a las áreas urbanas y suburbanas; así señalaba que debería “animarse a las ciudades por encima de un determinado tamaño a elaborar Planes de Movilidad Urbana”. En 2013 la Comisión Europea hizo público el Paquete de Movilidad

Urbana que diseñaba los instrumentos para apoyar a las Entidades Locales en la elaboración de Planes de Movilidad mediante una plataforma digital donde se intercambian información y experiencias.

Algunas ciudades europeas llevan años trabajando en la implantación de Planes de Movilidad Urbana. Los primeros proyectos piloto de los denominados Plans de D placements Urbains (PDU) se desarrollaron en Francia entre 1983 y 1986. En la década de los noventa se extendieron a las grandes aglomeraciones francesas para poner remedio a los cada vez más alarmantes problemas de contaminación y se convirtieron en obligatorios. En 1997 también surgieron en Reino Unido los denominados Local Transport Plans (LTP) o en Italia los Piani Urbani de Mobilit  (PUM) con carácter obligatorio. Los resultados de estas experiencias no han sido los esperados, ya que no han logrado reducir el tráfico motorizado. Las entidades locales han desarrollado políticas contradictorias, con frecuencia no ha existido la financiación deseada, ha habido problemas organizativos y se ha notado la ausencia de apoyo jurídico. Sin embargo permitieron crear una nueva forma de gestionar la movilidad que ha tenido resultados a largo plazo.

ÁMBITO NACIONAL

En 2004 el Gobierno español aprobó el Plan de Acción de Ahorro y Eficiencia Energética (E4) donde se incluían medidas específicas para el sector del transporte, entre ellas los Planes de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS).

Durante el 2005 y el 2008 se realizaron 134 Planes con el apoyo técnico y financiero del Instituto de Diversificación y Ahorro Energético (IDEA). Los tres primeros proyectos piloto improvisaron sus métodos de trabajo. A partir de esa fecha los PMUS siguieron las orientaciones de la Guía práctica para la elaboración e implantación de Planes de Movilidad Urbana Sostenible (IDAE, 2006). A partir de 2006 se inició un fuerte impulso en la elaboración de estos planes mediante la firma de Convenios de Colaboración entre el IDAE y las Comunidades Autónomas para la adjudicación de subvenciones. En una segunda etapa (2009-2011) continuaron las subvenciones pero descendió el número de planes como consecuencia de la crisis económica y del cierre del Plan de Acción, hasta que en 2011 el Instituto abandon  definitivamente esta línea de trabajo.

Durante ese periodo se llevaron a cabo 68 planes, buena parte de ellos como resultado de Convenios firmados con las Comunidades Autónomas cuya gestión se

había retrasado por diversos motivos (falta de consenso en el municipio, retraso de las diferentes fases de elaboración del Plan, etc.). Desde 2011 la elaboración de Planes está condicionada por la entrada en vigor el 1 de julio del 2014 del artículo 102 de la Ley 2/2011 de Economía Sostenible que obligaba a los ayuntamientos que quisieran recibir las ayudas al transporte público a que tuvieran aprobado un PMUS.

ÁMBITO AUTONÓMICO

Artículo 9. Concepto y tipos

1. Los planes de movilidad son los instrumentos que concretan, en un ámbito o implantación determinada, los objetivos planteados en esta ley, y en particular el paulatino progreso hacia patrones más equilibrados de movilidad, con participación creciente de los modos no motorizados y del transporte público. Tales planes definen igualmente las acciones y estrategias a emprender en orden a alcanzar tales objetivos, sirviendo por lo tanto de marco de referencia a la planificación concreta en materia de servicios públicos de transporte, de infraestructuras y del resto de acciones en relación con el acondicionamiento del espacio urbano.
2. Los planes de movilidad serán de los siguientes tipos:
 - a) Planes municipales de movilidad.
 - b) Planes supramunicipales de movilidad, de ámbito comarcal o metropolitano.
 - c) Planes de movilidad de elementos singulares por su capacidad de generación o atracción de desplazamientos.

Artículo 10. Planes municipales de movilidad.

1. Los planes municipales de movilidad incluirán un análisis de los parámetros esenciales que definan la movilidad en el momento en el que se formulen con respeto al principio de accesibilidad universal, los objetivos en relación con su evolución a medio y largo plazo y aquellas determinaciones necesarias para alcanzar dichos objetivos. Con anterioridad a la aprobación de los planes por parte del ayuntamiento, habrá de solicitarse informe previo del órgano competente en materia de movilidad de la Generalitat.

2. La definición de parámetros y objetivos señalados en el punto anterior se acompañará de los indicadores que se estimen pertinentes en relación con el volumen total de desplazamientos y su reparto modal, y los niveles asociados de consumos energéticos, ocupación del espacio público, ruido y emisiones atmosféricas, particularizando las de efecto invernadero. La evolución de estos últimos parámetros tenderá a su reducción progresiva de acuerdo con los ritmos y límites que reglamentariamente se establezcan en relación con el desarrollo de las políticas energéticas y ambientales.
3. Las determinaciones de los planes de movilidad se extenderán al diseño y dimensionamiento de las redes viarias y de transporte público, a las infraestructuras específicas para peatones y ciclistas, a las condiciones de seguridad y eficacia para la circulación peatonal y ciclista, al sistema de estacionamiento y a los aspectos de la ordenación urbana relevantes a la hora de determinar aspectos cuantitativos y cualitativos de la demanda de transporte, tales como las densidades urbanísticas, la integración de usos, la localización de servicios y otros usos atractores de transporte, y otros semejantes.
4. Los municipios de más de 20.000 habitantes o aquellos que tengan una capacidad residencial equivalente formularán un plan municipal de movilidad en el plazo de cuatro años a partir de la entrada en vigor de esta ley.
5. Procederá igualmente en dichos municipios la redacción de un plan municipal de movilidad o la revisión del existente con motivo de la formulación o revisión del Plan General, o cuando se introduzcan en él modificaciones relevantes en relación con la demanda de desplazamientos en los términos que reglamentariamente se establezcan. Dicha obligación se extenderá igualmente a los municipios de población inferior a los 20.000 habitantes en aquellos casos en que el instrumento urbanístico correspondiente prevea alcanzar dicha capacidad residencial o crecimientos superiores al 50% de las unidades residenciales, o del suelo para actividades productivas.
6. En el supuesto previsto en el punto anterior, los planes de movilidad se formularán conjuntamente con el instrumento urbanístico al que acompañen, correspondiendo su aprobación definitiva al órgano competente en relación con dicho instrumento, previo informe favorable de la Consellería competente en materia de transportes.

7. Los planes municipales de movilidad serán sometidos a información pública en los términos que reglamentariamente se establezcan, de conformidad, en cualquier caso, con lo establecido en la Ley 11/2008, de 3 de julio, de la Generalitat, de Participación Ciudadana de la Comunitat Valenciana, y en su normativa de desarrollo. Tras su aprobación serán públicos y la administración que los promueva asegurará su publicidad mediante procedimientos telemáticos. Igualmente establecerá un sistema de seguimiento de sus indicadores, procediendo a la revisión del plan en caso de que se adviertan desviaciones significativas sobre tales previsiones, cuando proceda reformular los objetivos iniciales o con motivo de cualquier otra circunstancia que altere significativamente el patrón de movilidad.
8. Los ayuntamientos tendrán la obligación de redactar planes de movilidad en aquellos ámbitos concretos de su término municipal con una problemática de movilidad específica tales como centros históricos, zonas de concentración terciaria, estadios deportivos, zonas comerciales, de turismo y de ocio nocturno, zonas con elevados flujos de compradores o visitantes, zonas acústicamente saturadas y otras zonas con usos determinados como transporte, carga y descarga de mercancías.
9. Las acciones municipales en relación tanto con la movilidad como con los restantes elementos que la condicionen se ceñirán a la estrategia marcada en los correspondientes planes. Anualmente el ayuntamiento elaborará y hará público un informe sobre el grado de avance de las actuaciones en él previstas y sobre la programación para el siguiente ejercicio.

2 DIAGNÓSTICO TERRITORIAL Y DEL MEDIO AMBIENTE

El término municipal de Dolores a analizar, está situado al sur de la provincia de Alicante en la comarca de la Vega Baja del Segura o Bajo Segura, en el extremo sur de la Comunidad Valenciana. Cuenta con 7.302 habitantes (INE 2017).

La ciudad limita al norte con Elche, al sur con Almoradí y Daya Nueva, al este con San Fulgencio, y al oeste con Catral.

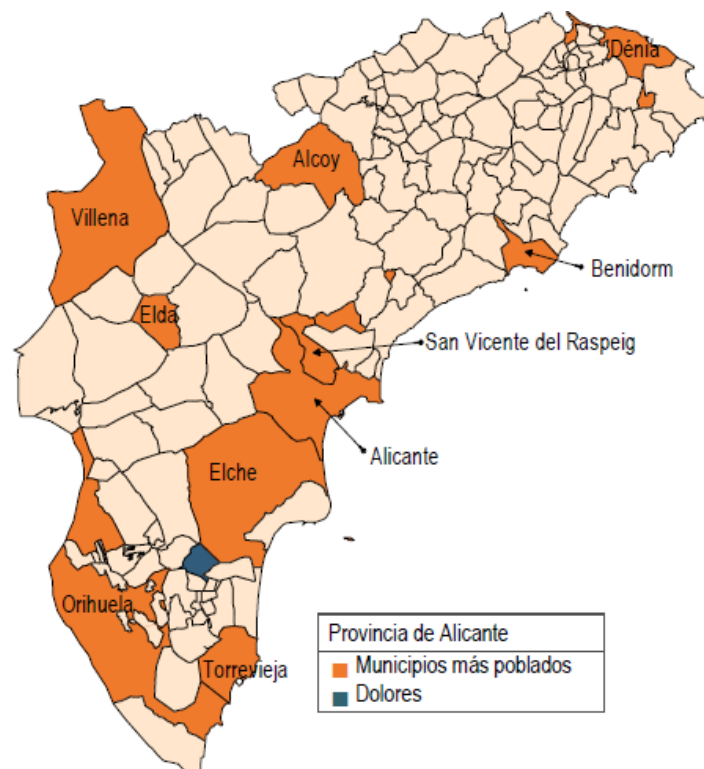


Fig. 1. Localización del área de estudio. Fuente: IVE

2.1 MEDIO FÍSICO

2.1.1 Caracterización Climática

El clima, en nuestra zona de estudio, es de tipo semiárido con inviernos templados y veranos extremadamente secos y calurosos. Su temperatura media es de 18°C, contando con mínimas en invierno de 4° C y máximas en verano de 34° C. La pluviometría posee valores muy bajos, en torno a los 278 mm.

La aridez y la irregularidad pluviométrica son las características climáticas más notables y con mayor repercusión geográfica. En general, el clima del término se caracteriza por unas temperaturas muy suaves, con una media superior a los 6° C en el mes más frío, lo que origina una baja amplitud térmica a pesar de los 32.3 ° C de Agosto. Por su parte, las precipitaciones son escasas, pues la media se sitúa en unos 278 mm., con un máximo principal en Octubre y dos picos menores en primavera e invierno; en cualquier caso, la mayor parte de estas precipitaciones se vinculan a perturbaciones de origen no frontal relacionadas con procesos de bajas desprendidas en altitud.

Los datos meteorológicos utilizados han sido recogidos en el observatorio de la localidad de Catral, por ser el más próximo al área de estudio que tiene los registros más completos. Se trata de un observatorio termopluiométrico, con registros de 30 años, período más que suficiente para caracterizar el clima de la zona.

Temperaturas

La temperatura media anual en la Vega Baja de Segura está comprendida entre los 17°C y 19°C.

El clima se caracteriza por poseer unas temperaturas invernales suaves (el mes más frío es enero, con alrededor de 10° C de temperatura media), debido a la influencia del Mediterráneo, lo que ocasiona amplitudes térmicas bajas a pesar de las altas temperaturas del mes más cálido, agosto, con valores medios próximos a 27° C.

La amplitud térmica media (13° C) de la zona de estudio, es propia de las zonas litorales. Las heladas son prácticamente nulas o casi inexistentes, pudiéndose producir únicamente algunas de régimen muy local, como consecuencia del estancamiento del aire durante los meses de enero y febrero.

Estas heladas tan singulares pueden llegar a producirse en condiciones especiales por invasiones de aire frío de origen siberiano (que penetran por el Mediterráneo central) o bien pueden venir desde la Europa Central penetrando en la Península por el Golfo de León.

La temperatura es un parámetro relacionado con la latitud, altitud y orientación, entre otros. A continuación se incluyen los listados de registros térmicos correspondientes a la estación meteorológica más próxima de Catral, que resumen los valores existentes:

CATRAL Latitud: 38° 9' N Longitud: 0° 48' O Altitud: 8 m	Temperatura media mensual de máximas(°C)	Temperatura media mensual de mínimas (°C)	Temperatura media mensual (°C)
Enero	16.4	4.5	10.4
Febrero	18.6	5.5	12.0
Marzo	20.7	6.8	13.8
Abril	23.8	9.2	16.5
Mayo	27.4	12.8	20.1
Junio	30.8	15.5	23.7
Julio	34.0	19.5	26.8
Agosto	34.4	19.6	27.0
Septiembre	31.5	16.7	24.1

CATRAL Latitud: 38° 9' N Longitud: 0° 48' O Altitud: 8 m	Temperatura media mensual de máximas(°C)	Temperatura media mensual de mínimas (°C)	Temperatura media mensual (°C)
Octubre	26.2	13.0	19.6
Noviembre	19.4	7.7	13.5
Diciembre	16.8	5.1	11.0
Medias	25.00	11.32	18.21

Tabla 1. Serie datos de la Estación Meteorológica de Catral.

Precipitaciones

La precipitación media anual se establece en unos 278 mm con valores extremos normalmente de mínima en julio que de media ronda 9 mm y de máxima en el mes de octubre con una media de 43 mm. Estos valores de precipitación anual media son de los más bajos de la península, pudiéndose clasificar por tanto, desde el punto de vista de las precipitaciones, como de clima árido.

Existe una gran irregularidad anual, que como sabemos es una característica propia del clima mediterráneo. A lo largo del año hay un predominio de meses secos, con un mínimo de precipitaciones en los meses de julio y agosto acompañado de un periodo seco bastante prolongado en los meses de verano.

El máximo pluviométrico se produce a principios de otoño, destacando el máximo del mes de octubre, noviembre y septiembre. La distribución estacional de precipitaciones sigue la secuencia Otoño-Primavera-Invierno-Verano.

La irregularidad en las precipitaciones no sólo se presenta dentro del año, sino que es un fenómeno predominante de la serie interanual, como lo demuestra la sucesión de periodos prolongados de sequía junto con años de fuertes precipitaciones, lo que se traduce en un coeficiente de irregularidad interanual elevado.

Se producen también tormentas locales en primavera y verano, también muy propias del Mediterráneo, que son capaces de descargar en un intervalo muy corto de tiempo gran cantidad de agua en un régimen torrencial. La zona objeto de estudio viene caracterizada por unas precipitaciones que se presentan con máximos equinociales (especialmente otoño) y marcada sequía estival, con una característica muy importante que es la torrencialidad causada por la gota fría, fenómeno meteorológico muy frecuente en zonas mediterráneas. Esta torrencialidad origina que las lluvias se repartan muy desigualmente a lo largo del año y estén concentradas en pocas horas,

llegando en ocasiones, cuando la intensidad del fenómeno es elevada, a causar inundaciones.

Estas precipitaciones son ciertamente bastante poco aprovechables para la agricultura, y en general tienen nefastas consecuencias ya que provocan además pérdidas importantes en las cosechas y contribuyen a la desertización como consecuencia de la fuerte erosión que producen en el suelo.

Atendiendo a las precipitaciones en la zona objeto de estudio puede ser clasificada como zona semiárida.

A continuación se incluyen los listados de registros pluviométricos correspondientes a la estación meteorológica de Catral:

CATRAL Latitud: 38° 9' N Longitud: 0° 48' O Altitud: 8 m	Precipitación media (mm)
Enero	28.8
Febrero	22.0
Marzo	25.6
Abril	28.7
Mayo	22.4
Junio	14.2
Julio	8.9
Agosto	5.1
Septiembre	25.4
Octubre	43.5
Noviembre	30.2
Diciembre	23.7
Totales (anual)	278.5

Tabla 2. Serie datos de la Estación Meteorológica de Catral.

Las condiciones climatológicas del entorno de Alicante se caracterizan como de clima suave (máximas de 40° C y mínimas de 0 a -3° C), con una media anual térmica de 18° C, y de carácter árido (media pluviométrica de 312 mm y muy pocos días de lluvia al año, entre 30 y 45 días), el carácter de las lluvias es tal que en los mejores años el suelo cuenta con las aguas aportadas por las lluvias de noviembre a marzo; sin las aguas del río sería imposible el cultivo de abril a octubre. Esta agua es tanto más precisa cuanto que los meses de mayor insolación son precisamente los del período abril-octubre.

Este tipo de distribución de las precipitaciones, con máximos en los meses de otoño y mínimos durante el verano, es propio de área mediterránea ibérica, influenciada por el anticiclón de las Azores y la proximidad al Mediterráneo, que representa una importante fuente de humedad en los meses de otoño debido a la elevada temperatura que presenta durante esta estación.

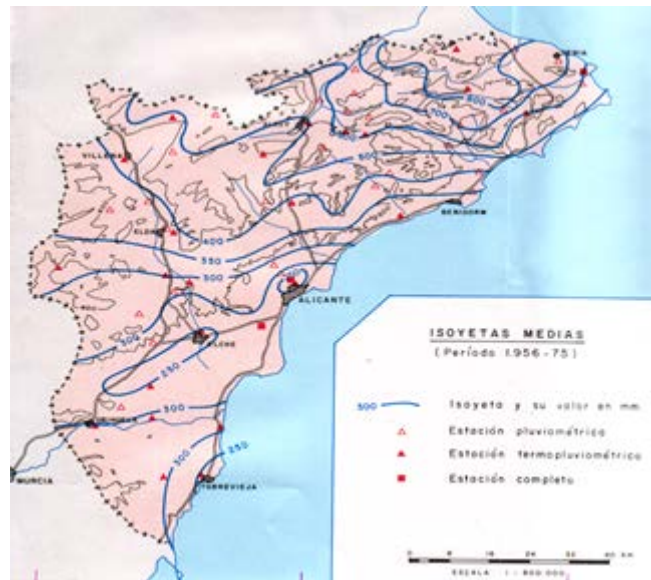


Fig. 2. Mapa del agua de la provincia. Fuente: Diputación Provincial de Alicante

Tipos de Clima

Para la caracterización climática en base al balance hídrico, utilizaremos el término ETP (evapotranspiración potencial), que fue definido por Thornthwaite como la necesidad de agua requerida para el desarrollo de los cultivos, introduciendo la idea de que por término medio los suelos son capaces de retener como máximo 100 mm de lluvia. Cuando la precipitación es superior a la ETP correspondiente, el suelo va almacenando dicha cantidad (variación de la reserva) hasta obtener como máximo los 100 mm indicados (reserva). Si el balance fuera positivo se produce un superávit de agua que se manifiesta en la escorrentía superficial, el suelo va cediendo sus reservas hasta su total utilización.

Según la clasificación de Thornthawithe, el tipo climático que corresponde al observatorio de Catral sería D B3 d a, lo que supone un clima semiárido (D), mesotérmico (B3), con poco o nulo superávit en invierno (d), y con baja concentración estival de la eficacia térmica (a), donde coinciden bajas precipitaciones con elevados índices de ETP.

La relativa proximidad del mar y la ausencia de relieves resguardados de los flujos septentrionales son factores primordiales del comportamiento climático, puesto que propician la influencia marítima del Mediterráneo afectando de modo particular a la temperatura.

Su ombrotipo o régimen de precipitación es semiárido en la costa, en la zona de estudio, y seco tendiendo a semiárido en el interior, tal como puede observarse en el siguiente mapa.

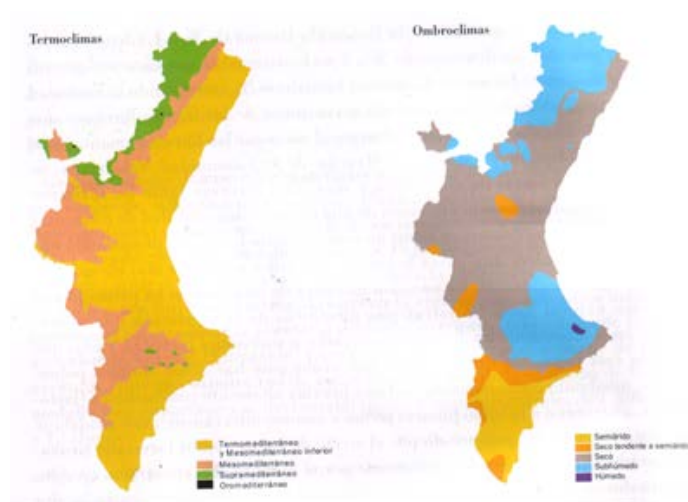


Fig. 3. Mapa de Termoclimas y Ombroclimas de la C.V. Fuente: www.gva.es

2.1.2 Relieve

El entorno próximo se caracteriza como una zona llana con escasos relieves, por lo que constituye una región fundamentalmente agrícola, no solo en la gran llanura cuaternaria del Norte del Río Segura y en la depresión Meridional en donde se encuentran las Salinas de La Mata y Torre Vieja, sino incluso en las formaciones Neógenas donde el proyectado trasvase Tajo-Segura ha dado lugar a una intensiva preparación de suelos cultivables, mediante una gran mecanización, que tiene como consecuencia la pérdida de sus rasgos estratigráficos y estructurales. Destaca el desarrollo de dunas y playas en la franja litoral. El cordón litoral individualiza pequeñas depresiones litorales que constituyen saladares naturales o zonas de marjalería.

Las características geológicas y geotécnicas de los materiales, la morfología, la litología, la estratificación, la hidrología superficial y subterránea, etc., serán cuestiones de gran importancia de cara a detectar los procesos naturales existentes.

Geología y Litología

El término municipal de Dolores (Alicante) se inserta dentro de las Cordilleras Béticas (dirección NE-SW-Arco Alpino), y más concretamente en la unidad que se conoce como Fosa Intrabética. Se localiza en la Zona Interna de las Béticas, denominada como Zona Bética, para diferenciarla de las orlas montañosas exteriores de las Cordilleras Béticas (Prebético y Subbético).

El Sistema Bético se configura como el conjunto montañoso más importante de España, tanto por su extensión (longitudinalmente se prolonga en más de 1.000 Km., desde el campo de Gibraltar hasta Mallorca; y transversalmente llega a alcanzar en su punto más ancho los 300 Km.) como por su desarrollo en la vertical, con alturas superiores a los 3.000 m. (Mulhacén, con 3.400 m. de altitud es el punto más alto de la Península Ibérica). Con todo, estas grandes magnitudes se ven relativizadas por la presencia de pasillo longitudinales (su máxima expresión es la Fosa Intrabética) y fallas transversales (por ejemplo, las fallas del Segura y del Vinalopó).

El origen tectónico de las Cordilleras Béticas está ligado a la orogenia alpina que, en este conjunto montañoso, alcanza su máxima intensidad y virulencia de todo el Arco Alpino por su mayor proximidad al punto de choque entre la placa norteafricana y la europea occidental.

Por lo que respecta a la unidad que aquí nos interesa, la orogénesis alpina actuaría sobre el borde Norte del antiguo Macizo Bético-Rifeño (Paleozoico), provocando el hundimiento del zócalo, dando lugar a una fosa tectónica: la Fosa Intrabética, que se configura como una depresión longitudinal de dirección NE-SW (se extiende desde los Arenales del Sol en la provincia de Alicante, hasta el Campo de Gibraltar en la de Cádiz), localizada entre la Penibética (gran horst paleozoico de materiales silicios) y las Subbéticas (cordillera de plegamiento de materiales básicos), como una llanura encajada.

La Fosa Intrabética queda con un substrato paleozoico en profundidad (del que es posible observar restos), sobre el cual acontecería un proceso sedimentario que, en un primer momento, sería de carácter marino, al situarse bajo el nivel del mar (Terciario) y, en la actualidad, continua ese proceso sedimentario, pero su carácter es eminentemente continental (Cuaternario).

Asimismo, actualmente se producen movimientos post-orogénicos o neoalpinos (algunos autores consideran que son fruto todavía de la orogenia alpina), que tendrían su reflejo en la alta sismicidad que afecta al área objeto de estudio.

La propia Fosa Intrabética se divide en varias subunidades, de las cuales la que nos interesa es la que se conoce como Depresión Prelitoral Murciana o Depresión del Segura, que se extiende desde el pie de la Sierra de María al norte de la provincia de Almería, hasta los Arenales del Sol, en la que se inserta totalmente el término municipal de Dolores que es el objeto de este estudio.

Litológicamente, el término de Dolores no presenta la más mínima complejidad. Así, el territorio está ocupado totalmente por materiales de relleno cuaternarios, que el Mapa Geológico de España, en su hoja nº 914 (Guardamar del Segura), califica de limos negros, rojos y cantos encostrados. Se trata de suelos de vega, de gran calidad e interés para la actividad agrícola que, en ocasiones, presentan problemas de salinidad.

Geomorfología

Geomorfológicamente se caracteriza por un proceso sedimentario, tanto marino (en un primer momento y hasta fechas relativamente recientes) como continental, que todavía no ha finalizado, por lo que prácticamente no se ha visto afectada por la erosión lineal. Continúa, por tanto, el proceso de colmatación (hasta fechas relativamente recientes el mar penetraba en esta depresión: Albufera de Elche), que se refleja en movimientos subsidentes (caso del Hondo), y en una estratigrafía que marginalmente se escalona (relieves escalonados: Sierra del Molar y Cabo de Santa Pola). En este punto hay que tener en cuenta la impronta de la acción humana que, con los procesos de bonificación (Pías Fundaciones del Cardenal Belluga) sobre áreas que hasta el siglo XVIII eran marjalencas y semipantanosas han acelerado el proceso natural de sedimentación y colmatación (del que es un claro ejemplo el municipio de Dolores).

El río Segura se convierte en el principal agente morfogenético de la comarca, confiriéndole un aspecto de superficie aplanada, construida con los depósitos de los sucesivos desbordamientos y dentro de la cual el río va ocupando posiciones variables con el tiempo. Esto da lugar a la formación de canales abandonados, no activos en la actualidad pero que lo pueden ser en las sucesivas crecidas. En esta llanura predomina por tanto la acción sedimentaria. En este sistema de decantación la

sedimentología ha seguido el esquema del aluvionamiento, es decir, mayores entradas de sedimentos que salidas, lo que se sustenta el proceso de formación de las vegas. El depósito aluvial es fruto de la concentración de sedimentos por escorrentía concentrada, mientras al Oeste de las Sierras de Orihuela y Callosa de Segura los coluviones nos indican que la sedimentación en esta área ha sido difusa.

Hidrología

A) Hidrología Superficial

El municipio de Dolores se encuentra dentro de la comarca de la Vega Baja del río Segura, en el único sector valenciano de esta arteria fluvial, en la zona de transición del llano de inundación del Segura y el cono de deyección del río Vinalopó.

Se trata de unas zonas de drenaje inseguro que comunica con la antigua albufera de Elche, hoy día colmatada por procesos antrópicos. La propia aparición de la localidad de Dolores, como las de San Felipe Neri y San Fulgencio, fue fruto de la bonificación de estas tierras, antaño pantanosas, por el Cardenal Belluga a finales del siglo XVIII, proceso que también ocurrió en el Sur del vecino municipio de San Francisco de Asís del Molar, abandonado a mediados del siglo XIX debido a la baja rentabilidad de las cosechas, la repetida inundabilidad de las tierras de labranza y el suceso de un sismo importante en esos años.

La única área que todavía conserva este carácter de zona húmedas es el actual Parque Natural del Hondo, localizado entre los términos municipales de Elche y Crevillente. Se trata de una construcción humana de dos embalses (Poniente y Levante) realizada a principios del siglo XX por la Real Sociedad de Riegos de Levante, para almacenar las aguas concedidas por privilegio real en la desembocadura del río Segura, y que son elevadas mediante un complejo sistema de elevaciones y bombeos. Este espacio, protegido por la Ley 11/1994 de Espacios Naturales Protegidos de la Comunidad Valenciana, se encuentra muy cercano al término dolorense, por lo que se ve afectado por el perímetro de 500 m. de protección del Parque, concretamente en su extremo Norte, que se corresponde con la zona más baja del municipio (apenas 3 m. sobre el nivel del mar).

El término municipal dolorense ocupa una de las superficies más bajas de todo el Bajo Segura, con apenas 6 m. sobre el nivel del mar en su punto más elevado, muy por

debajo de la isohipsa de +10 m. que marca el fin de los asentamientos humanos tradicionales de la comarca. Este hecho condiciona la vulnerabilidad del territorio de Dolores hacia las frecuentes inundaciones del río Segura, algunas de especial virulencia, y que llegan hasta estas tierras varios días después de haber ocurrido las precipitaciones torrenciales en las cuencas alta y media, debido al denso abanico de acequias, azarbes, azarbetas y regaderas que surca la Vega Baja y hace que las crecidas violentas se laminen por toda la comarca, inundando todas las tierras entre Catral al Norte y Benijófar al Sur.

Sin embargo, la gran regulación de la cuenca vertiente al río Segura y sus afluentes (7.103 Km², que representan el 38% del total) hace que las avenidas de la cuenca alta queden frenadas hasta Ojós. Se trata de un río que desde este punto va decreciendo sus picos de crecida, como sucedió en noviembre de 1987, cuando el caudal en Ojós era de 300 m³/s, en Murcia de 200 m³/s, en Orihuela de 140 m³/s, en Rojales de 130 m³/s, y en Guardamar de tan sólo 120 m³/s en la gola de desembocadura. Esto sucede, como ya hemos comentado, debido a que las aguas se van desparramando por la red de aguas vivas (acequias) y muertas (azarbes), inundando bajo un manto de agua paulatinamente huertas, pedanías y núcleos urbanos. En Dolores, el drenaje se ve dificultado por los azarbes de Abanilla, de la Cebada, de Enmedio, de Mayayo y la propia Acequia Mayor de Almoradí que sirve de límite municipal con San Fulgencio.

Denominación	Superficie	Explotación	Recursos	Balance	Calidad	Uso
VEGA BAJA	750 Km²	50 Hm³/año	75 Hm³/año	+25 Hm³/año	Mala- Regular	Riego

Tabla 3. Mapa del Agua de la Provincia de Alicante (1992). Fuente: Diputación de Alicante.

B) Hidrología Subterránea

La recarga de acuíferos es un proceso natural en el que intervienen distintos factores del medio. Se realiza por infiltración del agua de lluvia, y más concretamente de la lluvia útil, que varía con el tipo de vegetación de la zona. La infiltración de la lluvia útil depende en gran medida de unas características determinadas del suelo, como son la permeabilidad y capacidad de retención de agua.

Las características hidrogeológicas, están condicionadas sin duda por sus rasgos geológicos y por su clima. Los condicionantes geológicos, son más o menos

favorables a la acumulación de masas de agua en el subsuelo, debido a la gran cantidad de materiales permeables (calizas y dolomías), y a su intensa fracturación. El Mapa Hidrogeológico de España, en su hoja nº 72 (Elche), marca la zona de estudio con predominio de arcillas y limos, paquete de materiales claramente impermeable.

La escasa altitud de este espacio hace que el nivel freático esté muy cercano a la superficie, lo que conlleva una rápida saturación de la capacidad de retención del agua en el suelo, de manera que pronto circula libremente por la superficie. Dolores forma parte del acuífero denominado Vega Baja, con aguas de mala calidad, por lo que es claramente excedentario, ya que dada la importante actividad agrícola en toda la comarca, que reutiliza una y otra vez las aguas mediante los azarbes y azarbetas, las aguas subterráneas son de pésima calidad en su mayoría, especialmente en el área de las Pías Fundaciones, la de menor altitud, que actúan como “sumidero” de todo el llano de inundación del Segura.

Denominación	Superficie	Explotación	Recursos	Balance	Calidad	Uso
Vegas Media y Baja	470 Km²	3 Hm³/año	23 Hm³/año	+20 Hm³/año	Mala	Agrícola-Industrial

Tabla 4. Mapa Hidrogeológico de España. Hoja de Elche (nº 72). Fuente: IGME

2.1.3 Riesgos naturales

Riesgo Sísmico

El análisis de la sismicidad y del riesgo sísmico asociado a ésta es de gran importancia a la hora de planificar a delimitar usos y actividades sobre el territorio, debido a las limitaciones y/o condiciones que éste impone al desarrollo de las actividades humanas. Este hecho es de especial relevancia en el término municipal de Dolores, pues se localiza dentro de una de las áreas más activas sísmicamente de la Península Ibérica, como es el caso de la Vega Baja del río Segura.

Reflejo de esta intensa actividad sísmica son las múltiples noticias que de sismos se tienen desde muchos años atrás. Así, Rodríguez de la Torre constata la existencia de un terremoto en el siglo IX, y más recientemente los catálogos de Martínez Guevara y Fernández Navarro-Soto localizan un sismo en Orihuela el 16 de junio de 1048, y por último, el de López Casado y Sanz de Galdeano, que da para Orihuela un sismo el 6 de diciembre de 1475 (CANALES, 1995). Con todo, destacan, dentro de los que tienen fuentes documentales, siendo también el más recordado, por su virulencia y carácter

catastrófico, los terremotos de 1829, de los que hay múltiples precedentes en el primer cuarto del siglo XIX (1802, 1803, 1822, 1823, 1827 y 1828), de entre los que destacó por su violencia y extensión del área afectada en del 21 de marzo de 1829, en el que sufrió sus efectos prácticamente la totalidad de la mitad Sur de la provincia de Alicante, especialmente la Vega Baja y el Bajo Vinalopó, y parte de la provincia de Murcia). Posteriormente a este sismo de 1829, únicamente el de 1909 tuvo ese carácter catastrófico, que no alcanzó el grado de aquel, ocasionando la destrucción de la pedanía oriolana de Torremendo.

En los distintos mapas de riesgo sísmico (Rey Pastor, Munera, A. Martín) se puede observar como la Península Ibérica presenta su mayor sismicidad en el Sur y Sureste, por debajo de la falla del Guadalquivir. Un arco de elevada sismicidad que sigue Málaga-Granada-Vera, y una segunda línea importante en actividad sísmica que recorre el arco Almería-Murcia-Alicante-Valencia.

En esta segunda línea, el Bajo Segura constituye el foco sísmico más relevante del Sureste peninsular. Se distinguen tres importantes núcleos sísmicos: el de Torrevieja, el de Rojales y el de Benejúzar, siendo el tercero el de mayor trascendencia (recordemos que la población de Benejúzar no se encuentra a más de 12 Km. en línea recta de la de Dolores). Estos núcleos se sitúan en una línea sismotectónica que engloba varias fallas como las de Alhama de Murcia, la de Benejúzar-Benijófar, la de Orihuela-Guardamar, la de Torrevieja, la fosa tectónica de la Rambla de Benferri, así como pequeñas fallas en Hurchillo y Los Montesinos.

Esta red de fallas configura una serie de piezas corticales, resultantes de los efectos de diastrófismo y descompresión ocurridos en el período post-orogénico alpino. Esas piezas son, por lo que afecta al área analizada, la del bloque costero alicantino y la del bloque de Torrevieja. Entre ambos bloques se encuentra la falla, fosa tectónica, del Segura, que es sede de los focos sísmicos más violentos. El término municipal de Dolores se inserta plenamente en esta región.

El Mapa Geocientífico de la provincia de Alicante que tiene en cuenta varios factores a la hora de valorar el riesgo sísmico relativo (sismicidad histórica, riesgo sísmico actual, actividad neotectónica, estabilidad geológica, población presente en el territorio, situación actual de patrimonio constructivo, riesgo de catástrofe), da como resultado que este riesgo es “alto”, lo que implica severas restricciones y condicionamientos a las actividades humanas. Por otro lado, la última valoración de riesgo sísmico dentro

de la normativa vigente sobre sismorresistencia (NCSE-02), coloca al municipio de Dolores en el listado de términos municipales con valores de la aceleración sísmica básica superior o iguales a 0,12 g e inferior a 0,16 g, entre los más altos de España, y sólo superados en las provincias de Granada y Málaga.

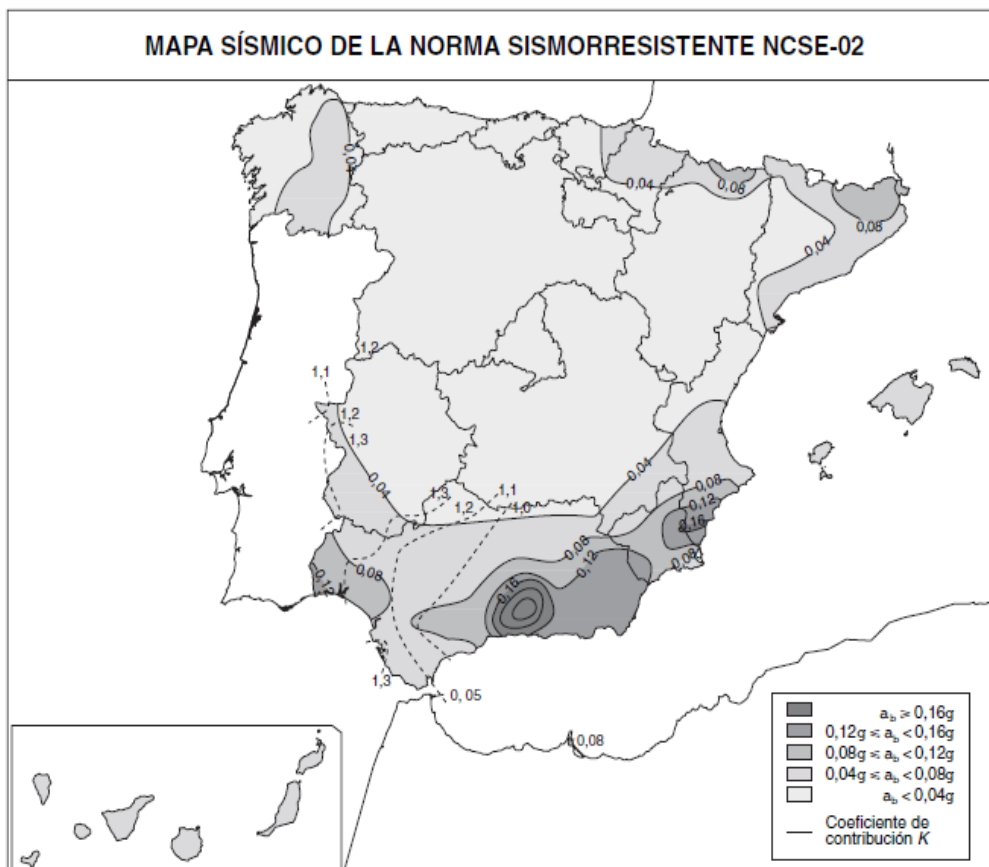


Fig. 4. Mapa de Peligrosidad Sísmica. Fuente: NCSE-02

Así, el terremoto de 1829 dio lugar a la aparición de un urbanismo y arquitectura anti-sismos, que se reflejó en tres aspectos básicos: trazados ortogonales; edificación en planta baja; mayor solidez de las edificaciones. Pero el paso del tiempo (más de 165 años) ha relajado las precauciones y ha ido provocando una disminución de la sensación de riesgo, lo que se refleja en la falta de aplicación de las normas sismorresistentes y el crecimiento en la vertical (recordemos que la NCSE-02 establece que si la aceleración sísmica es igual o superior a 0,12 g.-en la práctica totalidad del Bajo Segura lo es- las alturas no pueden sobrepasar las dos alturas). Si bien ese crecimiento en la vertical no ha sido igual en los municipios costeros turísticos

(Guardamar, Torrevieja), donde ha sido muy acusado; en los municipios más “huertanos”, como es el caso de Dolores, no ha estado tan presente.

Riesgos Geológicos

Con arreglo a la litología y la morfología de los terrenos, no se aprecia en la zona estudiada ningún tipo de riesgo geológico para la actividad por causas tales como desprendimientos, deslizamientos.

Ello queda confirmado en el Mapa de riesgo de deslizamiento de la Comunidad Valenciana (COPUT; 1991), en el que aparece la parcela estudiada como un área sin ningún tipo de riesgo de inestabilidad. Igualmente, en el Mapa Geocientífico de la provincia de Alicante se puede observar que la zona estudiada se caracteriza por:

Riesgo de deslizamiento: NULO

Riesgo de inundación

El gran riesgo que afecta al municipio es el de inundación, común a todo el llano aluvial de la Vega Baja del río Segura.

El río Segura sigue una dirección excéntrica y se ciñe, aguas debajo de Orihuela, a la margen derecha de la fosa, donde una alineación de pequeñas sierras (que no sobrepasan los 200 m. de altitud) definen y consolidan su orilla derecha. Es en la margen izquierda donde, una vez sobrepasados los bloques aislados de las sierras de Orihuela y Callosa, aparece el llano aluvial como único componente del paisaje, históricamente supeditado a las inundaciones, hasta el punto de que parte de él fue hasta el siglo XVIII un área palustre. Sobre ésta actuó la iniciativa bonificadora del Cardenal Belluga, lo que implícitamente conllevó la aparición de asentamientos humanos en el llano, como fue el caso de Nuestra Señora de los Dolores.

El riesgo de inundación fue paliado al construir los pueblos hortelanos sobre pequeñas colinas que emergen sobre el llano, pero en las últimas décadas el crecimiento poblacional y el desarrollo de ensanches urbanos han provocado la ocupación de áreas más deprimidas, que se ven afectadas periódicamente por los efectos de las inundaciones. Actualmente, de los 25 pueblos de la comarca, 21 poblaciones (todas salvo Benferri, San Miguel de Salinas, Pilar de la Horadada y Torrevieja) se localizan en pleno llano de inundación o en los límites del mismo.

Para analizar las zonas con riesgo de inundación en la zona de estudio emplearemos el Plan de Acción Territorial de Prevención de Riesgo de Inundaciones de la Comunidad Valenciana (PATRICOVA).

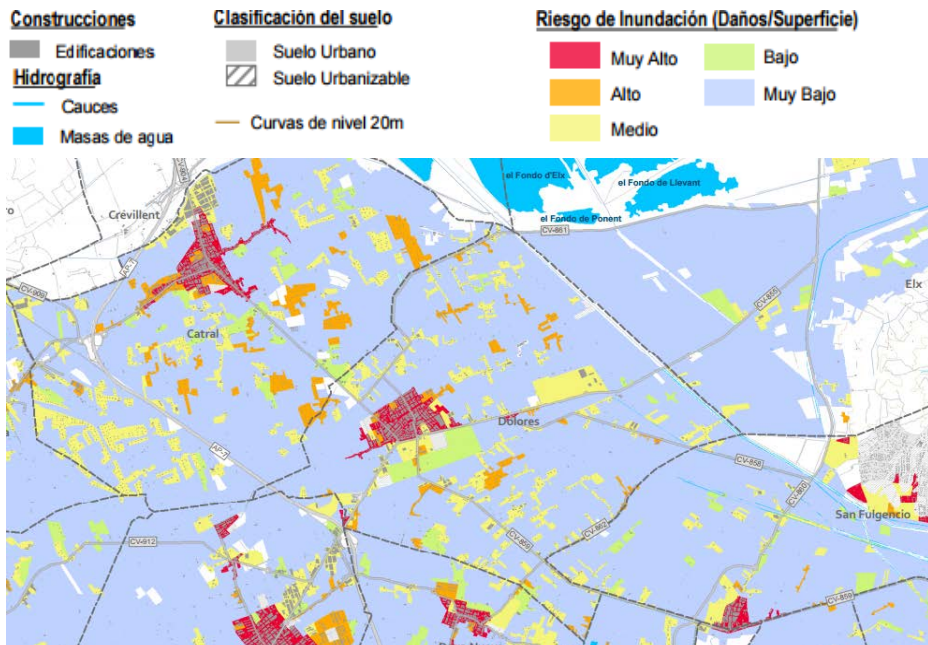


Fig.5. Zonificación Riesgo de Inundación. Hoja 914. Fuente: PATRICOVA (Rev. 2013)

La cartografía del PATRICOVA cataloga la totalidad del municipio de Dolores, al igual que todo el llano de inundación del tramo bajo del río Segura, como riesgo 2, es decir, de frecuencia media (período de retorno de 100 años) y calado alto (> 0,8 m).

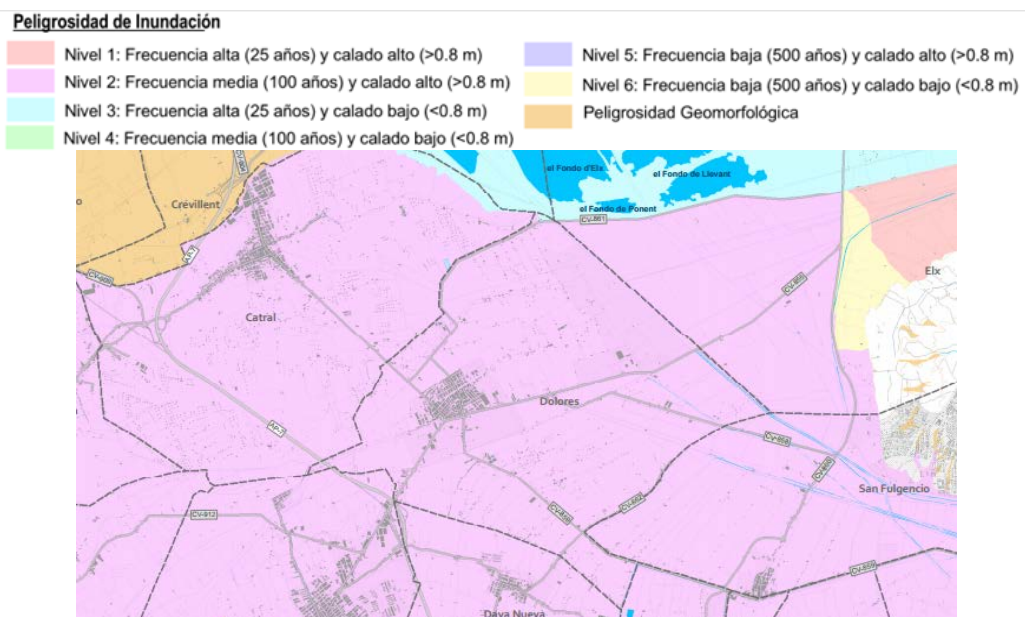


Fig.6. Zonificación Peligrosidad de Inundación. Hoja 914. Fuente: PATRICOVA (Rev. 2013)

Los efectos de las inundaciones se han dejado sentir desde muchos años (ya se dan noticias en la época musulmana), destacando las avenidas históricas de San Miguel Arcángel en 1664, la de los Reyes Magos de 1684 y la conocida y recordada, por sus catastróficos efectos (arrasó toda la comarca desde Orihuela a Guardamar, provocando 804 muertos en Murcia), riada de Santa Teresa de octubre de 1879.

De las acaecidas en la segunda mitad del siglo XX, las que se han dejado sentir especialmente en el término municipal de Dolores son las que se produjeron en las siguientes fechas: 23/04/1946, 22 al 27/10/1948, 20/10/1972 y, sobre todo, la sucedida entre los días 2 y 6/11/1987. Todos estos episodios suelen coincidir con aquellas avenidas de magnitud media-alta, en las que el nivel de crecida alcanza la isohipsa de +4 m. de altitud, que ocurren cada 15-20 años e inundan gran cantidad de hectáreas de la superficie de la vega, como ocurrió en 1987 (la de mayor magnitud, junto con la de 1946, en lo que va del presente siglo) que prácticamente inundó casi toda la vega durante dos o tres días, y las pérdidas económicas superaron los 13.000 millones de pesetas (infraestructuras, cosechas, viviendas, etc.).

Por otro lado, el Mapa Geocientífico de la provincia de Alicante, que ha utilizado como base las fichas de inundaciones históricas realizadas en los proyectos “Inundaciones históricas y mapas de riesgos potenciales” realizados por la Dirección General de Obras Hidráulicas (M.O.P.U.), califica el territorio ocupado por el municipio de Dolores como área de riesgo medio-bajo, lo que implica que suelen producirse inundaciones en períodos de tiempo de 10 a 25 años. Este factor impone serias limitaciones a la actividad urbanística y constructiva.

Con todo, dada la alta ocupación humana del territorio estudiado, no es posible basarse exclusivamente en actitudes restrictivas (lo que no ha de implicar no practicar acciones preventivas), y pasa por medidas de ordenación de la cuenca del Segura (ordenación territorial integral): regulación de los cursos menores de las cuencas media y alta del río (barrancos y ramblas), mejoras en el colector principal (eliminación de meandros), etc.; y, naturalmente, la toma de medidas más locales como puedan ser evitar la ocupación de las áreas más deprimidas, e incluso la elevación artificial del piso de asentamiento, lo que ha de ayudar a reducir los efectos de estas avenidas e inundaciones que periódicamente sufre este territorio, por lo menos cuando éstas no sean de gran magnitud (cuyos efectos no son controlables, pero cuyos períodos de recurrencia son bastante dilatados en el tiempo), y reducir su carácter catastrófico.

2.2 MEDIO BIÓTICO

2.2.1 Edafología

En relación con los suelos existentes en la zona, podemos hablar de Depósitos aluviales (Fluvisoles), los cuales se corresponden con materiales de origen fluvial. Su morfología está definida por la superposición de horizontes sin relación genética, diferenciados por sus características texturales, y con un decrecimiento irregular de la materia orgánica en profundidad.

Los suelos en el entorno estudiado, así como los municipios próximos están constituidos por los sedimentos (alternancias de limos y arcillas con algunos niveles arenosos) saturados que constituyen la gran planicie inundable a través de la cual discurre el Río Segura. Esta unidad recibe el nombre de Flood Plain Zone (FPZ) o Llanura de Inundación. Estos materiales se caracterizan principalmente por su baja resistencia al corte y su elevado índice de huecos.

2.2.2 Vegetación

La vegetación existente en Dolores es de cultivos de secano y regadíos, al igual que en las zonas aluviales relativamente próximas, Orihuela, Elche, Guardamar, Torreveja, etc. La vegetación climatófila, asentada sobre los terrenos terciarios, está constituida por el monte litoral meridional, con una vegetación potencial que se corresponde con una maquia clara (*Chamaerop* ó *Rhamnetum lycioides*).

Respecto al tapiz vegetal de la comarca, se caracteriza en aquellas zonas en las que se ha abandonado los cultivos, se han instalado comunidades vegetales banales de especies ruderales o nitrófilas, los sectores más próximos a la Laguna de Torreveja con la presencia de comunidades halófilas, y por último, el sector denominado Los Altos, donde bajo un pinar de repoblación se asienta el matorral subarbuscivo de sustitución de los espinares meridionales. Allí, junto a especies como el espino negro (*Rhamnus lycioides*) y algún palmito o lentisco (restos de la vegetación primitiva), destaca la abundancia de especies de labiadas y cistáceas, especialmente de los géneros *Thymus*, entre los que resaltan el *Thymus vulgaris* y *Thymus membranaceus*, y *Teucrium*, como *Teucrium capitatus*, *Teucrium homotrichum* y *Teucrium libanitis*, junto al romero; así como *Fumana ericoides* y *Helianthemum syriacum*.

A) Corología y bioclimatología:

La zona estudiada se engloba en la región biogeográfica Mediterránea, subregión Mediterráneo-Occidental, superprovincia Mediterráneo- Iberolevantina, Provincia Murciano-Almeriense, Sector Alicante.

De acuerdo con los datos climáticos expuestos, la zona estudiada se encontraría dentro del piso bioclimático termomediterráneo (temperatura media anual entre 17 y 19°C), con un ombroclima semiárido (precipitación acumulada anual menor de 350 mm).

B) Fisonomía y fitosociología:

El entorno del núcleo de población de Dolores está formado por parcelas agrícolas minifundistas de regadío tradicional donde se cultivan diferentes hortalizas, herbáceas y cereales.

A continuación se presenta una relación de algunas de las especies observadas en el entorno:

Nombre Común	Nombre Científico
Limonero	<i>Citrus limón</i>
Alcachofa	<i>Cynara solymus</i>
Alfalfa	<i>Medicago sativa</i>
Brócoli	<i>Brassica oleracea var. italica</i>
Trigo	<i>Triticum aestivum</i>
Avena	<i>Avena sativa</i>

Tabla 5. Especies plantas

2.2.3 Fauna

La fauna que habita en el municipio estudio está constituida de forma genérica mediterránea, con la particularidad que este enclave existe una rica fauna de humedales. Esto es debido principalmente a la proximidad con el paraje del Hondo, hondico Amorós, salinas de Torre Vieja y Santa Pola, y una extensa red de azarbes de drenaje de la depresión.

Por lo que en ellos son esperables básicamente especies de fauna antropófila o bien ligadas a terrenos agrícolas de regadío colindantes, como insectos, arácnidos, múridos o pequeños reptiles como el lagarto ocelado (*Lacerta lepida*), que pudieran aparecer ocasionalmente en ellos; así como especies ligadas a ambientes de humedales.

El mismo caso sería el de la avifauna, que estaría compuesta por especies tanto afines a entornos humanizados como a cultivos de regadío, tales como las siguientes:

Familia	Nombre Científico	Nombre Común
Hirundinidae	<i>Delichon urbica</i>	Avión común
	<i>Hirundo rustica</i>	Golondrina común
Motacillidae	<i>Motacilla alba</i>	Lavandera blanca
Passeridae	<i>Passer domesticus</i>	Gorrión común
Turdidae	<i>Oenanthe oenanthe</i>	Collalba
	<i>Turdus merula</i>	Mirlo
Upupidae	<i>Upupa epops</i>	Abubilla
Ardeidae	<i>Ardea alba</i>	Garza blanca
Radillae	<i>Gallimela chloropus</i>	Polla de agua
Leporidae	<i>Lepus granatensis</i>	Liebre ibérica

Tabla 6. Especies avifauna

Se reitera que todas las especies que pueden aparecer dentro de los terrenos de la zona de estudio tienen carácter trivial y escaso interés dado lo generalizado de su distribución. Ya que las edificaciones tienen una antigüedad superior a los 30 años, ya se encuentran integradas en el entorno y los animales se encuentran acostumbrados a ellas.

Es más alguno de ellos ha elegido las instalaciones para anidar, con la ventaja de disponer de abundante alimento. Cuando se acopian los cereales en el exterior realizando un secado natural por el sol y el viento, lo que son utilizados por multitud de aves para alimentarse.

Incluso algunas de ellas utilizan lo más alto de los silos para disponer de una vista privilegiada de su entorno y controlar la existencia de depredadores.

Ninguna de ellas está catalogada (no son especies en peligro de extinción, sensibles a la alteración del hábitat, vulnerables o de interés especial) o protegida según el DECRETO 32/2004, de 27 de febrero, del Consell de la Generalitat, por el que se crea y regula el Catálogo Valenciano de Especies de Fauna Amenazadas, y se establecen categorías y normas para su protección. (DOGV número 4705 de fecha 04.03.2004).

2.2.4 Ecosistemas

La zona de estudio no se encuentra dentro del perímetro de ningún espacio natural protegido por normativa estatal, autonómica o local ni pertenecen a la Red Natura 2000 (Lugar de Interés Comunitario o Zona de Especial Protección para las Aves). Tampoco existe en ellos ninguna microrreserva de flora.

Finalmente, el entorno natural existente no figuraría dentro del anexo 1 del Real Decreto 1193/1998 como hábitat susceptible de protección.

2.3 MEDIO SOCIAL

2.3.1 Población

Según los datos estadísticos de los que se dispone, la población de esta villa alcanzaba en 1900 la cifra de 2.241 habitantes. Durante la primera mitad del siglo XX Dolores experimentó un notable incremento demográfico, alcanzando en 1960 la cifra de 6.017 habitantes, a partir de esa década la población viene creciendo de forma lenta pero sostenida hasta los 7.314 habitantes contabilizados en el padrón del 2013.

En el padrón del 2013 había contabilizados 1.257 residentes de origen extranjero, de los cuales 494 eran del Reino Unido y 373 de Marruecos (las dos nacionalidades principales). El porcentaje de población extranjera en el 2013 era del 16,1% de la población total, menor que en el resto de la Vega Baja, pero superior a la media para el conjunto de España.

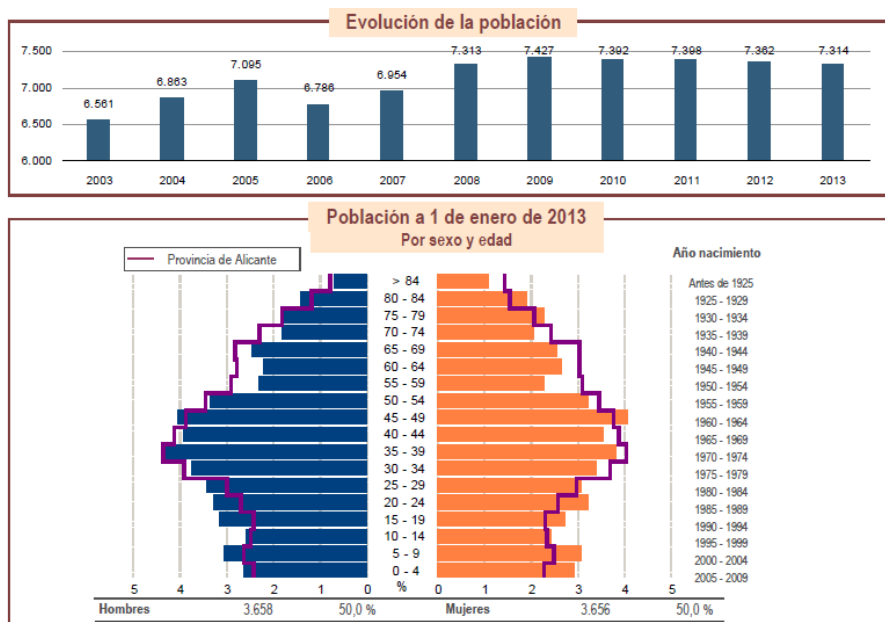


Fig. 7. Datos de población en Dolores. Fuente: Inst. Valenciano de Estadística

2.3.2 Economía

Las principales actividades económicas de esta población son los servicios y la construcción. Las actividades tradicionales, tales como la agricultura de regadío y la industria del calzado, se encuentran en decadencia debido a bajos precios, carencia de agua para riego, y la competencia exterior. La agricultura es en mayoría de regadío, aportada el agua en parte por el Vinalopó y en parte por el río Segura.

Otras industrias de cierta relevancia, además de la rama de la construcción, son las de la madera, el metal y la alimentación.

La recesión económica que empezó en el 2008 afecta a Dolores significativamente, aunque en menor proporción que a otras ciudades vecinas como Elche, Almoradí o Catral. A finales del 2008, había 542 personas registradas como desempleadas, o el 7,4% de la población total de Dolores. Ese mismo porcentaje era del 11,8% en Elche, el 9,5% en Almoradí, y el 8% en Catral. La destrucción de empleo continuó durante 2009, de modo que a finales de septiembre de ese año, había 763 parados registrados en Dolores.

2.3.3 Planeamiento Urbanístico

El Plan General de Ordenación Urbana de Dolores aprobado por la Comisión territorial de Urbanismo en sesión celebrada el día 10 de diciembre del 2.001 y con entrada en vigor el 8 de enero del 2.002, sustituyó a las antiguas Normas Subsidiarias. Este planeamiento propone un modelo territorial adecuado para el término municipal de Dolores. El Plan General contempla y clasifica el suelo del término municipal en los siguientes tipos:

Suelo Urbano.

- Suelo Urbano del Casco Urbano Tradicional
- Suelo Urbano de Consolidación.

Suelo Urbanizable.

- Suelo Urbanizable Ordenado Pormenorizadamente.
- Suelo Urbanizable Sin Ordenar.

Suelo No Urbanizable.

- Suelo No Urbanizable de Especial Protección.
- Suelo No Urbanizable Común.

2.3.4 Patrimonio

La zona estudiada no está incluida en ninguna de las áreas protegidas por la legislación vigente: Ley 7/95 de Fauna. Caza y Pesca Fluvial y Directiva de Hábitats. Se ha consultado el cuerpo legislativo más correlacionado con el propósito, y que ha tenido su desarrollo particularmente en las dos últimas décadas. Así, se ha verificado la existencia o ausencia de espacios, lugares y/o valores histórico-ambientales en la normativa europea, española, valenciana y local referida a la zona de estudio y a su entorno. En la zona de estudio no se localiza ningún espacio declarado o propuesto L.I.C. o Z.E.P.A.

De acuerdo con los inventarios elaborados por la Dirección General de Promoción Cultural y Patrimonio Artístico de la Consellería de Cultura, Educación y Ciencia, no existe en esta zona ningún elemento del patrimonio artístico, arqueológico-paleontológico o histórico-etnológico de la Comunidad Valenciana.

Tampoco hay datos de que transcurra ninguna vía pecuaria a través de los terrenos en la zona del ámbito de estudio.

2.4 DESCRIPCIÓN DEL PAISAJE DE LA ZONA

Para abordar este apartado del estudio de impacto ambiental se ha empleado por razones prácticas un enfoque paisajista; es decir, el análisis del paisaje de la zona se ha realizado considerando a éste como un elemento estático y un escenario y dejando de lado los aspectos biológicos o ecológicos de estos terrenos.

El análisis y caracterización del paisaje se ha estructurado en los apartados que a continuación se desarrollan:

2.4.1 Componentes del Paisaje

A) Tierra

La topografía de la zona estudiada, así como de los municipios colindantes es llana o con poca pendiente, el término municipal de Dolores dispone de una cota con respecto al mar de 4,00 m en la zona más alta y de próximo a 1,00 m en la zona más baja. Las formaciones montañosas más próximas son al noreste de las instalaciones la sierra del Molar y al noroeste la sierra de Crevillente. Esta primera que es la más próxima se encuentra urbanizada y edificada en la mayoría de su superficie, por lo que carece de valor paisajístico.

B) Masas de agua

El municipio dispone de una extensa red de canales y azarbes de avenamiento, dichas infraestructuras hidráulicas posibilitan una rica agricultura basada en el riego tradicional por inundación, así como es el desagüe natural de los municipios más próximos situados a cotas superiores. Y dada la peculiaridad de la depresión del terreno con una capa impermeable de limos y arcillas situada cerca de la superficie, provocaría un encharcamiento permanente provocando la asfixia radicular de la vegetación imposibilitando la actividad agrícola, la solución la aportan los numerosos azarbes que vertebran el municipio desde cotas más altas a las más bajas.

C) Vegetación

La vegetación de la zona está basada en plantaciones de cítricos, hortícolas, herbáceas y cereales.

D) Construcciones humanas

Las viviendas en la zona exterior de la “huerta” se encuentran muy difuminadas en el entorno del paisaje. El resto de construcciones situadas en torno de las carreteras CV-858 y CV-855 se desarrollan diversas actividades como son la venta de materiales de construcción, servicios de maquinaria agrícola y en acopio de forrajes y ensilados.

2.4.2 Visibilidad y Distancia

En las cuencas visuales del entorno paisajístico de nuestra zona de estudio se encuentran mimetizadas por la gran extensión de árboles citrícolas, plantaciones de hortícolas, herbáceas y cereales que las rodean en sus cuatro vientos.

2.4.3 Características Abstractas del Paisaje

Las carreteras CV-858 y CV-855 son unas vías de comunicación con muy poca intensidad de tráfico, siendo mayoritariamente local. Por lo tanto el observador potencial ya tiene asimiladas las instalaciones en el paisaje de la zona.

3 CONTENIDO DEL PLAN

En el PMUS se abordan las actuaciones a proponer siguiendo el esquema contemplado en el diagnóstico, es decir, planteando actuaciones sobre la circulación, movilidad peatonal y PMR, movilidad ciclista, transporte público y distribución urbana de mercancías.

3.1 OBJETIVOS GENERALES Y MARCO ESTRATÉGICO DEL PLAN

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

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

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

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

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

El contenido del PMUS de Dolores vendrá delimitado por las especificaciones establecidas en de la Ley de Movilidad de la Comunitat València (LMCV), en las cuales se fundamentan las prescripciones técnicas del pliego del contrato del presente plan.

Según artículo 10 de la LMCV, los planes municipales de movilidad incluirán:

- Un análisis de los parámetros esenciales que definan la movilidad en el momento en el que se formulen, los objetivos en relación con su evolución a medio y largo plazo y aquellas determinaciones necesarias para alcanzar dichos objetivos.

- La definición de parámetros y objetivos señalados en el punto anterior se acompañará de los indicadores que se estimen pertinentes en relación con el volumen total de desplazamientos y su reparto modal, y los niveles asociados de consumos energéticos, ocupación del espacio público, ruido y emisiones atmosféricas, particularizando las de efecto invernadero. La evolución de estos últimos parámetros tenderá a su reducción progresiva de acuerdo con los ritmos y límites que reglamentariamente se establezcan en relación con el desarrollo de las políticas dimensionamiento de las redes viarias y de transporte público, a las infraestructuras específicas para peatones y ciclistas, a las condiciones de seguridad y eficacia para la circulación peatonal y ciclista, al sistema de estacionamiento y a los aspectos de la ordenación urbana relevantes a la hora de determinar aspectos cuantitativos y cualitativos de la demanda de transporte, tales como las densidades urbanísticas, la integración de usos, la localización de servicios y otros usos atractores de transporte, y otros semejantes.

El presente plan, además, recoge dos alternativas respecto al desarrollo del PMUS.

1. **Alternativa 0: Ausencia de planificación urbana.**
2. **Alternativa 1: desarrollo del PMUS de Dolores.**

3.1.1 **Alternativa 0: Ausencia de planificación**

En esta alternativa hay que acudir, necesariamente, al actual modelo de planificación, cuyas características se pueden sintetizar en los siguientes puntos.

- El núcleo urbano de Dolores ha experimentado un proceso de urbanización alto en los últimos años.
- La ausencia de una planificación de movilidad a escala local supone una utilización masiva del vehículo privado en trayectos urbanos de corto recorrido, de los cuales gran parte son por motivos laborales o turísticos.
- En la actualidad, existe una infrautilización de los recursos de movilidad sostenible, como son los modos blandos y el transporte público. Todo ello es debido a la ausencia de una infraestructura que facilite la conexión entre los núcleos urbanos, los diferentes equipamientos que los componen

y otras zonas de importante valor cultural, turístico, paisajístico o ambiental.

La ausencia de un plan que delimite el marco de actuación entorno a la movilidad, limita el desarrollo de una infraestructura para revalorizar la movilidad por medio de los modos blandos en un núcleo urbano con una privilegiada orografía. Ello limita la revalorización del patrimonio cultural, turístico, paisajístico o ambiental del municipio, que redundará en el beneficio global de todos los habitantes del mismo.

3.1.2 Alternativa 1: Desarrollo del PMUS de Dolores

La redacción del PMUS de Dolores supone la posibilidad de concretar las necesidades para el desarrollo sostenible de la movilidad en el municipio y dotar al mismo de todas aquellas infraestructuras que den respuesta a sus necesidades presentes y futuras.

El PMUS, además, debe constituirse como elemento integrador entre el Plan General de Ordenación Urbanística del municipio (PGOU), para tener en cuenta los futuros desarrollos a nivel de infraestructura de transporte y movilidad.

Como consecuencia de la aplicación del PMUS, el municipio quedará dotado de una infraestructura de transporte sostenible, adecuada a los requerimientos de la LMCV.

El desarrollo del PMUS dotará al municipio de una infraestructura viaria con una jerarquía claramente definida para adecuarse a las necesidades de transporte requeridas.

3.2 ALCANCE

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

Movilidad peatonal y calidad del espacio público

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

atractivo y de calidad constituye igualmente una prioridad en los trabajos del PMUS de Dolores.

Movilidad ciclista

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

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

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

Calmando del tráfico y gestión del viario

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

Transporte público

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

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

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

Movilidad al trabajo

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

Movilidad y autonomía infantil

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

Accesibilidad y movilidades invisibles

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

Integración de la movilidad sostenible en el planeamiento urbano

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

La herencia del desarrollo urbanístico pasado determina la movilidad actual y futura. Ello hace que la integración entre movilidad sostenible y planeamiento urbanístico constituya un aspecto clave a la hora de abordar el PMUS. Se trata de analizar las

figuras de planificación desarrolladas hasta la fecha, así como las diferentes ordenanzas municipales en materia urbanística, proponiendo, cuando sea el caso, directrices para una mejor integración de la movilidad, relativas a la estructura urbana (densidad, mezcla de usos), concentración y segregación funcional y zonal de las actividades, así como de funcionalidad del transporte público y los modos no motorizados.

3.3 OBJETIVOS DEL PMUS DE DOLORES

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

3.3.1 Una Movilidad SOSTENIBLE

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

Indicador básico: reparto modal del coche

3.3.2 Una Movilidad INCLUSIVA

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

Indicador básico: incumplimientos de la normativa de accesibilidad

3.3.3 Una Movilidad AMABLE

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

Indicador básico: superficie de áreas peatonales y plazas

3.3.4 Una Movilidad SEGURA

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

Indicador básico: n ° de accidentes de tráfico y de víctimas

3.3.5 Una Movilidad SALUDABLE

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

Indicador básico: desplazamientos en modos no motorizados

3.3.6 Una Movilidad EFICIENTE

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

Indicador básico: consumo energético de la movilidad

3.3.7 Una Movilidad ACOGEDORA

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

Indicador básico: número de visitantes

3.4 POTENCIALES IMPACTOS AMBIENTALES TOMANDO EN CONSIDERACIÓN EL CAMBIO CLIMÁTICO.

Dada la naturaleza del PMUS y la formulación de sus objetivos, así como la naturaleza de las líneas estratégicas indicadas en él y las medidas derivadas de estas últimas, el impacto ambiental derivado de su aplicación va a ser, por propia vocación, positivo.

De manera mayoritaria, los impactos del PMUS van a provenir de la reducción del uso del vehículo privado, normalmente a favor del transporte público colectivo o del uso medios de transporte no motorizados (a pie, bicicleta, otros). Además, existen otros impactos que son de naturaleza variada, siempre positiva por propia definición de los objetivos.

Entre los principales efectos ambientales asociados al cambio climático y derivados del transporte, destaca en primer lugar, la contaminación atmosférica. Las emisiones de agentes contaminantes (NO_x) y de gases de efecto invernadero (CO₂) derivados del uso de vehículos, ha generado en los últimos años una gran preocupación debido a su aumento progresivo. La puesta en marcha de actuaciones encaminadas a reducir el uso de vehículos privados, supondrá una reducción de la contaminación atmosférica, no solo a nivel de emisiones sino de ruido, ya que el transporte es considerado uno de los principales focos de contaminación acústica en las zonas urbanas.

Por otro lado, el ahorro en el consumo de combustibles fósiles y su sustitución por otras modalidades de transporte (a pie, bicicleta, etc.) permitirán reducir el impacto negativo que supone el uso de este recurso no renovable.

De manera global, todos estos impactos positivos repercuten en la calidad de vida de la población, no solo por la mejora de la calidad atmosférica, si no por el fomento de hábitos de vida más saludables entre la población, como es andar o ir en bicicleta. Todo ello supone una mejora tanto del bienestar, como de la salud de las personas.

3.5 LAS INCIDENCIAS PREVISIBLES SOBRE LOS PLANES SECTORIALES Y TERRITORIALES CONCURRENTES

Teniendo en cuenta, la propia regulación normativa de los Planes de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS), así como los principios y objetivos básicos que deben aplicarse en la planificación de estrategias orientadas a la ordenación del transporte urbano, se considera que las incidencias previsibles sobre otros planes sectoriales y territoriales concurrentes, serán aquellas propias de la coordinación o subordinación en función de la jerarquía establecida entre ellos.

En cuanto a los planes o instrumentos que están relacionados con el PMUS cabe destacar los siguientes:

Así pues, el presente documento no puede ser entendido sin su coordinación con otros planes de ordenación del territorio de carácter municipal y supramunicipal, como son:

- Plan General de Ordenación Urbanística (PGOU) de Dolores.
- Plan de movilidad en el Área Metropolitana Alacant-Elx.
- Estrategia Valenciana ante el Cambio Climático 2013-2020 en todo lo referente a movilidad y su impacto medioambiental.

Solamente la coordinación entre las diferentes administraciones acompañadas de una mayor concienciación social puede ayudarnos a revertir la situación actual.

3.6 INCARDINACIÓN EN LA ESTRATEGIA TERRITORIAL DE LA COMUNIDAD VALENCIANA (OBJETIVO 19)

En el desarrollo de sus políticas y actuaciones con proyección sobre el territorio en materia de infraestructuras de movilidad, las administraciones implicadas observarán los siguientes principios directores:

- a) Contribuir a la vertebración territorial del sistema de ciudades de la Comunitat Valenciana reforzando el sistema nodal de referencia propuesto por la Estrategia Territorial.
- b) Vincular la accesibilidad a los nuevos usos en el territorio, tanto a los suelos de uso residencial como a los suelos para la actividad económica.
- c) Potenciar los sistemas de transporte no motorizados y fomentar el uso del transporte público para todos los colectivos ciudadanos, adecuándolo a las demandas territoriales específicas.
- d) Incluir la Infraestructura Verde en las políticas de movilidad sostenible, conectando los centros de movilidad del transporte público con vías verdes, itinerarios paisajísticos y sendas adaptados a sistemas de transporte no motorizados y peatonales.
- e) Fomentar sistemas de transporte cada vez más eficientes desde el punto de vista del consumo energético y de la disminución de los niveles de ruido y emisiones atmosféricas con efectos negativos sobre la salud y el bienestar de las personas.
- f) Fomentar los tejidos urbanos que mejoren la movilidad no motorizada, recuperar la calle para el peatón e integrar en su trama, de forma prioritaria, los equipamientos y servicios generadores de un gran número de desplazamientos.
- g) Desarrollar planes de movilidad para municipios, áreas urbanas integradas y áreas funcionales del territorio y fomentar la creación de entes de coordinación del transporte para el desarrollo de dichos planes.
- h) Priorizar la mejora de la gestión del actual parque de infraestructuras de movilidad y, en su caso, los desdoblamientos de las vías actuales frente a la construcción de nuevas vías.

El PMUS de Dolores coincide con los Principios directores en materia de infraestructuras de movilidad y se inserta en las propuestas estratégicas de la ETCV.