

---

**DOCUMENTO INICIAL ESTRATÉGICO**  
**PRUMS VINARÒS**  
**PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE**

---



## ÍNDICE

<b>0</b>	<b>OBJETIVOS DE LA PLANIFICACIÓN Y DESCRIPCIÓN DE LAS PARTICULARIDADES DEL MUNICIPIO .....</b>	<b>1</b>
<b>1</b>	<b>ÁMBITO DE APLICACIÓN, ALCANCE, CONTENIDO DEL PLAN Y SUS ALTERNATIVAS RAZONABLES TÉCNICA Y AMBIENTALMENTE VIABLES.....</b>	<b>1</b>
1.2	ALTERNATIVA 0: AUSENCIA DE PLANIFICACIÓN .....	2
1.3	ALTERNATIVA 1: DESARROLLO DEL PMUS DE VINARÒS .....	2
1.4	ALCANCE .....	3
<b>2</b>	<b>DESARROLLO PREVISIBLE DEL PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE VINARÒS.....</b>	<b>5</b>
<b>3</b>	<b>DIAGNÓSTICO DE LA SITUACIÓN MEDIOAMBIENTAL PREVIO A LA APLICACIÓN DEL PLAN.....</b>	<b>5</b>
<b>4</b>	<b>POTENCIALES IMPACTOS AMBIENTALES Y TERRITORIALES DEL PLAN, TENIENDO EN CUENTA LOS EFECTOS DEL CAMBIO CLIMÁTICO.....</b>	<b>6</b>
<b>5</b>	<b>COORDINACIÓN CON OTROS PLANES.....</b>	<b>6</b>



## 0 OBJETIVOS DE LA PLANIFICACIÓN Y DESCRIPCIÓN DE LAS PARTICULARIDADES DEL MUNICIPIO

El Plan de Movilidad Urbana Sostenible (en adelante PMUS) de Vinaròs tiene como principal objetivo la mejora de la calidad de vida de los ciudadanos a partir de actuaciones relacionadas movilidad urbana. Para conseguirlo, se atenderá a criterios que garanticen su sostenibilidad.

El presente plan, pues, debe recoger el conjunto de actuaciones encaminadas a:

- Potenciar el desplazamiento por medio de modos activos (a pie o en bicicleta) y la utilización del transporte público tanto en el ámbito urbano como interurbano;
- Promover el uso racional del vehículo privado como medio de transporte;
- Fomentar la intermodalidad y el trasvase de usuarios del vehículo privado a medios de transporte sostenible (modos activos y transporte público);
- Garantizar la accesibilidad universal, suprimiendo las barreras a los desplazamientos de las personas con movilidad reducida;
- Garantizar la preservación del patrimonio natural, paisajístico y cultural del término municipal;
- Impulsar la Vía del Litoral propuesta en el PATIVEL a su paso por el término municipal, así como otros planes de carácter supramunicipal (Eurovelo, XINM de la Generalitat), que pretenden mejorar la dotación de infraestructuras de modos activos;
- Impulsar las medidas de movilidad planteadas por la EDUSI del área urbana de Vinaròs – Benicarló.

Las principales consecuencias de aplicación del PMUS son:

- La reducción de emisiones contaminantes y ruido;
- La utilización de recursos energéticos más eficientes y sostenibles.

Por otra parte, mientras la movilidad y el transporte urbano son competencia exclusiva de los Ayuntamientos, el transporte interurbano es competencia del Generalitat Valenciana. Sin embargo, la movilidad es continua y los flujos de personas y mercancías no se autolimitan por las fronteras administrativas. Esto hace necesario contemplar la movilidad urbana en un contexto más amplio y conseguir la integración del presente Plan en planes de carácter supramunicipal que marcan la estrategia territorial y de transporte a nivel regional.

Para dotar de consistencia al presente plan, deben tenerse en cuenta todas aquellas particularidades que caracterizan la movilidad del municipio. Para ello, es fundamental entender las relaciones entre este y su entorno.

En primer lugar, decir que Vinaròs es la capital de la comarca del Baix Maestrat, que se encuentra situado a 78 kilómetros de Castellón de la Plana, limitando con los términos municipales de Sant Jordi, Càlig, Benicarló (estos en la provincia de Castellón), Alcanar y Ulldecona (en la provincia de Tarragona). Se encuentra en la costa mediterránea al sur de la desembocadura del Río Sénia siendo el municipio costero más septentrional de la Comunidad Valenciana.

En la actualidad, sus principales vías de acceso por carretera son a través de la Autopista del Mediterráneo AP-7, la N-340 y la N-232.

En segundo lugar, mencionar que el término municipal se extiende en un territorio que ocupa una superficie de 95,46 km<sup>2</sup>. El municipio se caracteriza por un desarrollo urbanístico a lo largo

de la costa. A nivel demográfico, la población registrada en el censo en el año 2.018 es de 28.438 habitantes.

En cuanto a la estructura de los asentamientos urbanos, decir que se distinguen cuatro zonas claramente diferenciadas. Estas son:

- Zona Centro: limitada por el frente portuario, el Servol y la N-340a, se trata de la zona que concentra la mayor parte de la población, equipamientos y actividad económica.
- Costa Norte: Desde el Servol hasta la desembocadura del Sénia, el sistema de asentamientos está formado por construcción diseminada a lo largo de caminos y barrancos, delimitados por el mar al este y la N-340a al oeste. Existe un eje viario (Av. Francisco José Balada), que recorre esta zona de norte a sur.
- Costa Sur: Con un sistema de asentamientos de características similares al de costa norte, se extiende desde la plaza de toros, en el límite sur del frente portuario, hasta el barranco de Aiguadoliva, límite con la vecina Benicarló. Existe un eje viario (Av. Pau Béjar – Av. Francisco Baila Tosca), que recorre esta zona de norte a sur.
- Asentamientos al oeste de la N-340a: Zona de reciente desarrollo con importante dotación de equipamientos tales como el Hospital Comarcal, la Estación de FF.CC. y varios equipamiento, destacando dos institutos y varias instalaciones deportivas. También encontramos distintos asentamientos poblacionales, como en Juan XXIII junto a la N-340a o la urbanización en el entorno de la ermita de Sant Sebastià. Esta zona destaca por concentrar industria y terciario a lo largo del eje que forma la N-340a.

Todo ello hace necesario la elaboración de un PMUS que sepa dar respuesta a las necesidades del municipio, dando así, además, cumplimiento al artículo de la Ley 10.4 de la Ley 6/2011, de 1 de abril, de la Generalitat, de Movilidad de la Comunidad Valenciana” (LMCV), que dice así:

*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.*

**Así pues, el objeto del presente documento es facilitar la información** suficiente sobre las características generales del PMUS, así como los efectos previstos sobre el medio ambiente, **para que el órgano ambiental competente determine el alcance del Estudio de Impacto Ambiental.**

## 1 ÁMBITO DE APLICACIÓN, ALCANCE, CONTENIDO DEL PLAN Y SUS ALTERNATIVAS RAZONABLES TÉCNICA Y AMBIENTALMENTE VIABLES

El ámbito de aplicación del presente Plan de Movilidad queda limitado por el término municipal de Vinaròs, el cual consta de una superficie total de 95,46 km<sup>2</sup> y una población de 28.438 habitantes censados.

La densidad de población durante los meses invernales es de 297,90 hab/km<sup>2</sup>, si bien esta suele incrementarse durante los meses estivales, característica común a los municipios del litoral valenciano.

El contenido del PMUS de Vinaròs 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 energéticas y ambientales.*
- *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.*

Para ello, se hará especial hincapié en el centro histórico del municipio, en aquellas zonas donde exista una elevada concentración terciaria y de turismo; en aquellas zonas de elevado valor natural, ambiental y paisajístico; y en los polígonos industriales.

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 Vinaròs.

### 1.2 **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.

- 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.
- El desarrollo urbanístico tanto en Costa Norte como en Costa Sur se ha apoyado, tradicionalmente, en sendas y caminos existentes. Con ello se ha configurado un modelo de asentamientos un tanto anárquico, con vías de escasa anchura en las que la convivencia entre peatón y el vehículo privado resulta complicada.
- En la actualidad, existe una infrautilización de los recursos de movilidad sostenible, como son los modos activos y el transporte público. Todo ello es debido al escaso desarrollo de una infraestructura que permita que los ciudadanos puedan desplazarse utilizando estos medios (por ejemplo, la red ciclista cuenta con múltiples discontinuidades, no existen conexiones con equipamientos importantes, la accesibilidad peatonal en algunos ejes prioritarios es dificultosa, etc.).

En consecuencia, es previsible que el desarrollo del plan actual sin una estrategia de movilidad empeore de forma paulatina la situación a nivel municipal, dificultando aún más la relación

entre el peatón y el usuario del vehículo privado e impidiendo cumplir con los objetivos de sostenibilidad marcados por la UE y por el propio plan.

Ello limita la revalorización del patrimonio cultural, turístico, paisajístico o ambiental del municipio, el cual cuenta con un litoral que es tan bello como desconocido entre los valencianos.

### 1.3 **Alternativa 1: Desarrollo del PMUS de Vinaròs**

La redacción del PMUS de Vinaròs 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), el Plan de Acción Territorial de Infraestructura Verde del Litoral (PATIVEL) de la Comunitat y la Estrategia de Desarrollo Urbano Sostenible del Área Urbana de Benicarló – Vinaròs (EDUSI), para tener en cuenta los futuros desarrollos a nivel de infraestructura de transporte y movilidad.

En este sentido, el presente PMUS deberá promover “La Vía del Litoral” propuesta por el PATIVEL a lo largo del término municipal, para mejorar así la conectividad longitudinal a lo largo de la costa por medio de modos activos y provocando, como consecuencia, la revalorización de todos aquellos espacios de uso público de elevado valor paisajístico, social o cultural sitos en el litoral vinarocense.

El PATIVEL, además, también establece la necesidad de promover la conectividad transversal entre la costa y el interior, además de mejorar la interrelación entre los paisajes urbanos, agrícolas y forestales. En el caso de Vinaròs, este hecho es especialmente relevante dado el potencial de sus ríos y barrancos, y a la situación privilegiada del municipio, en el límite con Cataluña y uno de los principales puntos de conexión entre el sistema litoral y el sistema rural de interior de la Comunitat Valenciana.

Por su parte, la EDUSI supone la primera estrategia de desarrollo común del área urbana formada por las dos principales ciudades de la comarca del Baix Maestrat, como son Benicarló y Vinaròs. Este documento plantea una serie de retos que deberán ser abordados de forma conjunta, entre los que se encuentra el reto ambiental, en el que se enmarca la movilidad sostenible.

En cuanto a la movilidad interna, se tratará de consolidar la conectividad entre el casco urbano y los diferentes asentamientos poblacionales con la estación de FF.CC., que permitirá una rápida conexión con los principales polos atractores de movilidad a nivel supramunicipal (Castellón y Valencia). Esto posibilitará conectar, también, con el Hospital Comarcal del Baix Maestrat desde el municipio por medio de la infraestructura de transporte público urbano. A día de hoy, esta conexión solo es posible utilizando el transporte público interurbano, con el sobrecoste que esto supone para los ciudadanos de Vinaròs. La infraestructura de transporte público deberá ser capaz de dar respuesta a las necesidades de la población en cuanto a frecuencias de paso, duración de los recorridos, accesibilidad e información se refiere.

En el núcleo urbano, se pretende desarrollar un modelo de ciudad basado en la implantación de supermanzanas, que se desarrollará en diferentes fases. En un principio se incidirá en aquellos aspectos que resulten más funcionales (pacificación del tráfico, reducción de la circulación del vehículo de paso e incluso prohibición de acceso a no residentes, limitación del estacionamiento a residentes, etc.) y, en última instancia, se trabajará sobre la morfología del

viario (ejecutando una estructura de plataformas únicas). En el interior de cada supermanzana, se pasará de la situación actual a la definición de una Zona 30. A medida que se avance en el desarrollo de este modelo, se podrán introducir de forma progresiva medidas cada vez más ambiciosas.

Por otro lado, se pretende poner de relieve el importante valor paisajístico de la costa vinarocense, por lo que desde el plan de movilidad deberá abordar aquellas estrategias que faciliten la aproximación de la ciudadanía a dichas zonas por medio de modos de transporte sostenible (a pie, en bicicleta o en autobús).

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

#### 1.4 Alcance

**En cuanto al alcance de las actuaciones, mencionar que éstas serán acordes a normativa vigente establecida en el PGOU. En este sentido, las actuaciones propuestas en suelo clasificado como rural se limitarán a la simple señalización de itinerarios, sin entrar jamás en ampliación de la plataforma viaria existente.**

**Por estos motivos, se considera que el Plan debe estar sometido a Evaluación Ambiental Estratégica Simplificada.**

##### PLAN DE JERARQUIZACIÓN Y REORDENACIÓN VIARIA

Para el establecimiento de la nueva jerarquía viaria analizaremos el resultado de los aforos, se analizará el sentido de los viales, su anchura, la posibilidad de suprimir plazas de aparcamiento, etc.

Un factor determinante será la transformación de la N-340a en el bulevard Baix Maestrat. En una primera fase se propone la ejecución de glorietas que permita ordenar la movilidad en el Casco urbano así como en las principales conexiones con Costa Norte y Costa Sur. En el medio-largo plazo se propone cambiar la sección viaria actual, formada por calzada central y vías de servicio, en un bulevard que disponga de itinerarios para el peatón y la bicicleta.

En cuanto a la movilidad en el Casco Urbano, en una primera etapa, se pretende reducir el número de vehículos que circulan por el Casco Histórico. Se llevarán actuaciones de reducción de carriles de circulación para el vehículo privado para su transformación en espacios para el peatón o la bicicleta (recuperación de la plaza Jovellar y la creación de un anillo central en el que se potencie la movilidad mediante modos activos). También se propone una identificación de los itinerarios principales del vehículo privado para acceder a las principales bolsas de aparcamiento. En el medio-largo plazo se propone la implementación de las supermanzanas.

Respecto de la movilidad en carretera de Costa Norte, en el corto plazo se propone la supresión de un carril de circulación para su transformación en un carril ciclopeatonal tal como se propone en el programa de VÍA LITORAL. Para garantizar la movilidad segura en Costa Norte, es prioritaria la ejecución de glorietas en los conectores del vial de Costa con la N-340a. En el medio plazo se propone la consolidación de otros conectores entre la carretera de costa y la N-340a que a día de hoy no están preparados para soportar el paso de vehículos y movilidad activa. Finalmente, en el largo plazo, con el desarrollo de los sectores propuestos en el Plan General se pretende cambiar el sistema actual de movilidad, en un sistema de peine en el que el acceso a la costa se realice a través de la N-340a y de los conectores, liberando la carretera

de la costa de la circulación libre y restringiendo el paso a vecinos, transporte público, carga y descarga y emergencias.

Respecto de la movilidad en Costa Sur, se propone un modelo similar al de Costa Sur, tratando de reducir el paso del vehículo privado de paso por la primera línea de costa, reservando este espacio para el peatón y la bicicleta.

##### PLAN DE FOMENTO DE LOS MODOS ACTIVOS

El plan de movilidad activa pretende la recuperación del espacio de la vía pública para peatones y ciclistas. Para ello, en el corto plazo será necesario crear una malla básica que garantice la calidad de los desplazamientos a lo largo y ancho del casco urbano. Además, se deberá garantizar una conexión adecuada entre las diferentes zonas (Centro, Costa Norte, Costa Sur y Asentamientos al Oeste de la N-340a) de modo que se potencie esta forma de desplazarse. También se pretende integrar la movilidad activa con el resto de modos, para lo que será necesario garantizar el acceso adecuado a las diferentes infraestructuras de transporte público y a las estaciones intermodales. El plan de modos activos define el trazado de los ejes ciclopeatonales que conforman la Vía del Litoral, así como las diferentes alternativas en relación al paso de peatones y ciclistas. En este PMUS, las propuestas se han basado en los itinerarios propuestos por el programa de VÍA LITORAL, siendo las actuaciones propuestas únicamente de señalización.

En el medio plazo, se pretende reforzar la malla básica mediante actuaciones de transformación y consolidación de carriles bici e itinerarios peatonales. Se pretende en esta fase la ejecución de cambio de sección de calles para ampliar aceras, ejecución de carriles bici, etc. En este periodo se pretende la consolidación de la Vía del litoral mediante actuaciones de conexión entre puntos singulares como son los cruces con los barrancos.

Por último, en el largo plazo, se pretende la consolidación de una red de itinerarios de modos activos a la vez que se desarrolla el Plan General.

##### PLAN DE ACCESIBILIDAD

Para garantizar la accesibilidad a la infraestructura peatonal existente a nivel municipal se deberá adecuar la anchura de las aceras, realizar rebajes en zonas próximas a pasos de peatones, las paradas de autobús, etc.

En el PMUS se desarrolla un Plan de accesibilidad que identifica la calidad de los itinerarios actuales para en el medio-largo plazo, actuar sobre ellos mediante la transformación de la sección viaria.

Uno de los aspectos prioritarios es la creación de pasos transversales seguros sobre la actual N-340a debido al volumen de peatones que realizan estos desplazamientos a diario.

##### PLAN PARA LA POTENCIACIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO

En relación al servicio de transporte público urbano, se propone la optimización del servicio por medio de la mejora de la red existente. La supresión del sentido de circulación de la carretera de la costa implicará un nuevo trazado que mejora la cobertura a la población. El trayecto por la N-340a logrará reducir los tiempos de desplazamiento de modo que con ese ahorro de tiempo se propone que la línea se extienda hasta la estación del ferrocarril, hospital comarcal, equipamientos educativos y deportivos y la zona terciaria del portal del mediterráneo, de

manera que se coordinen tiempos con el transporte interurbano para mejorar la frecuencia de paso global.

En el medio plazo y con la apertura del bulevard Baix Maestrat, se propone el cambio de ubicación de la estación de autobuses a esta ubicación para mejorar los tiempos del transporte interurbano. Además, en el tramo de bulevard que transcurre por el Casco Urbano se propone la reserva de un carril de circulación para el transporte público. La nueva estación intermodal propuesta pretende estar más cerca de donde se concentra la población, ya que la actual se encuentra situada en uno de los extremos del Casco Urbano, donde menos densidad de población vive.

En el largo plazo y con el desarrollo del Plan General y el crecimiento de población, la actual línea de bus deberá dividirse en dos, sirviendo una a Costa Sur – Centro y la otra a Costa Norte – Centro.

#### FOMENTO DE LA INTERMODALIDAD

Vinaròs es la capital del Baix Maestrat y supone un importante punto de encuentro entre el sistema litoral, al cual pertenece, y el sistema rural de interior, tal y como quedan definidos por el Plan Básico de Movilidad del Área Metropolitana de Valencia.

El municipio presenta conexiones sólidas con Vinaròs, Benicarló y Peñíscola; así como con el resto de municipios del Baix Maestrat y algunos de "Els Ports".

Además, como capital comarcal, se debe trabajar en potenciar la conexión con la capital de la provincia y con Cataluña.

Con este objeto se propone la creación de unos nodos de intercambio modal primario, que permitan la conexión entre lo urbano y lo interurbano por medio de la utilización de modos de transporte sostenible. Estos nodos serán:

- La estación de FF.CC: debe servir como punto de conexión entre el servicio ferroviario (que conecta con Castellón, Valencia y Catalunya); el servicio de autobús interurbano de proximidad (que conecta con Benicarló y Peñíscola); el servicio de autobús interurbano del sistema rural (que conecta con los municipios del interior del Baix Maestrat y de la comarca de Els Ports) y el servicio de autobús urbano (que conecta con el centro del municipio).
- La nueva estación de autobuses, propuesta en los márgenes de la N-340a. Conectará los servicios de autobús interurbano con el servicio de autobús urbano.

En estos nodos se propondrá la dotación de plazas de estacionamiento, servicios de préstamo y de aparcamiento de bicicletas seguros y de calidad, la recarga de vehículos eléctricos y un adecuado acceso peatonal.

Por último, para el fomento de la intermodalidad se espera contar con un billete único que aúne los desplazamientos en transporte urbano – interurbano, ferrocarril y bicicleta.

#### PLAN DE DISTRIBUCIÓN URBANA DE MERCANCÍAS Y SISTEMA LOGÍSTICO.

La regulación del tráfico de vehículos pesados desde los accesos, teniendo en cuenta los focos de atracción, es una necesidad incuestionable, ya que estos vehículos son los que agravan en gran medida los problemas de congestión, polución, dañan el pavimento, generan problemas de giro en el centro de la ciudad, etc.

Por otra parte, la distribución urbana de mercancías es una actividad que, históricamente, ha generado numerosas fricciones con los diferentes usuarios de la vía pública.

Así pues, se plantearán medidas como la mejora de los accesos al puerto, la limitación de la circulación de los vehículos pesados por el núcleo urbano, la reorganización de los horarios, rutas y zonas de carga y descarga y la posibilidad de crear un centro de distribución logística en la Zona Centro del municipio que posibilite que las mercancías se repartan con modos sostenibles tales como Cargo Bikes o similares en dicha zona.

#### PLAN DE ESTACIONAMIENTO

En el corto plazo, mediante el desarrollo del modelo en supermanzanas se pretende que el estacionamiento en la zona centro quede limitado a residentes, de modo que el acceso del vehículo privado al corazón de la supermanzana central se reduzca y se libere, así, espacio en la vía pública, que pasará a tener un papel más funcional.

Para que esto sea así, la zona azul deberá desplazarse a los bordes de la supermanzana central.

En el medio-largo plazo se propone la creación de aparcamientos en los bordes de la trama urbana tal como vayan desapareciendo las actuales bolsas de aparcamiento cuyo uso es distinto. En este sentido, la reconversión de la N-340a a vial urbano llevará la creación de una banda de aparcamiento en batería en su margen más cercano al núcleo urbano.

#### PLAN DE SEGURIDAD VIAL

La organización de la ciudad en supermanzanas actuará como elemento reductor de la accidentabilidad y de la gravedad de los accidentes. Todo ello debido a la reducción de la velocidad de circulación en el interior de las supermanzanas, lugar de origen o destino de los desplazamientos, pero no de paso; y a la reducción del número de cruces conflictivos en vías con elevada densidad de tráfico.

Por otro lado, la reconversión de la N-340a a bulevard urbano permitirá acondicionar la vía para su uso por viandantes y ciclistas, mejorando las condiciones de seguridad de la misma.

Se deberá, también, llevar a cabo una revisión de la señalización en aquellos viales en que se han registrado accidentes y alrededor de los equipamientos municipales donde existe un elevado tránsito de peatones (centros de salud, centros educativos, centros sociales, etc.).

#### PLAN DE MEJORA DE EFICIENCIA ENERGÉTICA

Dentro del plan de mejoras ambientales se considera interesante promover una red de puntos de recarga de vehículos eléctricos. Estos deberán ubicarse junto a las paradas intermodales propuestas y en áreas con un elevado número de estacionamientos públicos. Para ello, será necesario que esta instalación se dote de la instalación eléctrica pertinente.

#### PLAN DE PARTICIPACIÓN

Por medio de este plan, se tratará de sensibilizar a la población de la importancia que tiene moverse de forma sostenible.

Una de las principales actuaciones debe ser la formación de la mesa de la movilidad que permita tomar decisiones sobre las propuestas de ejecución del presente Plan.

Desde aquí, se propone con especial hincapié la educación vial para alumnos de escuelas e institutos, pues ellos son el futuro.

## 2 DESARROLLO PREVISIBLE DEL PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE VINARÒS

Una vez aprobado, el presente Plan se consolidará como el documento de referencia para la ejecución de las actuaciones en él previstas con el objeto de alcanzar la sostenibilidad del sistema de movilidad urbana del municipio.

En este sentido, la ley 6/2011 de Movilidad atribuye las siguientes competencias a la administración local:

- La promoción de patrones equilibrados de movilidad urbana, en especial en relación con los desplazamientos a pie y en otros modos no motorizados.
- La planificación, ejecución y mantenimiento de las infraestructuras de transporte urbano, de acuerdo con lo previsto al respecto en la presente norma y en la legislación urbanística y de régimen local.
- La provisión de los servicios de transporte público dentro de los núcleos urbanos.

Además, también se indica que "las competencias antes señaladas serán ejercidas bajo el principio general de la colaboración administrativa, de manera que la acción conjunta de las diversas administraciones tenga como fruto ofrecer al ciudadano un sistema integrado de transportes, tanto en lo referente a la planificación de las infraestructuras y los servicios, como en los aspectos relacionados con la intermodalidad, la información, la tarificación y la coordinación de itinerarios y horarios"

Así pues, las propuestas iniciales, incluidas en el Plan que acompaña al presente documento, deberán ser concretadas y ejecutadas por el Ayuntamiento de Vinaròs, salvo en el caso de aquellas que se hayan previsto a nivel supramunicipal, en cuyo caso será la administración regional la que se ocupará de su aprobación y ejecución.

## 3 DIAGNÓSTICO DE LA SITUACIÓN MEDIOAMBIENTAL PREVIO A LA APLICACIÓN DEL PLAN

Tal y como se observa en la siguiente gráfica el, transporte representó el 40,4% de todo el consumo de energía final de España en el año 2014, situándose muy por encima de otros sectores tradicionalmente muy consumidores de este recurso, como son la industria o la construcción.

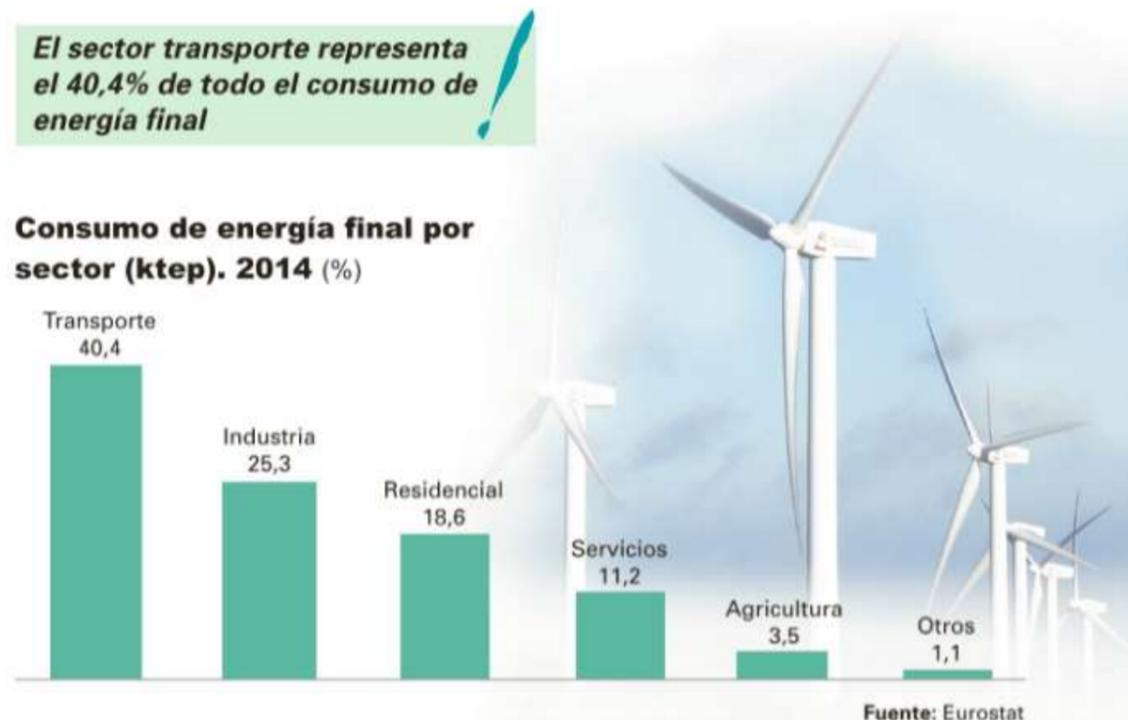


Ilustración 1. Consumo de energía final por sector en el año 2014. Fuente: INE, a partir de datos publicados por Eurostat.

Según la Agencia Europea de Medio Ambiente, el transporte por carretera representa un 73,6% de esta cifra en la Eurozona.

Más del 98% de la energía consumida en el transporte proviene del petróleo, lo cual supone una fuerte dependencia de los combustibles fósiles, que constituyen un bien escaso. Esta tasa hace que la dependencia del petróleo en el sector del transporte sea totalmente insostenible.

La tipología energética que utilizan los medios de transporte acompañada de un aumento del volumen de los desplazamientos hacen del sector transporte uno de los generadores de emisiones de gases de efecto invernadero. Entre estos gases, el más importante es el dióxido de carbono (CO<sub>2</sub>), siendo el tráfico urbano responsable del 40% de las emisiones de CO<sub>2</sub> derivadas del sector. Según la Agencia Europea de Medio Ambiente, será necesario que el consumo de petróleo en el sector del transporte caiga un 70% para cumplir el objetivo europeo de reducir las emisiones de CO<sub>2</sub> para el año 2050 un 60% con respecto a los valores registrados en 1990.

Además, el transporte también es responsable de la emisión de otros contaminantes tales como el dióxido de azufre (SO<sub>2</sub>), plomo, monóxido de carbono (CO), compuestos orgánicos volátiles (COV), materia en partículas y los óxidos de nitrógeno (NO<sub>x</sub>) con las consecuentes afecciones para la población.

También conviene insistir en que el consumo de energía del transporte urbano se encuentra directamente relacionado con la densidad de las ciudades. Cuanto menor es la densidad, mayor es el consumo de energía, tal y como muestra un estudio de la UITP en 2001.

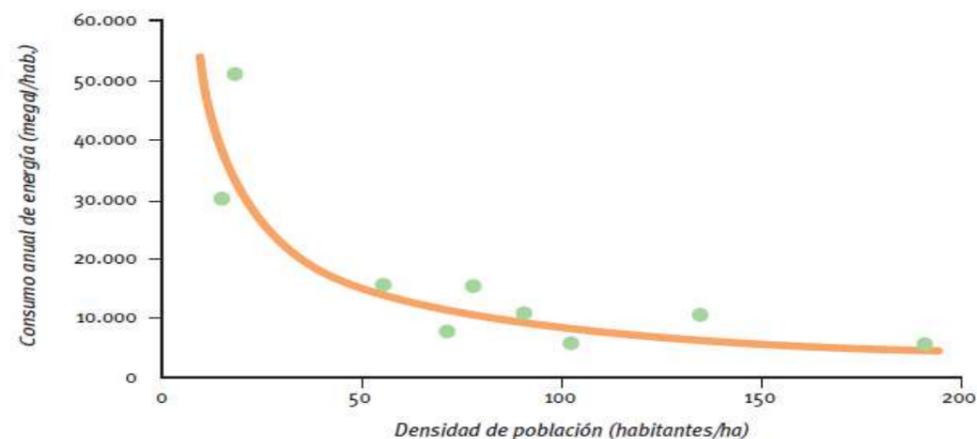


Ilustración 2. Densidad de población y consumo anual de energía por habitante. Fuente: IDEA, UITP (Asociación internacional del transporte público)

A esto hay que sumar la importante contaminación acústica asociada a la infraestructura de transporte, especialmente junto a los grandes ejes viarios y a las zonas urbanas donde existe un elevado tráfico.

En el caso particular que nos atañe, el núcleo urbano de Vinaròs se encuentra ubicado junto a cuatro importantes infraestructuras de transporte, como son las infraestructuras viarias AP-7, la N-340 y la N-232, y la infraestructura ferroviaria que une el municipio con Castellón y Valencia, al sur; y Cataluña, al norte. Estas vías suponen la mayor vía de comunicación entre el sur de España y Europa, con el consiguiente flujo elevado de vehículos.

Además, la N-340a parte el municipio en dos, provocando la fragmentación del entramado urbano y la desconexión entre los asentamientos del litoral y los sitios al oeste de la N-340a. Esta vía supone un importante elemento de ruptura del hábitat local y la pérdida del valor paisajístico-urbano del territorio, así como un importante eje de tránsito de vehículos, con la redundante contaminación asociada.

Por otro lado, la inexistencia de una jerarquización viaria y de un plan de movilidad supone la existencia de un elevado número de vehículos en las vías núcleo urbano, ocasionando un importante consumo energético que redunde en un alto volumen de emisiones a la atmósfera y en elevados niveles de ruido en el entorno local.

#### 4 POTENCIALES IMPACTOS AMBIENTALES Y TERRITORIALES DEL PLAN, TENIENDO EN CUENTA LOS EFECTOS DEL CAMBIO CLIMÁTICO

La aprobación de la LMCV pretende, precisamente, mejorar la movilidad para reducir la demanda energética asociada y conseguir así una reducción paulatina de las emisiones generadas por el sistema de transporte terrestre. En palabras del PMoMe de Valencia, "el incremento del consumo de energía es un problema global de solución local" y son, precisamente, actuaciones como las que se recogen en el presente PMUS las que pueden ayudar a reducir la demanda energética del sistema, todo con el objeto de reducir el consumo de energías fósiles en un 70% en el conjunto de la EU-28 para el año 2050.

En este sentido, el impacto ambiental derivado de la aplicación del PMUS va a ser, por propia vocación, positivo.

El presente PMUS tendrá los siguientes efectos positivos:

- Supondrá la organización de la ciudad en supermanzanas, que potenciará la utilización de los modos activos.
- Supondrá la peatonalización de áreas urbanas de especial interés turístico o cultural en el término municipal, así como la creación de itinerarios peatonales y ciclistas que permitan conectar las diferentes zonas.
- Supondrá la conectividad y la revalorización de los ejes naturales del territorio a partir de la creación de una malla que fomente la utilización de los modos activos.
- Supondrá la dotación de una jerarquía viaria adecuada a Vinaròs, cosa que ayudará a paliar los efectos del tráfico en el interior de las supermanzanas.

Todo ello acarreará como consecuencia directa una reducción de la demanda energética del sistema de transporte en el entorno urbano acompañada de las correspondientes reducciones de las emisiones atmosféricas y sonoras.

Por otro lado, las nuevas infraestructuras propuestas como consecuencia del PMUS deberán tratar de minimizar los posibles impactos sobre el marco territorial. Igualmente, deberá realizar aportaciones positivas de forma que el patrimonio ambiental, paisajístico y cultural del territorio se vea enriquecido con la ejecución del PMUS.

#### 5 COORDINACIÓN CON OTROS PLANES

El presente PMUS se enmarca dentro de la política de movilidad comunitaria, suponiendo el último eslabón de una estrategia de transporte común en el ámbito de la Unión Europea. A nivel regional, el artículo 3.3 "Competencias administrativas" de la LMCV indica que:

*"Las competencias (correspondientes a la Generalitat y a la Administración local) serán ejercidas bajo el principio general de la colaboración administrativa, de manera que la acción conjunta de las diversas administraciones tenga como fruto ofrecer al ciudadano un sistema integrado de transportes, tanto en lo referente a la planificación de las infraestructuras y los servicios, como en los aspectos relacionados con la intermodalidad, la información, la tarificación y la coordinación de itinerarios y horarios."*

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

- Plan General de Ordenación Urbanística (PGOU) de Vinaròs.
- Plan de Acción Territorial de la Infraestructura Verde del Litoral (PATIVEL).
- Plan de Movilidad del Área Metropolitana de Castellón (PMoMe), a pesar de que su área de afección no incluya al término municipal de Vinaròs.
- Plan de Acción Territorial de Castellón (PAT Castellón), a pesar de que su área de afección no incluya al término municipal de Vinaròs.
- 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.